

ULM info



La licence-assurance



Airprox, suite



Les moteurs

» Maîtres de notre avenir ?

Chacun d'entre nous souhaiterait en cette période de fêtes de fin d'année n'avoir que de beaux cadeaux à offrir à ceux qui sont chers à notre cœur... et comme au sein de notre Fédération nous formons une grande famille, les souhaits des membres du Comité Directeur sont identiques, à l'intention des pilotes d'ULM.

L'avenir de la pratique de notre passion n'est pas si sombre que cela. Nous savons en effet que si nous n'en sommes pas totalement les maîtres, cet avenir dépend tout de même en grande partie de notre détermination, de notre travail et de notre capacité de rassemblement ; et depuis quelques années ces trois qualités majeures nous sont indéniablement reconnues et sans l'ombre d'un doute.

Car nous connaissons quelques succès fondamentaux :

- la réglementation ULM française est bien assise ; elle est basée sur un système déclaratif et un allègement notoire des contraintes habituellement imposées aux pratiques aéronautiques. L'arrêt de mars 2004 réaffirme et renforce même ces principes de base ;
- nos constructeurs et importateurs ont enfin compris et pris en compte l'importance et l'intérêt de respecter les masses réglementaires et de proposer aujourd'hui des ULM autorisant une charge utile véritablement "honnête" ; c'est un gage de pérennité.
- l'EASA, qui est en passe de reconnaître maintenant le régime libéral de tous les « aéronefs » de moins de 450 kg (y compris donc Autogires ULM et Ballons ULM), est également a priori sur le point d'accorder à nos ULM la dérogation de 5 % de masse supplémentaire pour l'emport d'un parachute.

En un mot, nos bases essentielles semblent solides.

Cependant, notre vigilance de tous les instants est requise, pour qu'elles le restent et notre action vigoureuse est nécessaire pour les renforcer, ainsi que pour anticiper un éventuel travail de sape dont elles pourraient être les victimes. Notre plus grand tort serait en effet de nous assoupir au pied de ce que nous pouvons considérer comme des succès... par nature "évolutifs" et "éphémères" ! N'oublions pas non plus qu'en Europe même et au sein de l'EMF, certains pays et les représentants de leurs pilotes ULM n'ont pas les mêmes valeurs et les mêmes intérêts à défendre que nous. L'ennemi ne se cache donc pas uniquement au sein des administrations et certains de nos « frères » européens pourraient être prêts à sacrifier quelques unes de nos Libertés, pour d'hypothétiques promesses ou avantages.

Quelques challenges importants nous attendent également en début de cette nouvelle année :

- la restructuration totale de la Direction Générale de l'Aviation Civile à compter du 1er janvier 2005 ; c'est à dire beaucoup d'inconnues en ce qui concerne nos futurs interlocuteurs... et nous connaissons l'importance capitale de la qualité du dialogue avec les services de cette "institution".
- les dossiers relatifs à la réglementation ULM qui doivent être menés à bien au niveau Européen, en terme de navigabilité, d'opérations et de licences, afin que les thèses françaises soient comprises, prises en compte et s'imposent finalement.
- l'organisation des Championnats du Monde d'ULM, déléguée par la FAI à la FFPLUM et qui se dérouleront à Levroux en août 2005. Après les championnats catastrophiques du Portugal, la France devra faire en sorte de redorer le blason de la compétition internationale ULM, ternie par trop d'incompétence.
- l'Assemblée Générale électorale de la FFPLUM qui se déroulera le 19 mars 2005 dans les locaux de la D.G.A.C. Nous comprenons tous l'importance de ces élections fédérales, qui mettront en place pour quatre années l'équipe chargée de conduire la politique dont vous aurez fait le choix.

Comme vous le constatez, cela et tout le reste, c'est à dire, la défense quotidienne de nos intérêts (terrains - espaces aériens,...), les aides aux jeunes, aux handicapés, le travail relatif à l'enseignement (Label Formation - Label Montagne), les études sur l'accidentologie et la sécurité, le suivi des affaires juridiques, etc... (car la liste est évidemment loin d'être complète...), exigent de la part de vos élus un investissement et une motivation qui laissent et laisseront encore peu de place à l'à peu près, au laxisme ou au dilettantisme.

Pour terminer et au risque de faire de l'autosatisfaction (ce que j'assume cette fois-ci !), je crois que l'équipe fédérale vous fait en cette fin d'année un beau cadeau, en vous offrant la possibilité de contracter pour 2005 une assurance en parfaite adéquation avec les exigences du nouveau Règlement Européen ; tout en conservant des primes stables et la grande souplesse du système précédent ; en y ajoutant même des garanties supplémentaires, dont la plus évidente et la plus utile est celle qui assure le propriétaire qui, prêtant son appareil, se verrait mettre en cause par le pilote et le passager.

Nous étions 10000 en 2004 ! Un record historique, qui ne nous laisse plus aucun doute sur notre réelle représentativité. Alors, restez fidèles à notre Fédération en 2005 ou rejoignez nous ; c'est ainsi que vous soutiendrez efficacement ses actions.

Bonnes fêtes à tous... et bons vols en 2005.

Dominique MEREUZE
Président de la FFPLUM

le 50^{ème}

Vous avez entre les mains le 50^{ème} numéro d'ULM-Info. Nous avons ajouté quatre pages (huit pages en deux ans) pour un abonnement annuel qui reste toujours très modique. Tous les trois mois, vous êtes certain de retrouver l'actualité de la politique fédérale, de la sécurité et de la réglementation.

Ce journal est le vôtre, n'hésitez pas à nous transmettre vos projets. Dans la mesure du possible, nous les publierons.

Vous trouverez entre autre dans ce sommaire les suites de l'actualité médiatique mouvementée (Mirage, Airprox, Saint-André), les différents enjeux réglementaires (réforme DGAC, EASA), les rubriques régulières, un dossier sur le nouvel arrêté et les événements qui s'annoncent alléchants : Tour ULM, Championnat du Monde. En lisant les statuts fédéraux vous n'oublierez pas l'Assemblée Générale électorale 2005 qui aura lieu le 19 mars dans les locaux de la DGAC.

Votre licence-assurance 2005 est arrivée avec le Guide de l'Assurance qui vous donne toute l'information nécessaire. N'oubliez pas que vous pouvez également souscrire en ligne sur internet :

ffplum.com

Bonnes fêtes.

Sébastien Perrot
Communication FFPLUM



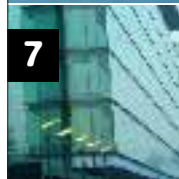
3



5



7



8



9



11



12



16



“Maîtres de notre avenir ?”

l'éditorial de D. Méreuze
Pdt. de la FFPLUM

La licence-Assurance 2005

Comment la remplir ?

Préjudice médiatique

airprox, la suite

La DGAC

fait “peau neuve”

l'EASA

défendre notre réglementation

Vol et médicaments

attention aux effets secondaires

Anémomètre

la suite sur le calage

Nous, les instructeur

accident et instruction

la liste des moteurs

18



Parachute et conditions techniques

20



Fiche de pesée

21



Les statuts fédéraux

25



Le tour ULM 2005

les étapes

26



Les Comités Régionaux

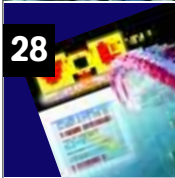
infos et dates

27



Championnats du monde 2005

28



Lu pour vous

29



Rapport du Sénateur Bellot

14



la boutique fédérale



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

FFPLUM
BP 341

96 bis, rue Marc Sangnier
94709 Maisons-Alfort cedex
Tél. 01 49 81 74 43
Fax. 01 49 81 74 51
email ffplum@ffplum.com
web www.ffplum.com

Abonnement annuel 2005 (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

Crédit Photos : Francis Cormon
(Photos paramoteurs) francis.cormon@wanadoo.fr

Imprimé en France. 9700 ex.
Ulm Info / © Tous droits réservés. 12.2004



► Rassemblement des PILOTES ULM FEMMES 2005

"Rassemblement des Belles Vignes"

Date : 2 et 3 Juillet 2005

Lieu : aérodrome de Villefranche Tarare

Responsable organisation : Monique BOUVIER

Objectifs : mettre en avant les femmes pilotes et leur donner goût à la navigation.
Environ 30 à 40 ULM attendus.

Principe : réunion de pilotes ULM femmes et leurs accompagnateurs organisée sous l'égide de la FFPLUM et de son Comité Régional Rhône Alpes.

Samedi : Arrivée des ULM

Repas de midi libre au restaurant de l'AD

Après-midi vers 16 h vol vers l'aérodrome de Belleville Pizay.

18h30, retour AD villefranche,

Dégustation de beaujolais avec mâchon/repas au restaurant de l'ad. Soirée rock.

Remise d'un souvenir de terroir + dos sur la région

Dimanche : Petit déjeuner, déjeuner au restau de l'AD.

Départ des ULM

Hébergement : Camping (avec commodités) sur place autorisé sur emplacement désigné par le responsable du terrain.
Hôtels à réserver soi-même sur liste fournie

Carburant : 100LL sur l'AD mais possibilité d'aller chercher du super sans plomb en jerrican de 20 l - Huile non fournie

Respect des règles d'intégration AD et voisinage : un plan du Tour de piste avec repérage des zones sensibles sera disponible sur le site du Comité Régional ainsi que la carte VAC de l'aérodrome. Radio non obligatoire mais préférable.

► Coût/Formation

La journée pédagogique pour la formation instructeur est de 200€ dont 50% pris en charge par la Fédération, soit 100€ pour le candidat.



► Les instructeurs bénévoles clubs

Messieurs les Présidents de club, l'année 2005 sera certainement la dernière année durant laquelle nous pourrons vous aider à financer un projet d'instructeur pour votre structure. Ne perdez pas de temps et envoyez à la fédération la feuille de demande d'aide que vous trouverez, dans le dossier "instructeur bénévole club" sur le site Internet de la fédération, ou sur demande au secrétariat fédéral.

Didier Salinas responsable du projet.

► Election de Pierre Portmann, secrétaire général de la Fédération Française Aéronautique, à la présidence de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI)

C'est au cours de la 97ème assemblée générale de la Fédération Aéronautique Internationale, qui s'est tenue à Madrid du jeudi 30 septembre au samedi 2 octobre 2004, que Pierre Portmann a été élu, à une forte majorité, président de la FAI pour un mandat de deux ans. Nous fêterons en octobre 2005 à Paris le centenaire de la FAI à Paris.



► Cadet de l'Air 2005 www.envolee.org

Echéancier de sélection

15 Janvier 2005 : Date limite d'envoi des candidatures (Fiche de candidature et pièces à joindre) à l'adresse suivante et par courrier uniquement:

AERO-CLUB DE FRANCE

CADETS DE L'AIR

Mr François LAGARDE

Méyabat 65170 ARAGNOUET Renseignements 06 61 62 24 69
ou E-mail : francois.lagarde@aviation-civile.gouv.fr

Janvier 2005 Pré-sélection sur dossiers.

18 ou 21 Février 2005 Sélection finale à Paris, un créneau au choix sur l'un des 2 jours, en fonction des zones de vacances scolaires.

Mars 2005 Publication de la liste des titulaires et remplaçants.

Condition requises

1/ Etre de nationalité française.

2/ Etre membre et être présenté(e) par une association affiliée par la FFA, la FFVU, la FFP, la FFVL, la FFA, la FFPLUM ou la FFAM.

3/ Etre né(e) entre le 16/07/84 et le 16/07/87.

4/ Posséder une expérience aéronautique significative dans son(ses) domaine(s) respectif(s). Brevet de pilote au minimum.

5/ Avoir une bonne connaissance de la langue anglaise parlée.



► Rallye paramoteur

Les clubs désireux d'organiser un rallye paramoteur pour la saison prochaine doivent transmettre leur dossier avant le 15

► Parachute et Comités Régionaux

BRS EU, importateur pour l'Europe des Parachutes de Secours BRS, informe tous les Licenciés FFPLUM qu'il leur propose par l'intermédiaire de leurs Comités Régionaux des remises (jusqu'à 20%) sur le tarif public, pour des achats groupés (à partir de 5 parachutes). Les pilotes intéressés peuvent se renseigner et s'inscrire sur une liste d'intentions d'achat auprès de leur Comité Régional ULM.

Contact : BRS EU Parachutes de secours pour ULM et Avions - distribués par INNOV'AIR sarl - Zone ULM, Aérodrome de Muret-Lherm F-31600 MURET (LFBR) - Tél. / Fax : +33 (0)5 61 51 03 34 / 23 49
Mob.: +33 (0)6 61 87 30 14 - E-mail : info@brseu.com
web : www.brseu.com



Votre licence assurance 2005

▶ Comment la remplir ?



Partie licence

Elle comporte 3 volumes

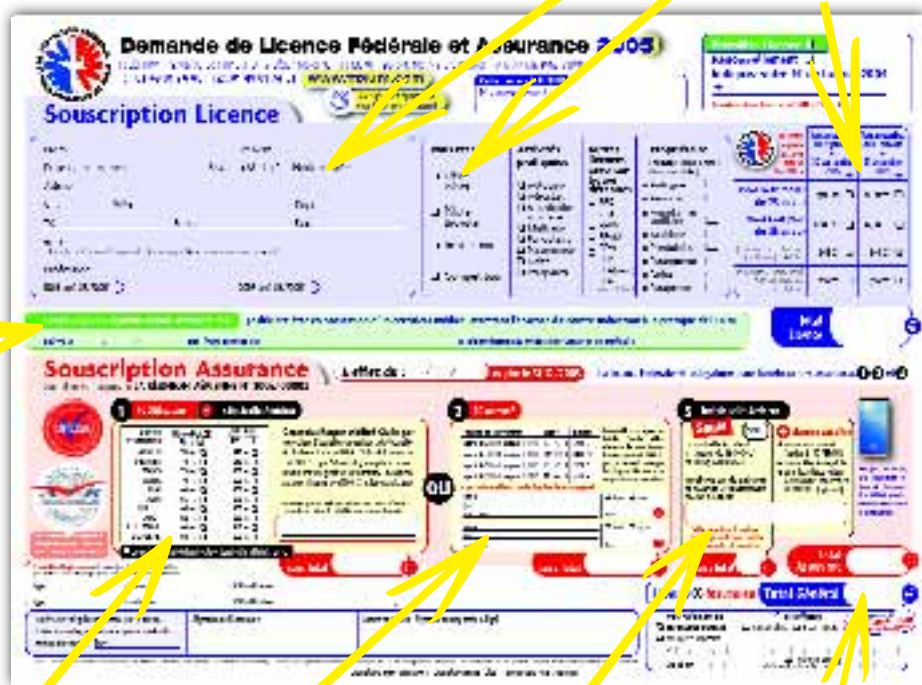
- 1 volume identification
- 1 volume statistiques
- 1 volume cotisations



Vous pouvez remplir directement la liasse papier



que vous renvoyez à la fédération avec son enveloppe-T.



Pour la 1^{ère} licence, visite médicale de non contre indication (explications en page 4)

Partie assurance

Elle comporte 3 Garanties

Garantie 1
>RC utilisateur + IA



Garantie 2
>RC aéronef



Garantie 3
>IA seule



Règlement

➔ **Additionnez la partie licence et la partie assurance.**

Vous pouvez payer par chèque ou par carte bancaire, directement à la FFPLUM ou par l'intermédiaire de votre club.



En aucun cas vous ne pouvez souscrire les Garanties 1 et 2 ensemble ! Dans tous les cas, il est recommandé de prendre l'IA.

➔ **Ne faites pas de chèque à l'ordre de l'assureur.**

Licence et Assurance en temps réel

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

(règlement sécurisé par carte bancaire)





Votre licence assurance 2005



▶ Le guide de l'assurance 2005

Vous avez reçu le Guide de l'assurance 2005.

→ **ses 32 pages vous donnent toutes les informations pour bien remplir votre licence.**

▶ Nouvelle réglementation

→ **A partir du 30 avril 2005, entre en vigueur un nouveau règlement**

(CE 785/2004) qui impose aux Exploitants d'aéronefs (hors paramoteurs) de souscrire des montants minimums d'assurance de Responsabilité Civile pour tous les vols à l'intérieur, à destination, en provenance ou au dessus du territoire d'un Etat Membre de la Communauté Européenne.

- Est considéré comme Exploitant d'aéronef, "la personne ou l'entité qui, sans être transporteur aérien, gère effectivement de manière continue l'utilisation ou l'exploitation de l'aéronef ; la personne physique ou morale au nom de laquelle l'aéronef est immatriculé est présumée être exploitant, sauf si cette personne peut prouver que l'exploitant est une autre personne" (Règlement (CE) 785/2004, Art 3 c)

- Dès lors qu'une machine est utilisée pour un vol, **elle doit obligatoirement être assurée** en responsabilité civile contre les risques ordinaires, mais aussi contre les risques liés à la guerre et au terrorisme lorsqu'elle est utilisée pour des opérations commerciales (hors formation au pilotage). (Règlement (CE) 785/2004, Art 2)

- Malgré les contraintes introduites par ce texte réglementaire, nous avons pu maintenir la souplesse de fonctionnement du contrat permettant à un pilote, au travers du paiement d'une prime unique, d'être assuré en RC pour tous les ULM pilotés.

- **Le contrat conclu pour vous avec LA REUNION AERIENNE intègre par anticipation ces changements dès le 1er janvier 2005.**

▶ pour une première demande

Certificat Médical de non contre-indication à la pratique de l'ULM.

→ **S'il s'agit de votre première demande de licence auprès de la FFPLUM.**

En application de la loi 99-223 du 23 mars 1999, dans son article 5, relative à la santé des sportifs et à la lutte contre le dopage et désormais codifiée dans le Code de Santé Publique (notamment en son article L.3622-1) :

"La première délivrance d'une licence sportive est subordonnée à la production d'un certificat médical attestant l'absence de contre-indication à la pratique des activités physiques et sportives"

Vous devez donc, au moment de votre première demande de licence, être en possession d'un certificat médical attestant l'absence de contre-indication à la pratique de l'ULM. Vous conservez ce certificat et complétez le champ qui vous est réservé sur la demande de la licence.

Il ne s'agit en aucun cas d'une visite médicale aéronautique, tous les docteurs en médecine sont habilités à effectuer un examen médical.

Pour guider le médecin dans son examen voici la liste des contre-indications édictées par le médecin national de la FFPLUM.

- Insuffisance staturo-pondérale
- Maladies cardio-vasculaires à l'origine de troubles à l'éjection ventriculaire gauche et/ou de troubles du rythme à l'effort ou lors de la récupération
- Lésions pleuro-pulmonaires évolutives
- Affections morphologiques statiques et/ou dynamiques sévères, en particulier du rachis dorsolombaire, avec risque de pathologie aiguë ou d'usure accélérée
- Épilepsie, pertes de connaissance, vertiges, troubles de l'équilibre

Il est important de noter que si l'une de ces contre-indications est contrôlée, traitée et stabilisée, cette contre-indication devient relative après examen du dossier médical par le médecin fédéral et donnera lieu à une dérogation.

Les médecins sont invités à prendre contact avec le médecin fédéral pour toutes informations complémentaires :

**Docteur Assaad ASSAKER - 03-22-78-18-50
assaad.assaker@wanadoo.fr**

» Préjudice médiatique

→ A la suite de l'agitation médiatique liée à "Airprox" du 11 septembre 2004 et face aux premiers éléments de l'enquête, voici la lettre adressée par la FFPLUM au Directeur de la DGAC.



Monsieur le Directeur Général,

Président de la Fédération Française de Planeur Ultra Léger Motorisé (FFPLUM), fédération délégataire, placée sous les tutelles des Ministères des Sports et des Transports, il est de mon devoir de porter à votre connaissance que les 10 000 pilotes d'ULM adhérents à notre fédération ont été particulièrement choqués et révoltés le 11 septembre 2004.

En effet, en soirée de cette journée, les chaînes de télévision nationales, et l'ensemble des quotidiens français du 13 septembre, se sont fait très largement l'écho d'une dépêche de l'AFP. Cette dernière puisait sa source dans un communiqué de vos services, faisant état d'un "Airprox" déposé par le commandant de bord d'un avion de ligne, qui aurait été obligé d'effectuer une manœuvre brutale d'évitement, pour empêcher un abordage avec un ULM "Pendulaire" au-dessus de la région de Coulommiers. L'ULM se serait trouvé en infraction, volant en dehors de l'espace aérien qui lui était autorisé.

L'information, de caractère « sensationnel » compte tenu de la date du présumé incident et de la nature des aéronefs impliqués, était alors largement relayée à une heure de grande écoute, par TF1 et France 2. Elle était étayée qui plus est pour TF1 par une animation particulièrement spectaculaire et des commentaires techniques en grande partie erronés. De même, le Figaro titrait le lundi suivant "La menace des ULM" !

Il est donc tout à fait incontestable que ce communiqué de la DGAC, a causé au mouvement ULM et à la communauté de ses pilotes un tort indéniable. Il a ruiné en quelques minutes des années de travail de communication vers le grand public et les administrations de l'Etat.

Or, il s'avère aujourd'hui que les premiers éléments de l'enquête judiciaire et de celle du BEA, menées dans le cadre de cet "incident", tendent à prouver qu'apparemment il n'y a jamais eu de manœuvre d'évitement de la part du pilote de l'avion de ligne. Le pilote d'Air France aurait simplement indiqué qu'il avait aperçu un ULM Pendulaire, volant certainement hors de l'espace aérien qui lui était autorisé, mais à une distance de l'avion commercial et à une altitude qui n'avaient jamais présenté de danger pour ce dernier. Des dizaines d'Airprox de cette nature sont déposés chaque année, impliquant des aéronefs civils et militaires, commerciaux ou privés, qui ne font pas l'objet de communiqué officiel de la DGAC.

Ainsi, ce communiqué de la DGAC du 11 septembre 2004, que l'on peut incontestablement qualifier de "hâtif", et dont les sources n'avaient manifestement pas été vérifiées, a dramatisé une situation qui n'a jamais atteint le degré de dangerosité et de gravité qui lui a été prêté. Il a de ce fait et de façon certaine, eu pour conséquence, une fois de plus, de jeter l'opprobre sur les pilotes d'ULM.

.../...





Nous regrettons, Monsieur le Directeur Général, ce que nous considérons comme une faute. Nous entretenons en effet depuis plusieurs années avec la plupart de vos services des rapports de qualité, basés sur une confiance mutuelle, qui se traduit concrètement par des échanges fructueux et le partage du souci de permettre une pratique de l'Ultra Léger Motorisé en sécurité, tant au bénéfice des pilotes que des tiers.

C'est grâce à ce travail en concertation que la réglementation ULM a pu évoluer en préservant son régime libéral, dans un contexte national et européen difficile dans ce domaine. Le résultat probant de ces efforts est le fort développement de la pratique de l'ULM, avec en parallèle un taux d'accident en décroissance. Les débuts chaotiques et difficiles de l'ULM il y a une vingtaine d'années, ont laissé pendant très longtemps dans l'esprit du grand public une image de pratique aéronautique "folklorique et irresponsable".

Notre fédération consacre donc beaucoup d'énergie et de moyens pour effacer cette fausse perception du mouvement ULM et la remplacer auprès de nos concitoyens par une image conforme à la réalité.

C'est pourquoi, une fois encore, nous déplorons les conséquences du communiqué de la DGAC du 11 septembre 2004. Du rôle de tutelle de la FFPLUM assuré par votre Direction nous attendons en toute confiance que la DGAC nous soutienne dans nos actions et qu'elle nous protège face aux critiques injustes, aux agressions et aux provocations.

Par conséquent, dans le contexte de ce qui vient de vous être exposé, nous avons l'honneur de vous demander d'étudier les moyens à mettre en œuvre par vos services pour rétablir la vérité relative à cet "incident", auprès des Directions, DACS et districts de la DGAC, ainsi qu'auprès de l'AFP. Il nous semble qu'une telle action serait juste et serait de nature à garantir la confiance qui doit demeurer le fondement du long travail qu'il nous reste à accomplir avec la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Dans l'attente, je vous prie, Monsieur le Directeur Général, d'agréer l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Dominique MEREUZE
Président de la FFPLUM



Les dossiers avancent !

A la suite du tragique abordage entre un ULM et un Mirage, la Fédération a entrepris plusieurs actions (ULM-Info n°49). L'une d'elles consiste à dialoguer avec les différents acteurs de l'espace aérien. C'est le sens de la participation du Président de la FFPLUM (intervenant au nom du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives) au colloque organisé par l'Armée de l'Air sur l'entraînement opérationnel.

In maîtrisances paramoteur

parfums d'aventure...

stages, voyages, boutique

2 moteurs
5 modèles

Chassis de 1100g, bouée secours
remontables en 2 ou 4 parties.

Compagnie d'Europe 2002 et 2003
Et champion du Monde 2001 et 2003

André Gasse - tél. 04 75 28 73 74
Michel - tél. 02 97 61 06 07 06
Géraldine - tél. 06 90 07 07 05
Florence - tél. 06 90 07 04 02

PASSION'AILES

→ Cette évolution concerne

- la gestion de l'espace aérien
- la fourniture des services de la circulation aérienne
- l'interopérabilité des systèmes

→ La DGAC distinguera désormais clairement

- son rôle régalién (réglementation)
- son rôle d'autorité de surveillance
- son rôle de prestataire de service

→ Ces trois missions fondamentales seront respectivement confiées

- à la Direction des Affaires Stratégiques et Techniques (**DAST**) pour la fonction de réglementation
- à la Direction du Contrôle de la Sécurité (**DCS**) pour la vérification de la sécurité et de la conformité de la prestation de l'opérateur
- à la Direction des Services de la Navigation Aérienne (**DSNA**), regroupant toutes les entités "navigation aérienne" de prestataire

En synthétisant, cette réorganisation aura les principales conséquences directes suivantes

- 80 % des sujets traités aujourd'hui par la DGAC le seront demain par l'Institution aéronautique européenne. Du fait des termes de l'annexe 2 du Règlement Européen n° 1592 / 2002, le domaine de l'ULM, qui ne relèvera pas du champ d'application de l'E.A.S.A. (à condition que les textes précités ne soient pas modifiés), sera moins touché que les autres secteurs aéronautiques. Mais nous serons tout aussi concernés que l'ensemble des autres activités aéronautiques, en ce qui concerne la Circulation Aérienne. Nos interlocuteurs devraient donc dans l'état actuel des choses rester au niveau national pour la réglementation relative aux ULM (navigabilité, opérations, maintenance, licences) tout au moins pour la pratique "sportive et de loisir".
- De nouveaux Services sont créés ou déplacés d'une Direction à une autre. Des fonctionnaires seront mutés et affectés à des postes différents. Ainsi, demain, nos interlocuteurs ne seront plus obligatoirement ceux qui connaissent aujourd'hui le mieux les dossiers ULM et qui ont travaillé avec nous en confiance depuis des années. Le Directeur de la DAST, dont dépendra la Mission Aviation Légère et les Services de la Réglementation, aura-t-il une écoute suffisamment attentive aux problèmes de l'Aviation Légère et Ultra Légère ?
- Les prestations de services (services de contrôle aérien - examens - délivrance des brevets et licences, des LSA, CI et FI, etc.) seront payantes. A quels niveaux ? Tel est l'enjeu des négociations actuellement menées entre la DGAC et l'ensemble des fédérations aéronautiques.

Cette réorganisation n'est donc pas innocente.

Elle concerne de la même manière les DACS, Districts et Délégations dont les limites géographiques et les prérogatives vont évoluer. Quelles seront-elles exactement ?

Il s'agit d'un vaste chantier qui prendra plusieurs mois ou plus sûrement plusieurs années.

Le Directeur Général lui-même ne peut répondre aujourd'hui à toutes nos interrogations sur les conséquences de cette réorganisation dans certains domaines et plus particulièrement ceux qui nous concernent.

Certes, il n'est plus question de revenir en arrière. Alors, il va nous falloir demeurer vigilant, réactif et inventif, pour que dans le nouveau système l'aviation Légère et Ultra Légère préserve ses intérêts vitaux.

Dominique MEREUZE

▶ La "peau neuve" de la DGAC

En 2005, la Direction Générale de l'Aviation Civile fera "peau neuve".

Elle se réorganise en effet afin de se mettre en conformité avec la Loi Organique relative aux Lois de Finances (LOLF) et les nouveaux Règlements Européens.

► Sur le Front de l'EASA

Ayant pris connaissance des derniers commentaires de l'Agence, la Fédération a présenté les remarques et observations qui suivent, relatives à l'Annexe II du Règlement Européen cité en référence.

Ce règlement définit un périmètre réservé, laissé à l'appréciation des autorités nationales, concernant en particulier les aéronefs :

- Monoplaces de moins de 300 kg au décollage
- Biplaces de moins de 450 kg au décollage
- Ayant une vitesse de décrochage inférieure à 65 km/h, auxquels un crédit de masse au décollage de 10 % est accordé aux hydravions et amphibies.

→ Les 5%

Les derniers commentaires de l'Agence ne semblent pas avoir pris en compte nos premières propositions relatives à un crédit de masse au décollage de 5%, qui serait accordé aux aéronefs définis tels que ci-dessus, équipés d'un parachute de secours.

Dans plusieurs pays de l'Union Européenne, un crédit de masse au décollage de 5 % est accordé par les réglementations nationales actuelles aux ULM monoplaces et biplaces équipés d'un parachute de secours. Un tel équipement est même obligatoire en Allemagne et le crédit de masse de 5 % systématiquement accordé.

Ainsi ce crédit de masse, consenti en particulier par les réglementations françaises et allemandes, concerne aujourd'hui près de la moitié du parc ULM de l'Union Européenne.

Il est accordé dans le but manifeste de favoriser l'équipement des ULM de parachutes de secours, et ne de pas pénaliser en terme de charge utile les pilotes conscients de leurs responsabilités vis à vis d'eux-mêmes, des passagers et des tiers. La réglementation ULM française définit par ailleurs des conditions techniques pour la conception et l'installation des parachutes de secours.

→ Des vies sauvées

En France, ces trois dernières années, les parachutes de secours ont sauvé **plus d'une quinzaine** de pilotes et passagers d'ULM. L'un des constructeurs de parachutes de secours revendique 168 vies sauvées dans le monde par un tel système. Aujourd'hui, de plus en plus de propriétaires d'avions légers, conscients de l'efficacité et de son utilité, en équipent leurs appareils, lorsqu'un tel montage a été homologué.

Si l'amendement à l'annexe 2 que nous proposons n'était pas adopté, presque la moitié du parc européen d'ULM se retrouverait dans une situation réglementaire très délicate. Ainsi, alors même que l'existence de l'Agence est liée à l'amélioration de la sécurité des vols, il serait tout à fait paradoxal de ne pas accorder ce crédit de masse aux aéronefs monoplaces et biplaces, tels que définis par l'annexe 2, et équipés de parachute de secours (alors que 10 % sont accordés aux hydravions et amphibies); et nous pensons qu'il serait tout à fait incohérent de faire un pas en arrière dans ce domaine si sensible de la sécurité. D'ailleurs, la FAI a dernièrement adapté ses règlements sportifs relatifs aux compétitions sportives d'ULM, en permettant d'ajouter aux masses maxi autorisées le poids des parachutes de secours.

C'est pourquoi nous demandons à l'EASA de proposer à la Commission un amendement à l'annexe II, visant à accorder un crédit de masse au décollage de 5% à ces aéronefs, lorsqu'ils sont équipés d'un parachute de secours, et ainsi rédigé : "Les masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas de ces aéronefs équipés d'un parachute de secours."

→ Conserver la philosophie

Par ailleurs, la Fédération Française d'ULM, précise une nouvelle fois son attachement à la philosophie de l'ULM : aéronef de faible masse, simple de conception et de pilotage, bénéficiant d'une réglementation allégée.

Certains pays souhaitent en effet élargir encore le champ de l'exemption en portant la masse maximum à 560 voir 600kg. Compte tenu des limitations physiques et techniques ceci nécessite mécaniquement une augmentation de la vitesse de décrochage V_{so} . Ces deux augmentations conduiraient à pratiquement doubler l'inertie minimum des appareils concernés et partant à doubler les risques pour les personnes et les biens survolés par des appareils dérogeant aux règles générales de sécurité acceptées par l'EASA.

Les efforts des constructeurs les plus responsables prouvent aujourd'hui que des appareils très légers et offrant une charge utile suffisante peuvent être construits, offrant le maximum de sécurité. Les réglementations libérales pour les ULM dans un certain nombre de pays de l'Union Européenne, dont la France, se justifient uniquement par les faibles masses de ces aéronefs, la simplicité de leur pilotage, et de ce fait les faibles risques qu'ils font peser sur les tiers. Des aéronefs plus lourds pourraient remettre en cause ces réglementations pour le plus grand tort du développement du mouvement Ultra Léger en Europe. Nous pensons dans ce domaine que les constructeurs doivent se plier aux règlements et non l'inverse.

Dominique Méreuze

Prise médicamenteuse et vols

Voilà un sujet sensible chez nous pilotes ULM, car à un certain moment de notre vie nous sommes amenés à prendre des médicaments pour différentes raisons de santé (douleurs, insomnies, dépression, hypertension artérielle etc.) or le gros problème posé par la prise des médicaments est la possibilité d'effets secondaires (effets différents de celui recherché de ce même médicaments) qui pourraient mettre en cause votre sécurité et celui de votre passager en vol.



Les principaux organes cibles sont

- Le cœur et les vaisseaux : variation de la tension artérielle et du rythme cardiaque, fluidité du sang etc.
- Le poumon : troubles respiratoires
- Le cerveau : action sur la vigilance
- L'œil : troubles de la vision et des illusions visuelles
- L'oreille interne : vertiges et problèmes d'audition

et éliminer ceux qui posent un problème pour la sécurité des vols. Demander à votre médecin de famille d'éviter de vous prescrire un médicament récemment commercialisé tant qu'il n'a pas fait la preuve de son innocuité. Faire un essai de tolérance au sol pendant quelques jours. Différencier les médicaments chroniques pour lesquels la tolérance devra être parfaite. Et les médicaments donnés en "aigu" pour lesquels un arrêt des vols est souhaité pendant quelques jours.

Dr. Assaad ASSAKER
M.N.F. Médecine Aéronautique



Donc la prudence nous impose de toujours vérifier avec notre médecin de famille les éventuels effets secondaires

SKY RANGER

La gamme complète :

- en kit
- pré monté
- prêt à voler

Radio VHF IC-A3E
460.00 € ttc



Pièces détachées
Devis en ligne
Essai possible
Distributeur ICOM

AEROSKY

(le spécialiste SKY RANGER)
tél. : 0 623 151 425
fax. : 0 563 758 742
www.aerosky.fr

Droit de réponse



Après la parution de l'article "Réponse à un expert" dans le dernier ULM-Info nous avons reçu une demande de droit de réponse de Monsieur Raymond Auffray. Rappel des faits : le 25 juillet accident mortel d'un Pou du Ciel, le 27 juillet parution du fameux article de Paris-Normandie qui rapporte les propos de Raymond Auffray, fin de semaine la Fédération envoie une réponse à Monsieur Auffray que nous diffusons par le courrier électronique (disponible sur le site). Fin Septembre nous publions cette réponse dans ULM-Info, le 20 octobre nous recevons par recommandé ce droit de réponse.

"Réponse à un expert, mais réponse à quoi ?

Les termes utilisés par le président de la FFPLUM et de son chargé de communication à l'endroit de Monsieur Raymond Auffray, expert honoraire, agréé par la Cour de Cassation, instructeur pilote, 15600 HDV dont plus de 10 000 en aviation légère, après un accident d'ULM à Saint-André de l'Eure, sont d'autant plus inadmissibles qu'ils concernent des propos rapportés, comme vous le précisez vous-mêmes à deux reprises dans le corps de votre article.

Or, au moment où le journaliste de Paris-Normandie prenait contact avec l'Aéroclub d'Evreux, dont je suis le président d'honneur, j'ignorais totalement l'existence de l'accident cité. Dans ces conditions, les commentaires relatifs à l'accident se sont réduits à : "il faut attendre le résultat des investigations réglementaires".

Par contre, la remontrance que j'étais en train d'administrer à un jeune pilote de mon Club, breveté ULM dans un autre centre, et dont les péripéties incroyables du jour attestaient une formation particulièrement déficiente, a pu éventuellement, pour le journaliste, faire l'objet d'un amalgame et constituer une remarque générale : une toute autre affaire que celle du Pou du Ciel... !

Vous n'avez même pas pris la peine de vérifier l'authenticité ou non des propos que j'ai réellement tenus à propos de cette autre affaire, et pour laquelle des enseignements ont été tirés au sein de notre association.

Je suis tout à fait instruit depuis longtemps des difficultés de communication, notamment avec la presse, et ne répond que de mes propos, écrits et non de ceux des autres, surtout lorsque j'ignore ce qui a été écrit par les autres. Sur le sujet que vous avez voulu communiquer, je suis bien le seul à n'avoir rien écrit.

Vos obligations déontologiques et professionnelles auraient dû vous amener à vérifier et à contrôler vos sources d'information avant de procéder à une rédaction tendancieuse et partielle, et qui vise à mettre en cause mon honneur et ma réputation.

Le premier article de journal à l'origine de cette histoire, d'ailleurs aussi vite contredit et aussi naïvement le lendemain, n'est bien sûr pas correctement représentatif des caractéristiques globales d'une activité que je connais depuis son origine, activité d'avenir sous conditions... mais à propos de laquelle j'ai hélas procédé depuis 1976 à de trop nombreuses expertises judiciaires après accidents. La présentation de l'article est celle d'un non spécialiste, mais si des progrès sont réels en matière de conception des matériels, il reste à faire dans les domaines de la fiabilité, de l'entretien et de la formation des pilotes, ULM.

Sur le fond, mon ambition connue depuis des lustres est de faire en sorte que la sécurité des vols soit assurée par tous les utilisateurs d'aéronefs de toutes catégories par tous les responsables quel qu'ils soient. Mon expérience de tout le milieu aéronautique, que vous raillez, si ce n'est plus, en est le témoignage le plus convaincant

Raymond Auffray".

➔ Bien que non professionnels (ULM-Info est animé par des bénévoles), nous n'en sommes pas moins rigoureux et nous avons bien entendu contacté la rédaction de Paris-Normandie à l'époque des faits qui n'a jamais reçu de démenti de Monsieur Auffray. D'ailleurs dans sa réponse Monsieur Auffray ne conteste pas avoir tenu ces propos mais affirme qu'ils concernaient une autre affaire. Ils n'en demeurent pas moins toujours inadmissibles. Par ailleurs depuis la réception de ce droit de réponse, qui a été largement diffusé par Monsieur Auffray, nous détenons le témoignage de l'instructeur ULM du club dont Monsieur Auffray est le président d'honneur. Ce personnage central est scandalisé par... les propos de Monsieur Auffray sur l'accident du Pou du Ciel mais aussi par l'affaire dans l'affaire (celle de "l'amalgame") ! L'esprit d'ULM-Info n'étant pas de polémiquer mais uniquement de promouvoir et de défendre l'activité de l'ULM dans la transparence et la responsabilité, nous ne publierons pas ce témoignage mais nous le tenons disponible, y compris aux autorités compétentes.

Sébastien Perrot



➔ Je précisais lors du numéro précédent, l'utilité de connaître l'erreur instrumentale de son anémomètre.

Il ne faut pas se mentir, nos instruments ne sont pas justes et c'est normal !

En revanche il nous est possible de les étalonner pour augmenter notre sécurité. Tout le monde ne pilote pas aux « fesses ». Beaucoup utilisent un anémomètre pour se situer et là aussi c'est normal. Alors afficher une vitesse, OUI, mais la BONNE. Et attention au dérapage et à la glissade qui souvent viennent fausser la lecture.

La vitesse qui nous intéresse le plus est la vitesse de décrochage en configuration atterrissage et en charge maximale de préférence, car elle permet de déterminer sa vitesse d'approche. Il s'agit donc de lire la vitesse indiquée lors du décrochage, la multiplier par 1,3 et le tour est joué ! De la même façon en vent arrière, vous prendrez 1,45 fois la vitesse de décrochage.

Jusqu'ici, nous n'avons rien à faire de la précision d'affichage de la vitesse indiquée.

Si par contre, puriste, vous voulez connaître l'erreur instrumentale et vous protéger de la sur-vitesse voire des pertes de contrôle, alors très simple : à une altitude donnée plutôt basse, prenez une vitesse constante et notez votre vitesse GPS. Faites 180° de virage, au cap inverse, reprenez la même vitesse indiquée et relevez la vitesse GPS. Faites la somme des deux vitesses GPS et divisez par 2, vous aurez donc la vitesse air réelle. Si cette vitesse correspond à



votre vitesse indiquée à 1 ou 2 Km/h près, alors bravo, votre anémomètre est bon.

Confirmez par d'autres mesures sur toute la plage d'utilisation de votre machine et vous serez tranquille. Si par contre la vitesse est différente, alors vous avez l'erreur instrumentale. Confirmez pour d'autres valeurs.

Marquez votre instrument : un petit index collé pour la vitesse de décrochage en lisse, un pour la vitesse d'approche, un pour la limite volets sortis, un pour votre vitesse de croisière et un pour la VNE. Si votre masse est plus faible, vous ne prendrez aucun risque en respectant ces valeurs. Sachez cependant que vous pourrez prendre des vitesses plus faibles en approche à condition de connaître votre vitesse de décrochage à cette masse.

Jean-Pierre Cursolle

» Etalonnage

Anémomètre (suite)

Question
Réponse

?

Un ULM est équipé d'un anémomètre sans erreur instrumentale. Il vole à une altitude de 5000 ft. Sa vitesse propre :

Réponse A : est supérieure à sa vitesse indiquée.

Réponse B : est inférieure à sa vitesse indiquée.

Réponse C : est égale à sa vitesse indiquée.

Réponse D : ne peut être comparée à sa vitesse indiquée que si l'on connaît la vitesse du vent.

PROGRAMME THEORIQUE COMMUN

Réglementation aérienne

- Droit aérien - Code de l'aviation civile
- Règles de l'air
- Réglementation et services de la circulation aérienne
- réglementation de la circulation aérienne
- services de la circulation aérienne

Réglementation du personnel navigant

- élève pilote d'ULM
- licence de pilote d'ULM

Connaissance générale de l'ULM

- Installation motrice :
- moteur d'ULM. - Généralités
 - refroidissement des moteurs d'ULM
 - lubrification des moteurs d'ULM
 - système d'allumage des moteurs d'ULM

- carburateur
- carburant
- hélices
- conduite moteur

Instruments

- anémomètre
- altimètre
- variomètre
- compas magnétique

Navigabilité des ULM

- Performances et limites humaines
- Physiologie
- effets de la pression partielle
- vision
- audition
- mal de l'air
- vol et santé

Psychologie de base

- processus d'information

- processus central de décision
- stress
- jugement et prise de décision

Météorologie

- Pression, densité, température
- Humidité et précipitation
- Pression et vent
- Formation des nuages
- Brouillard et brume
- Masses d'air
- Théorie des fronts
- Orages
- Vol en région montagneuse
- Altimétrie
- Sources d'information météorologique
- Cartes de prévision météorologique
- Information météorologique pour la préparation du vol
- Messages météo pour l'aviation

Navigation

- Forme de la terre
- Cartes
- Direction
- Distances
- Cartes pour la navigation pratique
- Informations de référence des cartes
- Principes de navigation
- Temps
- Préparation du vol
- Navigation pratique
- Procédures opérationnelles
- Conditions d'utilisation
- Enquêtes accident
- Réduction du bruit
- Contravention aux réglementations aériennes
- Sécurité générale du vol

Réponse A : est supérieure à sa vitesse indiquée.

Nous, ▶ les instructeurs



→ Cette année 2004 semble pointer du doigt les instructeurs ULM, toutes catégories confondues. Un survol rapide des accidents 2003 ne met pas en évidence un accroissement particulier des accidents 2004 mettant en cause des instructeurs. Cette population est forcément sujette du fait de sa spécificité à plus d'incidents et parfois d'accidents.

L'ULM est par définition un ultra léger qui se pilote dès sa mise en route et jusqu'à la coupure moteur. Sa faible masse est une contrainte pour son pilotage mais en contrepartie, un atout considérable pour la sauvegarde des équipages.



→ Une contrainte

Une contrainte évidente, car tous les axes de l'appareil se pilotent. Nous voyons bien les difficultés de nos amis formés sur des avions dit "normaux" : la bille toujours dans un coin ! La main toujours sur la manette des gaz pour contrôler une pente forcément variable en raison du peu d'inertie de la machine ! Et de leur formation actuelle ! Cette contrainte rend l'instruction beaucoup plus délicate. "Les prises de risque" d'un instructeur au cours d'une leçon sont multiples et uniquement en raison des qualités intrinsèques de nos machines.

La pédagogie s'apprend évidemment, mais elle est bien meilleure lorsqu'elle est innée. Et vous appréciez tel ou tel instructeur uniquement pour ce critère. Quant au côté manuel du pilotage, un bon instructeur pédagogue vous apprendra à vous sortir d'un mauvais pas mais ne vous apprendra pas à vous y mettre. En bref tout le monde ne peut pas être instructeur. Les qualifications "cadeaux" ne peuvent que nuire à notre milieu ! Heureusement ce fait est rare et nos instructeurs sont capables de former de jeunes pilotes en leur transmettant le B.A. BA de la conduite machine et du vol.



→ Un atout

Mais cette faible masse est aussi un atout considérable en matière de sauvegarde, car la légèreté de nos machines nous permet des approches et atterrissages à faible vitesse. L'énergie emmagasinée par l'ULM est faible et limite les dégâts corporels à l'impact en cas d'accident.

De plus elle rend les machines souvent réparables après impact. Mais ceci est le seul véritable avantage car qui n'a pas entendu parler de machine "idiot proof" ? Un ULM doit, paraît-il, respecter ce concept. Tous nos appareils en sont loin. Y a-t-il eu un jour, une machine "idiot proof" ? C'est une ineptie que de l'imaginer car quelle qu'elle soit, une machine mal pilotée est potentiellement dangereuse. Et tout le danger vient de la diversité de nos ULM.

Revenons à nos instructeurs qui doivent passer d'un Sky-Ranger à un Eurostar, quand ce n'est pas un pendulaire ou un autogire. Ils rencontrent des élèves de niveaux différents, sur des machines différentes, aux réactions souvent opposées (aussi bien les élèves que les machines). Rajoutons à cela des conditions extérieures météorologiques variables et un état psychologique d'instructeur satisfait de son travail et nous courons tout droit à l'accident.

Excès de confiance à bannir, préparation du vol aussi bien pédagogique que psychologique, PPV faite derrière son élève pour bien se connecter sur l'appareil utilisé, objectif du vol bien défini, conditions météorologiques compatibles avec l'élève formé, etc...ces quelques évidences doivent nous permettre de prendre conscience de notre responsabilité d'instructeurs et nous rappeler que nous sommes une population vulnérable en raison de la densité de notre activité.

Jean-Pierre Cursolle
Commission Sécurité



» Aux instructeurs ULM



Une campagne associant l'Education Nationale et la FFPLUM est engagée afin de faire connaître notre sport aux jeunes préparant le BIA.

Des vols de découverte peuvent être organisés pour les établissements scolaires qui réalisent la préparation au Brevet d'Initiation Aéronautique.

Les instructeurs chargés de ces vols doivent être titulaires du C.A.E.A (*Certificat d'Aptitude à Enseigner l'Aéronautique*). Les instructeurs désireux d'encadrer ces vols et qui ne sont pas titulaires du C.A.E.A peuvent l'obtenir par équivalence.

Les enseignants encadrant les élèves qui préparent le B.I.A (Brevet d'Initiation Aéronautique), sont très demandeurs de ce type d'activité. Il serait souhaitable pour qu'ils puissent entrer en contact avec vous, que les instructeurs qui sont prêts à s'engager dans ce projet se fassent connaître afin que nous puissions établir une liste nationale. Un formulaire spécifique est à retirer au siège de la fédération.

Tous les renseignements (*cahier des charges spécifiques, conventions, certificat médical, parachute de secours...*) concernant ce partenariat avec l'Education Nationale, et tous les documents nécessaires afin d'obtenir l'équivalence sont disponibles également à la fédération.

→ Un CD Rom présentant la procédure pour l'équivalence du CAEA, mais aussi le programme du BIA avec des fiches pédagogiques, les annales du BIA sur plusieurs années est maintenant disponible gratuitement au siège fédéral sur simple demande.

Pascal BRET



» Turbulences sous le vent de l'obstacle

(REC-Info n°7 2003)

→ La plupart des pilotes pratiquants connaissent la forte probabilité d'une aérologie particulière lorsqu'un vent fort est perturbé par la présence d'un obstacle. Cependant beaucoup d'atterrissages manqués se produisent dans de telles circonstances.

"A bord d'un ULM trois axes sans volet dont la vitesse de décrochage est de 55 km/h, j'effectue une séance de vol en double commande en compagnie d'un stagiaire sur le point d'être lâché en solo. La manche à air, disposée à quatre mètres au-dessus du sol, indique un vent d'environ dix noeuds provenant du trois quart avant droit. Un schéma précise la disposition des installations (hangar de 10 m de hauteur à 30 m de l'axe utilisé).

A la fin d'un exercice d'atterrissage moteur réduit sur la piste prin-

cipale, le stagiaire présente l'ULM en finale à la vitesse requise de 75 km/h, sur un plan de pente convenable. A quelques mètres de hauteur, nous subissons un rabattant. L'ULM s'enfonce sans que la vitesse diminue notablement. Le stagiaire tient les commandes et je n'ai pas le temps de réagir : la roue droite heurte un petit talus et se tord. L'aéronef termine sa course une soixantaine de mètres plus loin sans autre dommage.

La piste principale mesure environ cinq cents mètres de long. Nous réalisons toujours des atterrissages de précision. Le vent n'était pas favorable à l'utilisation de la piste secondaire. Nous n'avions ressenti aucune turbulence suspecte lors des approches précédentes."



Selon les conditions du jour, envisager un autre point d'aboutissement matérialisé sur ou près de la piste. Entraînement à l'utilisation de la piste secondaire.



AEROTROPHY

N° 1 en Europe
Une gamme d'excellence

Notre engagement N°1
Votre sécurité au meilleur prix

Parachute de secours pyrotechnique

USH-Rescue system



Vitesse max de sortie
300 km/h

Masse max de l'ULM
620 kg

Soft ou rigide

Remises clubs affiliés et commandes groupées

Une équipe de professionnels à travers la France vous conseille sur le marché du neuf et de l'occasion

www.aerotrophy.com/ffplum

Tél. : +33 (0)320 36 44 99 coût d'un appel local



la liste des moteurs

Arrêté du 4 mars 2004 : quelles nouveautés !

On l'attendait depuis quelques mois, il est tombé en avril, le nouvel arrêté modifiant celui du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés a pour ordre :

- un clarification des puissances
- l'apparition d'une réglementation pour le parachute de secours
- une fiche de pesée propre aux ULM

Voilà pour l'essentiel.

Pierre-Emmanuel LECLERE

La liste présentée ici n'est pas exhaustive. Elle a été établie à partir des déclarations des motoristes. Pour tout moteur n'y figurant pas, merci de transmettre le dossier au SFACT/N qui prendra une décision en modifiant ce document ou notifiant une autorisation individuelle (cas du moteur unique).

Dans la liste, les modèles en gras sont certifiés de type. Toute fiche ou carte d'identification devra porter la référence précise de cette liste (faire modifier la demande du postulant ou faire suivre sa demande au SFACT/N.AG).

Rappels réglementaires sur la puissance des moteurs ULM

NOTA

- Masses : légende pour classes 2 et 3 avec m1/m2/m3 et classe 4 avec m1/m2 : m1 sans parachute ni flotteur, m2 avec parachute, m3 avec flotteur
- Volumes : légende pour classe 5 avec V1/V2 : V1 hélium ; V2 air chaud
- Facteur de conversion : 1 kW = 1,359 cv ; arrondis : n pour [n - 0,5 ; n + 0,5[

Légende des tableaux

- M = Monoplace
- 1, 2, 3, 4 et 5 = classe d'ULM
- Bi = biplace
- X = moteur acceptable dans cette classe d'ULM
- ND = information non disponible

		Masse maximale	Puissance maximale continue		Puissance maximale	
		kg	kW	CV	kW	CV
Classe 1	Mono place	300	45	61	60	81
	Bi place	450	60	81	75	102
	Sous Classe	170	25	34	30	41
Classe 2	Mono place	300/315/330	45	61	60	81
	Bi place	450/472,5/495	60	81	75	102
	Sous Classe	170	25	34	30	41
Classe 3	Mono place	300/315/330	45	61	60	81
	Bi place	450/472,5/495	60	81	75	102
	Sous Classe	170	25	34	30	41
Classe 4	Mono place	300/315	60	81	75	102
	Bi place	450/472,5	80	109	90	122
		Volume maximal	Puissance maximale continue		Puissance maximale	
		m ³	kW	CV	kW	CV
Classe 5	Mono place	900/2000	60	81	75	102
	Bi place	900/2000	80	109	90	122

→ Liste des moteurs répondant aux caractéristiques décrites à l'article 1 de l'arrêté du 23.09.1998 modifié

Constructeur	Modèle	Puissance max. CV	Puissance max. kW	1M	1B	2M	2B	3M	3B	4M	4B	5M	5B
Yamaha	YAMAHA	34	25	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
* Les moteurs de faible puissance ne sont pas répertoriés													
ADAA (Association des Constructeurs Américains de Avions)													
	ADAA 70	70	51		X		X		X	X	X	X	X
	ADAA 75	75	55		X		X		X	X	X	X	X
AVIATEC BROLL													
	Aviatec BROLL	74	54				X		X				
BMW Motoren Chaplet													
	BMW 78	78	57		X		X		X	X	X	X	X
	BMW 84	84	61		X		X		X	X	X	X	X
HUMBERT													
	HUMBERT	40	29					X	X			X	X
	HUMBERT	50	37					X	X			X	X
	HUMBERT	60	44					X	X			X	X
HIRTH													
	HIRTH 3703 V	36	26	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 4103 Lef V	41	30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 4503 Lef V	45	33	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 4503 Ecl V	45	33	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 5203 Lef V	52	38	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 5703 35 et L3	57	42	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 5703 F	57	42	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 7503 L3	75	55	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 7503 H	75	55	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 7503 K	75	55	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 7503 E	75	55	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	HIRTH 7503 FR	75	55	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
HKS													
	HKS 700F	70	51	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
JABIRU													
	JABIRU 800J	80	59		X		X		X	X	X	X	X
JPX													
	JPX 41-60A	42	31		X		X		X	X	X	X	X
	JPX 41X70	41	30		X		X		X	X	X	X	X
	JPX 41X80	41	30		X		X		X	X	X	X	X
LIMBACH													
	LIMBACH 1500 F	15	11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	LIMBACH L1700 EA	17	12	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	LIMBACH L1700 ED	17	12	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	LIMBACH L1700 DA	17	12	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	LIMBACH L2000 EA	20	15	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	LIMBACH L2000 EB1	20	15	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	LIMBACH L2000 ED / L2000 EC	20	15	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	LIMBACH L2400 DFVER	24	18								X	X	X
	LIMBACH L2400 EB	24	18								X	X	X
	LIMBACH L2400 FR AD	24	18								X	X	X
	LIMBACH L2400 LL	24	18								X	X	X
ROTAX													
	ROTAX 40	40	29	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 40	40	29	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 47 CB 1W / 300 1W	47	34	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 47 CB 2W / 300 2W	47	34	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 50 CB 1W / 350 1W	50	37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 50 CB 2W / 350 2W	50	37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 608 A	61	44	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 502 CB 1W / 302 1W 2W	50	37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 505 A / B / C	50	37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 502 CB 2W	50	37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 518 CB 2W	52	38	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 912 II / 912 A / F	91	67	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 912 ULS - I	91	67	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 912 II F / 912 S	91	67	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	ROTAX 912 II / 914 F	100	74	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SCOOT'AIR													
	SCOOT'AIR M4 12 S	63	46		X		X		X		X		X
	SCOOT'AIR M4 12 I	63	46		X		X		X		X		X
	SCOOT'AIR M4 12 I S	63	46		X		X		X		X		X
	SCOOT'AIR M4 12 IT	63	46		X		X		X		X		X
	SCOOT'AIR M4 12 IIS	62	45								X		X

Légende des tableaux

- M = Monoplace ● 1, 2, 3, 4 et 5 = classe d'ULM
- Bi = biplace
- X = moteur acceptable dans cette classe d'ULM
- ND = information non disponible

* Les moteurs de petite puissance (terminologie utilisée dans la liste des moteurs répondant aux termes de l'arrêté du 23/09/1998) correspondent aux moteurs dont la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 34 cv (25 kW) et la puissance maximale est inférieure ou égale à 41 cv (30 kW). C'est l'une des conditions techniques définissant les ULM à motorisation auxiliaire des sous-classes (article 2 de l'arrêté pré-cité). Ces moteurs ne sont pas répertoriés dans la liste et ne font pas l'objet d'une autorisation individuelle pour l'installation d'un moteur sur ULM au titre de leur faible puissance.

► Conditions techniques complémentaires pour ULM équipé d'un parachute de secours

→ Ces conditions techniques complémentaires sont applicables aux ULM dont le parachute de secours a été conçu pour récupérer l'ULM complet lors de situations d'urgence. Elles sont applicables aux parachutes de secours, montés sur l'aéronef, dont le but est d'être utilisés en tant que dernier recours pour sauver des vies ou pour réduire au maximum les blessures des occupants.

La portée de ces exigences se limite à s'assurer que la navigabilité de l'aéronef n'est pas compromise par l'installation d'un parachute de secours et à minimiser la possibilité d'un dysfonctionnement ou d'un déploiement intempestif susceptible de causer des risques supplémentaires à l'aéronef, ses occupants ou aux personnes au sol. Ces exigences ne garantissent pas le fonctionnement correct du parachute de secours.



→ 1. Conception du système

Le concepteur de l'installation doit s'assurer des points suivants :

- Les caractéristiques du parachute choisi correspondent à la masse maximale de l'appareil.
- Le ou les points d'accrochages sur la cellule sont dimensionnés pour tenir les contraintes dues au choc à l'ouverture. Ils devront être choisis afin que l'appareil touche le sol en assurant la meilleure protection à l'équipage. Il faudra en particulier surveiller la position des masses concentrées (moteur) afin qu'elles ne risquent pas de le heurter au moment de l'impact.

- La trajectoire de l'extracteur ne doit intercepter aucun élément de la structure susceptible de perturber le cycle de déploiement du parachute. Il veillera particulièrement à ce que cette trajectoire évite largement le champ de l'hélice. Si un risque de ce genre existe, il pourra être minimisé en installant une sangle ou un câble capable de résister ou de casser les pales de l'hélice.
- Si l'extracteur est d'un type pyrotechnique à flamme chaude, des protections thermiques suffisantes seront installées afin d'éviter tout risque d'incendie à la cellule.
- Si l'extracteur et/ou la voile du parachute sont installés sous un revêtement, ce dernier doit être fragilisé pour permettre une rupture aisée par l'extracteur sans lui faire perdre la vitesse nécessaire au cycle d'extraction complet. Les bords fragilisés ne devront présenter aucun risque contondant pour la sangle, le suspentage et la voile du parachute
- Les ceintures de sécurité de l'équipage et leurs attaches peuvent supporter les accélérations du choc à l'ouverture
- Le cheminement du câble de déclenchement ne doit pas interférer avec les commandes de vol et les commandes moteur. Il doit également être bien fixé.
- Tous les composants liés au parachute doivent avoir une protection contre la détérioration, due par exemple aux conditions météorologiques, aux vibrations, à la corrosion, ou à l'abrasion.
- L'installation du parachute n'introduit pas de conséquences graves sur le centrage et l'aérodynamisme de l'ULM.





→ 2. Conception de la commande

- La commande devra être facilement accessible par le commandant de bord, éventuellement par le passager, et installée de manière à ne pouvoir être confondue avec aucune des commandes de vol
- Un compromis doit être trouvé entre le besoin de se limiter à une action simple en cas de problème et la nécessité de limiter les risques de déclenchement involontaire.

Pour les systèmes comportant un mécanisme avec une seule action, la commande de déclenchement doit être installée de manière à réduire le risque qu'elle ne soit accrochée par mégarde, en gardant à l'esprit les attitudes possibles de l'aéronef.

Lorsque l'action de déclenchement prend la forme de deux actions distinctes, celles-ci doivent pouvoir être effectuées rapidement et avec une seule main (par exemple faire pivoter puis tirer).



- Sa fixation à la cellule devra être conçue pour résister aux efforts de déclenchement avec un très large facteur de sécurité.
- La mise en place d'une goupille de sécurité ou d'un système de fermeture mécanique équivalent pour éviter un déploiement intempestif du système lors des opérations au sol.

→ 3. Marquages et étiquettes

- La fonction de chaque commande du parachute doit être clairement identifiée par des codes de couleur et des plaquettes.
- La commande de déclenchement doit être de couleur rouge.
- L'étiquette suivante doit être installée à côté de la commande de déclenchement :

**“Attention-Parachute de secours
(Liste des Actions à effectuer)”**

N.B. Pour certains ULM pendulaires, il existe peu de larges surfaces planes pour installer une telle étiquette. Dans ce cas, une mention au manuel de vol peut être considérée comme suffisante.

- Une plaquette **“Danger fusée d'extraction”** avertissant du danger potentiel doit être placée à l'extérieur de l'aéronef, au niveau de la fusée si elle est apparente ou au niveau de son emplacement, et de manière à ce que les personnes au sol puissent facilement la distinguer. Il est recommandé d'indiquer le sens d'extraction par une flèche.

→ 4. Manuel d'entretien

Le manuel d'entretien doit contenir toutes les informations nécessaires à un entretien convenable du système. Des instructions doivent être fournies pour les inspections, la mise au point et l'armement/ le désarmement du mécanisme de déploiement, incluant les périodes d'entretien recommandées par le constructeur.

Toutes les précautions qui doivent être prises lors du réglage, de la mise au point, de l'armement et du désarmement, et de l'utilisation du système doivent être clairement établies.

→ 5. Manuel d'utilisation

Le manuel d'utilisation doit contenir les informations suivantes :

- Une introduction dans laquelle on précise le but (dernier ressort pour sauver des vies ou pour réduire au maximum les blessures des occupants) et les conditions d'utilisation du parachute (situations d'urgence, telles que collision en vol, perte des commandes de l'aéronef, rupture structurale, désorientation du pilote, malaise du pilote, panne moteur, etc., en des circonstances où le pilote ne croit pas qu'un atterrissage d'urgence puisse être effectué sans dommages sérieux pour les occupants).
- Toutes les limitations opérationnelles éventuelles.
- Procédures et données d'utilisation.





» Fiche de pesée

Une notification entrée en vigueur depuis le 24 juin 2004 nous amène à fournir un fiche de pesée pour tout ULM neuf ou vendu depuis cette date, en voici le détail.

→ ULM de série ou amateur neuf à compter du 24 juin 2004

Une fiche de pesée doit être fournie avec votre première demande de carte d'identification. Dans le cadre d'un changement de département d'attache ou de renouvellement la fiche de pesée n'est pas obligatoire. En cas de cession, si l'ULM n'a subi aucune modification entraînant une masse à vide réelle et/ou masse à vide maximale, la fiche de pesée initiale est transmise au nouveau propriétaire. Dans le cas contraire, le vendeur fournit une nouvelle fiche de pesée à l'acquéreur avec la limite réglementaire connue.

→ ULM de série ou amateur identifié avant le 24 juin 2004

Les masses mentionnées sur la fiche d'identification ou le formulaire de référence au dossier technique valent fiche de pesée. Pour le renouvellement de la carte d'identification ou changement de département d'attache aucune fiche d'identification sauf dans le cas où l'ULM aurait subi une variation de masse. En cas de cession, tout changement de masse devra faire l'objet d'une nouvelle fiche de pesée.

Remarque : Aucun type de balance n'est préconisé.

Pesée à l'aide de trois balances. Le centrage n'étant pas déterminé lors de cette pesée, l'aéronef peut se trouver dans une position quelconque, sur ses trois roues, sans recherche d'horizontalité latérale ou longitudinale. Il n'est donc pas nécessaire que les balances soient identiques, notamment en épaisseur. Si des cales sont interposées entre la balance et les roues de l'appareil, ne pas oublier de les peser comme tares.

Pesée à l'aide d'une seule balance. Il faut, dans ce cas, disposer de deux cales d'épaisseur identique à celle de la balance. La balance est déplacée sous chacune des roues en lieu et place de la cale d'épaisseur. Si une cale est interposée entre la balance et la roue, son épaisseur devra être rajoutée à l'épaisseur des deux cales représentatives de la balance. Pour les ULM des classes 1, 2, 3 monoplaces et sous-classes 1A, 2A et 3A, la pesée peut s'effectuer avec une tare ou avec une personne portant l'ULM, en veillant à déduire la masse préalablement évaluée de la tare ou de la personne.



1 - Masse à vide C'est la masse de l'ULM : - sans occupant ni chargement - sans carburant hormis le carburant inutilisable - avec le lest fixe - avec les quantités maxi de liquides nécessaires au fonctionnement normal de l'ULM et des équipements installés. La masse à vide varie en fonction de la configuration de l'ULM et des équipements installés. Toute modification de l'ULM (modification de structure, ajout ou retrait d'un équipement modifie sa masse à vide.

Utilité pratique : - La personne chargée de l'entretien de l'ULM doit s'assurer en permanence (i.e. à chaque modification de l'ULM) que la masse à vide de l'ULM est inférieure ou égale à la masse à vide maximale fixée par le constructeur de l'ULM (voir § 3 ci-dessous) ; - à l'issue de la fabrication de l'ULM et après toute modification importante de l'ULM, elle doit être établie par pesée ; - en cas de modification légère dont on peut connaître avec exactitude l'impact sur la masse (pose ou démontage d'un équipement de masse connue, elle peut être déduite par calcul.

2 - Masse à vide de référence C'est la masse à vide de l'ULM dans la configuration (structure et équipement) dite "de référence". Cette configuration de référence est choisie par le constructeur. Elle doit : - correspondre à un ULM en état de vol (c'est-à-dire répondant aux exigences de l'arrêté ULM et à celui du 24 juillet 1991. - être très précisément définie et facilement reproductible. En effet les Services Officiels peuvent demander au constructeur de mettre à leur disposition un ULM dans la configuration de référence.

Utilité pratique : - pour le pilote et le propriétaire : aucune ; - pour les Services Officiels, elle permet d'effectuer un contrôle sur la validité de la déclaration du constructeur.

3 - Masse à vide maximale C'est la limite supérieure des masses à vide autorisées pour l'ULM (voir § 1 ci-dessus) Elle est fixée par le constructeur de l'ULM et apparaît sur la fiche d'identification. Lors de son établissement, le constructeur doit respecter un critère de charge utile minimum (écart minimum entre la masse à vide maximale et la masse maximale - voir § 4 ci-dessous) de : - pour les monoplaces : 86 Kg, plus une heure de carburant à la puissance maximum continue - pour les biplaces : 156 Kg, plus une heure de carburant à la puissance maximum continue.

Utilité pratique : - la personne chargée de l'entretien doit s'assurer en permanence (i.e. à chaque modification de l'ULM) que la masse à vide de l'ULM est inférieure ou égale à la masse à vide maximale fixée par le constructeur de l'ULM.

4 - Masse maximale C'est la masse maximale autorisée en utilisation. Elle est définie par le constructeur et apparaît sur la fiche d'identification. En plus des critères de charge utile minimum (cf §3), le constructeur doit respecter pour son établissement des limites forfaitaires (ex : 450 Kg pour un biplace sans parachute) et des critères de navigabilité (résistance structurale, qualités de vol, etc.).

Utilité pratique : - Le pilote doit veiller à chaque vol à ce que la masse de l'ULM ne dépasse pas la masse maximale.

Question d'un licencié

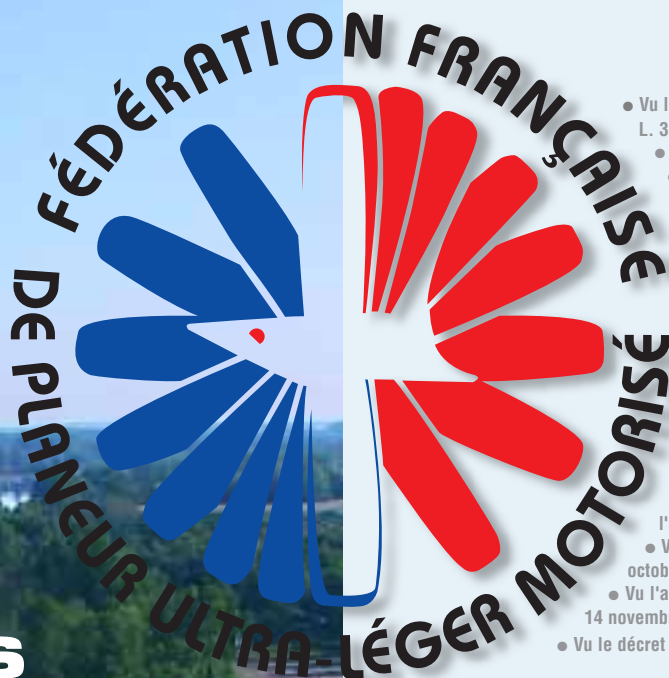
« Sauf erreur de ma part, l'information concernant la masse maximale à vide des ULM, telle que trouvée dans les colonnes de ULM Info ou sur le site de la Fédération, est par trop incomplète. Elle précise ce que dit la loi mais ne dit rien de ce qu'il convient de faire lorsque les impératifs réglementaires ne sont pas respectés.

Quels sont donc les recours d'un propriétaire dont la masse de référence de la machine se révèle, à la pesée, être supérieure, voire très supérieure, à celle annoncée ou publiée par le vendeur, et hors des limites de la classe ULM ? »

Réponse



1. l'appareil ne peut pas voler.
2. l'intérêt de l'arrêté est de responsabiliser les constructeurs. Essayez de négocier avec le vendeur.
3. Si la négociation n'aboutit pas. l'EPJ que propose la Fédération dans votre licence sera là pour engager les actions nécessaires.



▶ Les statuts fédéraux

- Vu le code de l'éducation, notamment ses articles L. 363-1, L. 552-1 à L. 552-4 et L. 841-1 à L. 841-4 ;
- Vu le code de la santé publique, notamment son article L. 3634-1 ;
- Vu la loi du 1er juillet 1901 modifiée relative au contrat d'association ;
- Vu la loi no 79-587 du 11 juillet 1979 modifiée relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public ;
- Vu la loi no 84-610 du 16 juillet 1984 modifiée relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives, notamment son article 16 dans sa rédaction issue de la loi no 2003-708 du 1er août 2003 ;
- Vu la loi no 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, notamment son article 21 ;
- Vu le décret du 16 août 1901 modifié pris pour l'exécution de la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association ;
- Vu le décret no 2002-488 du 9 avril 2002 pris pour l'application de l'article 8 de la loi no 84-610 du 16 juillet 1984 modifiée et relatif à l'agrément des groupements sportifs ;
- Vu l'avis du Comité national olympique et sportif français en date du 27 octobre 2003 ;
- Vu l'avis du Conseil national des activités physiques et sportives en date du 14 novembre 2003 ;
- Vu le décret du Conseil d'Etat 2004-22 du 07 janvier 2004 ;

➔ **L'Assemblée Générale de la F.F.P.L.U.M. a adopté les présents statuts en date du 27 mars 2004.**

➔ Titre I - BUT ET COMPOSITION

Article 1

L'Association dite "Fédération Française de Planeur Ultra-Léger Motorisé (FFPLUM), fondée le 18 janvier 1981, a pour objet :

- la promotion et le développement du vol ultra-léger motorisé et de ses particularités,
- le développement et l'organisation de la pratique des activités physiques et sportives,
- l'organisation des compétitions,
- la diffusion de l'information, la mise en place de méthode d'apprentissage, la formation des pratiquants,
- le regroupement des intérêts des utilisateurs,
- le dialogue avec les pouvoirs publics, services, personnes ou associations concernées, françaises ou internationales,
- la recherche scientifique et technique, l'étude et la résolution de tous problèmes administratifs, financiers ou juridiques impliqués par l'utilisation des U.L.M.

La fédération a pour objectif l'accès de tous à la pratique des activités physiques, sportives et de loisir. Elle s'interdit toute discrimination. Elle veille au respect de ces principes par ses membres ainsi qu'au respect de la charte de déontologie du sport établie par le Comité National Olympique et sportif français.

Elle assure les missions prévues au III de l'article 16 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives.

Elle inclut la notion de développement durable dans les politiques, les règlements et les modes de gestion qui régissent le fonctionnement du monde sportif, l'accomplissement des activités physiques et sportives et la tenue des manifestations sportives.

Sa durée est illimitée.

Elle a son siège : 96 bis rue Marc Sangnier - 94700 Maisons Alfort

Le siège social peut être transféré dans une autre commune par délibération de l'Assemblée Générale.

Article 2

La fédération se compose

- a) d'associations constituées dans les conditions prévues par le chapitre II du titre I^{er} de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 ;
- b) Des personnes physiques auxquelles elle délivre directement des licences ;



La prochaine Assemblée Générale électorale aura lieu le samedi 19 mars dans les locaux de la DGAC.

Les candidats doivent se faire connaître avant le 4 mars.



► Les statuts fédéraux

c) Après approbation du Comité Directeur, des organismes à but lucratif dont l'objet est la formation à la pratique d'une ou plusieurs des disciplines définies à l'article 1, et qu'elle autorise à délivrer des licences.

La qualité de membre de la fédération peut être refusée à toute personne ayant été radiée précédemment.

La qualité de membre de la fédération se perd par la démission ou par la radiation. La radiation est prononcée, dans les conditions prévues par le règlement intérieur, notamment pour non-paiement des cotisations. Elle peut également être prononcée, dans les conditions prévues par le règlement disciplinaire, pour tout motif grave.

L'affiliation à la FFPLUM est obtenue sur demande des associations ou organismes mentionnés à l'Article 2 a) et c), sous réserve qu'ils fournissent à la FFPLUM les documents réglementaires exigés et qu'ils s'engagent à respecter les statuts, règlement intérieur et toutes les dispositions réglementaires de la FFPLUM.

I. - La fédération constitue, par décision de l'assemblée générale, des organismes régionaux et/ou départementaux auxquels elle peut confier l'exécution d'une partie de ses missions. La fédération peut également constituer des organismes nationaux.

Ces organismes sont constitués sous forme d'associations de la loi de 1901 ou inscrites selon la loi locale dans les départements du Haut-Rhin et de la Moselle. Ces organismes régionaux ou départementaux sont chargés de représenter la fédération dans leur ressort territorial respectif et d'y assurer l'exécution d'une partie de ses missions, et dont le ressort territorial ne peut être autre que celui des services déconcentrés du ministère chargé des sports que sous réserve de justifications et en l'absence d'opposition motivée du ministre chargé des sports.

Les organismes régionaux, départementaux ou locaux constitués par la fédération dans les départements d'outre-mer, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Mayotte peuvent en outre, le cas échéant, conduire des actions de coopération avec les organisations sportives des Etats de la zone géographique dans laquelle ils sont situés et, avec l'accord de la fédération, organiser des compétitions ou manifestations sportives internationales à caractère régional ou constituer des équipes en vue de participer à de telles compétitions ou manifestations.

Concernant la Nouvelle Calédonie une convention est signée avec la fédération.

Ces organismes sont constitués sous la forme d'associations déclarées dont les statuts, approuvés par l'assemblée générale de la fédération, doivent être compatibles avec les présents statuts. Le mode de scrutin appliqué dans ces organismes répond au mode de scrutin utilisé par la FFPLUM. (Le mode de scrutin retenu est la majorité absolue).

→ Titre II - PARTICIPATION A LA VIE DE LA FEDERATION

Article 4

La licence, prévue au I de l'article 16 de la loi no 84-610 du 16 juillet 1984 et délivrée par la fédération, marque l'adhésion volontaire de son titulaire à l'objet social et aux statuts et règlements de celle-ci.

Toute personne désirant apporter son concours au développement des activités aériennes ultra légères peut faire une demande de licence sans condition d'âge sans restriction sur les pratiques exercées sous réserve de respecter les règlements en vigueur aussi bien au regard de la loi sur le Sport, des règlements fédéraux et du Code de l'Aviation Civile.

La licence confère à son titulaire le droit de participer au fonction-

nement et aux activités de la fédération. Lorsqu'elle a été délivrée par les associations ou organismes mentionnés à l'Article 2 a) et c) ci-dessus, elle permet à son titulaire d'être candidat à l'élection des instances dirigeantes de la fédération.

La licence est annuelle et délivrée pour la durée de la saison sportive, qui s'étend du 1er janvier au 31 décembre de chaque année.

Article 5

La délivrance d'une licence ne peut être refusée que par décision motivée de la fédération.

La licence ne peut être retirée à son titulaire que pour motif disciplinaire, dans les conditions prévues par le règlement disciplinaire, ou encore par le règlement disciplinaire particulier en matière de lutte contre le dopage.

Les membres adhérents des associations mentionnées à l'Article 2 a) ci-dessus qui pratiquent activement le vol en ULM doivent être titulaires d'une licence fédérale. La fédération peut, en cas de non-respect de cette obligation par une association, saisir la commission disciplinaire qui proposera les sanctions dans les conditions prévues par son règlement disciplinaire.

→ Titre III - L'ASSEMBLEE GENERALE

Article 6

I. - L'assemblée générale se compose

- § des représentants des associations affiliées à la fédération, mentionnées à l'Article 2 a) ci-dessus
- § des représentants des organismes affiliés mentionnés à l'Article 2 c) ci-dessus.

Les personnes physiques auxquelles la fédération a délivré directement une licence ne peuvent assister aux Assemblées Générales qu'à titre consultatif.

Les représentants des associations et organismes affiliés sont désignés par chaque association ou organisme pour ce qui le ou la concerne.

Seuls les représentants des associations affiliées mentionnées à l'Article 2 a), ainsi que les représentants des organismes affiliés mentionnés à l'Article 2 c) ci-dessus, disposent d'un droit de vote à l'Assemblée Générale.

Ils disposent d'un nombre de voix déterminé en fonction du nombre de licences délivrées au cours de l'année échu par l'association ou l'organisme qu'ils représentent, selon le barème suivant :

- 1 voix pour au moins 2 licenciés,
- 2 voix de 3 à 10 licenciés,
- 3 voix de 11 à 30 licenciés,
- 4 voix de 31 à 80 licenciés,
- 5 voix au-delà.

II. - L'assemblée générale est réunie sur convocation du président de la fédération. Elle se réunit au moins une fois par an, à la date fixée par le comité directeur et chaque fois que sa convocation est demandée par le comité directeur ou par le tiers des membres de l'assemblée représentant le tiers des voix. L'Assemblée Générale ne peut délibérer que si les représentants présents réunissent au moins la moitié des voix. Le vote par procuration est prescrit.

L'assemblée générale définit, oriente et contrôle la politique générale de la fédération. Elle entend chaque année les rapports sur la gestion du comité directeur et sur la situation morale et financière de la fédération. Elle approuve les comptes de l'exercice clos. Elle fixe les cotisations dues par les licenciés et vote le budget.

Sur la proposition du comité directeur, elle adopte le règlement intérieur, le règlement disciplinaire, le règlement disciplinaire particulier en matière de lutte contre le dopage et le règlement financier.

► Les statuts fédéraux

L'assemblée générale est seule compétente pour se prononcer sur les acquisitions, les échanges et les aliénations de biens immobiliers, sur la constitution d'hypothèques et sur les baux de plus de neuf ans. Elle décide seule des emprunts dont le montant excède 10% du montant du budget fédéral total de l'exercice échu. Le mode de scrutin retenu est la majorité absolue. Les votes de l'assemblée générale portant sur des personnes ont lieu au scrutin secret.

Les procès-verbaux de l'assemblée générale et le rapport moral, le rapport financier (de gestion) sont communiqués chaque année aux associations et organismes affiliés à la fédération ainsi qu'au Ministère de la Jeunesse des Sports et de la Vie Associative.

→ Titre IV - LE COMITE DIRECTEUR ET LE PRESIDENT DE LA FEDERATION

Article 7

La fédération est administrée par un comité directeur de 15 membres qui exerce l'ensemble des attributions que les présents statuts n'attribuent pas à un autre organe de la fédération et sous réserve des compétences expressément attribuées à l'Assemblée Générale.

Il doit comporter au minimum un médecin, et une ou plusieurs femmes en fonction du nombre de licenciées féminines (suivant le principe de la règle de proportionnalité)

Il ne peut comporter au maximum que trois membres détenteurs d'une licence délivrée par un organisme affilié mentionné à l'article 2 c) ci-dessus et exerçant les fonctions de chef d'entreprise, de président de conseil d'administration, de président et de membre de directoire, de président de conseil de surveillance, d'administrateur délégué, de directeur général, directeur général adjoint ou gérant exercées dans de tels organismes.

Le comité directeur suit l'exécution du budget.

Pour chacune des disciplines dont la fédération assure la promotion et le développement, le comité directeur arrête un règlement sportif et un règlement médical sur proposition des commissions concernées.

Article 8

Les membres du comité directeur sont élus au scrutin secret par les représentants à l'assemblée générale des associations affiliées mentionnés à l'Article 2 a) et des organismes affiliés mentionnés à l'Article 2 c) ci-dessus, pour une durée de quatre ans. Ils sont rééligibles. Le mandat du comité directeur expire au plus tard le 31 mars qui suit les Jeux olympiques d'été. Les postes vacants au comité directeur avant l'expiration de ce mandat, pour quelque cause que ce soit, sont pourvus lors de l'assemblée générale suivante.

Ne peuvent être élus au comité directeur :

- 1/ Les personnes de nationalité française condamnées à une peine qui fait obstacle à leur inscription sur les listes électorales ;
- 2/ Les personnes de nationalité étrangère condamnées à une peine qui, lorsqu'elle est prononcée contre un citoyen français, fait obstacle à son inscription sur les listes électorales ;
- 3/ Les personnes à l'encontre desquelles a été prononcée une sanction d'inéligibilité à temps pour manquement grave aux règles techniques du jeu constituant une infraction à l'esprit sportif.

Le comité directeur est élu au scrutin pluri nominal à un tour à la majorité relative.

Article 9

Le comité directeur se réunit au moins trois fois par an. Il est convoqué par le président de la fédération ; en outre, il peut être convoqué à la demande du quart de ses membres (soit 4).

Le comité directeur ne délibère valablement que si le tiers au moins de ses membres est présent (soit 5).

Le directeur technique national assiste avec voix consultative aux séances du Comité Directeur.

Article 10

L'assemblée générale peut mettre fin au mandat du comité directeur avant son terme normal par un vote intervenant dans les conditions ci-après :

- 1) L'assemblée générale doit avoir été convoquée à cet effet à la demande du tiers de ses membres représentant le tiers des voix ;
- 2) Les deux tiers des membres de l'assemblée générale doivent être présents ou représentés ;
- 3) La révocation du comité directeur doit être décidée à la majorité absolue des suffrages exprimés.

Article 11

Le comité directeur choisit parmi ses membres, au scrutin secret, à la majorité absolue des suffrages exprimés et des bulletins blancs, pour chaque poste, un bureau directeur de 5 personnes afin d'assurer les fonctions de :

- président de la fédération,
- de deux vice-présidents,
- d'un secrétaire
- d'un trésorier

soit cinq scrutins distincts (concernant la représentation des femmes la règle de proportionnalité doit être respectée) le D.T.N. peut assister au réunion du bureau.

Article 12

Le mandat du président et du bureau prennent fin avec celui du comité directeur.

Article 13

Le président de la fédération préside les assemblées générales, le comité directeur et le bureau. Il ordonnance les dépenses. Il représente la fédération dans tous les actes de la vie civile et devant les tribunaux.

Le président peut déléguer certaines de ses attributions dans les conditions fixées par le règlement intérieur. Toutefois, la représentation de la fédération en justice ne peut être assurée, à défaut du président, que par un mandataire agissant en vertu d'un pouvoir spécial.

Article 14

Sont incompatibles avec le mandat de président de la fédération les fonctions de chef d'entreprise, de président de conseil d'administration, de président et de membre de directoire, de président de conseil de surveillance, d'administrateur délégué, de directeur général, directeur général adjoint ou gérant exercées dans les sociétés, entreprises ou établissements, dont l'activité consiste principalement dans l'exécution de travaux, la prestation de fournitures ou de services pour le compte ou sous le contrôle de la fédération, de ses organes internes ou des associations qui lui sont affiliés.

Les dispositions du présent article sont applicables à toute personne qui, directement ou par personne interposée, exerce en fait la direction de l'un des établissements, sociétés ou entreprises mentionnés ci-dessus.



▶ Les statuts fédéraux

→ Titre V - AUTRES ORGANES DE LA FEDERATION

Article 15

Il est créé une commission de surveillance des opérations électorales qui se compose d'un président et de quatre membres désignés par le comité directeur et reconnus pour leurs compétences, non candidats aux instances dirigeantes de la FFPLUM.

La commission électorale est compétente pour:

- § Emettre un avis sur la recevabilité des candidatures ;
- § Avoir accès à tout moment aux bureaux de vote, leur adresser tous conseils et former à leur intention toutes observations susceptibles de les rappeler au respect des dispositions statutaires ;
- § Veiller à régularité des opérations de vote relatives à l'élection du comité directeur, du bureau et du président de la fédération ;
- § Se faire présenter tout document nécessaire à l'exercice de ses missions ;
- § En cas d'irrégularité constatée, exiger l'inscription d'observations au procès-verbal, soit avant la proclamation des résultats, soit après cette proclamation ;

Elle pourra être saisie par tout membre de l'Assemblée Générale ayant formulé et motivé sa demande par écrit.

Article 16

Il est institué au sein de la fédération une commission sportive. Cette commission est chargée :

- a) De définir, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables, les titres ou qualifications requis au sein de la fédération pour exercer les fonctions de juge ou arbitre et de proposer les formations et perfectionnements adéquats.
- b) D'élaborer un règlement sportif. Ce règlement est adopté par le comité directeur ;

Article 17

Il est institué au sein de la fédération une commission médicale sous la présidence du médecin fédéral, dont les membres sont nommés par le comité directeur sur proposition du médecin fédéral (cf. Règlement Intérieur).

→ Titre VI - DOTATION ET RESSOURCES ANNUELLES

Article 18

La comptabilité de la fédération est tenue conformément aux lois et règlements en vigueur.

Une comptabilité distincte, formant un chapitre de la comptabilité de la fédération, sera tenue par les établissements créés par la fédération pour l'exécution de missions particulières en accord avec les décisions prises en Assemblée générale.

Il est justifié chaque année auprès du Ministre chargé de la Jeunesse des Sports et de la Vie Associative de l'emploi des subventions reçues par la fédération au cours de l'exercice écoulé.

→ Titre VII - MODIFICATION DES STATUTS ET DISSOLUTION

Article 19

Les statuts peuvent être modifiés par l'assemblée générale réunie en assemblée générale extraordinaire modificatrice, sur proposition du comité directeur ou du dixième au moins des membres de l'assemblée générale représentant au moins le dixième des voix. Dans l'un et l'autre cas, la convocation, accompagnée d'un ordre du jour mentionnant les propositions de modifications, est adres-

sée aux associations et organismes affiliés à la fédération 30 jours au moins avant la date fixée pour la réunion de l'assemblée générale extraordinaire modificatrice.

L'assemblée générale extraordinaire modificatrice ne peut modifier les statuts que si la moitié au moins de ses membres, représentant au moins la moitié des voix, sont présents. Si ce quorum n'est pas atteint, l'assemblée est à nouveau convoquée sur le même ordre du jour, quinze jours au moins avant la date fixée pour la réunion. L'assemblée générale extraordinaire modificatrice statue alors sans condition de quorum.

Les statuts ne peuvent être modifiés qu'à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés, représentant au moins les deux tiers des voix.

Article 20

L'assemblée générale ne peut prononcer la dissolution de la fédération que si elle est convoquée spécialement à cet effet suivant la procédure appliquée pour la convocation à une assemblée générale extraordinaire. Elle se prononce dans les conditions prévues par les troisième et quatrième alinéas de l'article précédent.

Article 21

En cas de dissolution de la fédération, l'assemblée générale désigne un ou plusieurs commissaires chargés de la liquidation de ses biens.

Article 22

Les délibérations de l'assemblée générale concernant la modification des statuts, la dissolution de la fédération et la liquidation de ses biens sont adressées sans délai au ministre chargé des sports.

→ Titre VIII - SURVEILLANCE ET PUBLICITE

Article 23

Le président de la fédération ou son délégué fait connaître dans les trois mois à la préfecture du département ou à la sous-préfecture de l'arrondissement où elle a son siège tous les changements intervenus dans la direction de la fédération.

Les documents administratifs de la fédération, le règlement financier, et les pièces de comptabilité sont présentés sans déplacement, sur toute réquisition du Ministre chargé de la Jeunesse des Sports et de la Vie Associative ou de son délégué, à tout fonctionnaire accrédité par eux.

Le rapport moral et le rapport financier sont adressés chaque année au Ministre chargé de la Jeunesse des Sports et de la Vie Associative .

Article 24

Le Ministre chargé de la Jeunesse des Sports et de la Vie Associative a le droit de faire visiter par ses délégués les établissements fondés par la fédération et de se faire rendre compte de leur fonctionnement.

Article 25

Les règlements prévus par les présents statuts et les autres règlements arrêtés par la fédération sont publiés au bulletin fédéral "ULMINFO".

→ **Adoptés le : 27 mars 2004**
Le Président de la FFPLUM
Dominique MEREUZE

du **6** au **13** août 2005

TOUR ULM 2005

→ Le Tour ULM 2005 se déroulera du 06 au 13 août.
Sous les réserves habituelles, l'itinéraire sera le suivant :

Cholet - (Lesparre) - Auch - (Bois de La pierre) - Millau - (Ussel) - Vicq sur Nahon - (Mondreville) - l'Aigle - (Courseulles-Sur-Mer) - Ploërmel - (La Flèche) - Cholet.

(étapes intermédiaires)

Contrairement à ce qui a été annoncé et pour des raisons techniques, l'itinéraire est dans le sens horaire

Cette année, pour plus de confort, le nombre d'équipages participants est strictement limité à 100.

Les dossiers seront disponibles au secrétariat de la fédération et sur le site fédéral dans le courant de la deuxième quinzaine de Janvier 2005.

Ils seront traités dans l'ordre d'arrivée au siège fédéral. Ne tardez donc pas pour effectuer les démarches nécessaires.

Encore un grand moment d'amitié à vivre !

→ ORGANISATION

Commissaire Général : MEREUZE Dominique
 Directeur des Vols : CURSOLLE Jean-Pierre
 Direction Logistique : DUHEN Philippe
 Gestion administrative : LUMET Myrielle
 Gestion des Matériels : CERVO Dominique
 Communication : PERROT Sébastien
 Correspondant Vol Moteur : TISSERANT Philippe

Correspondante DGAC : GOGNEAU Evelyne.





Réunion des Présidents des Comités Régionaux du 6 & 7 novembre 2004 à Bourgoin-Jallieu

La réunion bi-annuelle de fin d'année des présidents des comités régionaux s'est déroulée dans la région Rhône-Alpes. Les débats ont eu lieu dans les locaux du CROS de



Bourgoin-Jallieu, et toute l'intendance qui était gérée par Louis COLLARDEAU fut plus que satisfaisante et nous l'en remercions d'autant plus.

Tous les présidents présents, c'est à dire la grande majorité, ont pu exposer leur travail ainsi que leurs difficultés à faire évoluer notre mouvement dans nos

régions par le manque de volontaire.

Les débats étaient présidés par Dominique MEREUZE qui montre par sa présence à toutes les réunions l'importance qu'il accorde à ces entités.

Plusieurs intervenants membres du comité directeur de la fédération, ont fait le déplacement pour exposer plusieurs sujets comme le label montagne, ou le label fédéral, la commission vols adaptés...

Nous tenons particulièrement à remercier Mme GOGNEAU Evelyne et Mlle ZIMERMAN Christelle, des services de la DGAC pour leur professionnalisme, leur gentillesse, leur disponibilité pour améliorer nos relations, nous informer et nous écouter.

Cette réunion s'est terminée comme d'habitude avec une impression qu'il faudrait que les Week-end aient 96 heures, car avec 48heures il nous manque toujours du temps !

Didier SALINAS

Président de la commission des Comités Régionaux.

Quelques dates à retenir

La prochaine assemblée générale de votre comité régional est une assemblée électorale.

Pour ceux qui désirent participer activement au développement de notre mouvement dans nos régions, notez la date qui vous intéresse, afin de pouvoir vous présenter pour siéger au sein du comité directeur, du comité régional de votre région.

Quelques petits rappels pour pouvoir se présenter et être élu

- Etre majeur
- Etre licencié à la FFPLUM depuis au moins 6 mois le jour de l'élection.
- Etre domicilié dans la région..
- Posséder ses droits civiques.
- Envoyer une lettre de candidature et de motivation au comité régional 15 jours avant l'assemblée générale. (le cachet de la poste faisant foi)
- Se présenter le jour de l'élection.

Seul les présidents ou les représentants des organismes affiliés à la fédération ont le droit de vote dans ces assemblées.

Tous les clubs, ou organismes affiliés à la fédération recevront une convocation 1 mois avant, mais voici quelques dates d'assemblées générales qui nous ont été communiquées.

- Région Aquitaine le 12.12.2004
- Région Basse Normandie le 04.12.2004
- Région Bourgogne le 06.03.2005
- Région Champagne - Ardennes le 05.02.2005
- Région Franche Comté le 22.01.2005
- Région Languedoc Roussillon le 15.01.2005
- Région Lorraine le 12.02.2005
- Région Nord Pas De Calais le 09.01.2005
- Région P.A.C.A. le 29.01.2005
- Région Poitou- Charente le 29.01.2005
- Région Rhône-Alpes le 05.02.2005



Ne râtez plus ! Soyez actifs nous avons besoins de toutes les compétences ainsi que toutes les bonnes volontés pour un développement harmonieux de notre mouvement.

Didier Salinas

Responsable de la commission des Comités Régionaux.

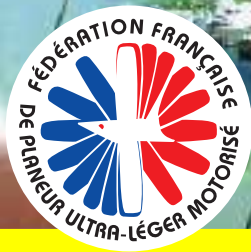
Les Comités Régionaux

Région	Président	Adresse	CP	Ville	Tél	Email
Alsace	Michel ROUBY	5, impasse des Roses	67240	BISCHWILLER	03-88-63-72-76 06-74-73-58-01	mich.rouby@wanadoo.fr
Aquitaine	André AGAPIT	La ratière	47320	CLAIRAC	05-53-84-35-14	agapit.crulma@tele2.fr
Auvergne	R. PARISSIER	Rue des Vignerons Tinblat	63160	BILLON	06-24-55-88-47	echelleseuropeennes63@wanadoo.fr
Basse Normandie	Claude BILLIAU	ULM Club Normandie Seine	14130	BONNEVILLE LA LOUVET	02-31-65-43-55	claud.billiau@wanadoo.fr
Bourgogne	Jacky ROBIN	23, rue J. Broquars	21121	FONTAINES LES DIJON	06-80-74-22-23	jeti.robin@ifrance.com
Bretagne	Sylvain LEFLON	13, rue Maurice Blondel	29200	BREST	02-98-49-53-23	sylvain.leflon@laposte.net
Centre	Thierry CHARAMON	20, rue des vignes	45760	BOIGNY SUR BIONNE	02-38-75-27-27	thierry.charamon@libertysurf.fr
Champagne-Ardennes	Nelly BRUN	1, chemin de la Garenne	51120	VILLENEUVE SAINT VISTRE		
Corse	Vincent LOEVENBRUCK	Les Cocotiers Rue des Pêcheurs	20110	PROPRIANO	06,12,55,65,40	vincloeven@wanadoo.fr
Franche Comté	Marc JOUFFROY	22A, avenue de Montjoux	25000	BESANCON	06-77-33-33-03	c.r.franchemote@wanadoo.fr
Haute Normandie	Edmond REZE	5, résidence petit prés Route de Montville	76770	MALAUNAY	02-35-76-12-48	edmond.reze@planetis.com
I.D.F. La Réunion	André BOTELLA Karl BELLON	4, square des Villebenettes Les Lilaos	78160	MARLY LE ROI	01-39-16-56-30 02-62-33-84-22	comiteulmidf@free.fr
Languedoc Roussillon	Joël CASTELLA	58, boulevard Leconte de Lisle 2, chemin de la Gourgue	97434 34370	SAINT GILLES LES BAINS CREISSAN	06-92-65-32-42 04-67-93-80-04	karl@ool.fr castella@wanadoo.fr
Limousin	André PHALIPPOU	5, rue Louis Chadourne	87170	ISLE	05-55-01-52-48	arnocelerier@wanadoo.fr
Lorraine	Nathalie MICHEL	90, rue des frères Friant	57260	DIEUZE	06-16-99-73-30	nathalie.michelmarc@free.fr
Midi-Pyrénées	Jean LEONARD	Grande Rue	31530	THIL	05-61-85-00-25 06-83-19-78-48	Jean.LEONARD2@wanadoo.fr
Nord Pas de Calais	Jean-Marie MONKA	Aérodrome de Vitry en Artois	62117	BREBIERES	06-99-44-09-05	monkajeanmarie@yahoo.fr
Nouvelle Calédonie	Jean-Paul BEAL	B.P. 113	98890	PAITA	687-35-39-68	demarchi@lagoon.nc
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
Pays de Loire	Bruno BOURON	196, rue Estienvirin	49260	MONTREUIL BELLAY	02-41-52-38-98	carrosserie.bouron.bruno@wanadoo.fr
Picardie	Assaad ASSAKER	6 place d'Exeter	80500	MONTDIDIER	06-61-84-81-62	assaad.ASSAKER@wanadoo.fr
Poitou Charentes	Pierre PIGEAU	Château Fromage	86800	BIGNOUX	05-49-27-06-83 05-49-61-37-48	pierre.pigeau@neuf.fr
Rhone-Alpes	Louis COLLARDEAU	Palanchère	38260	GILLONAY	04-74-20-42-06 06-07-03-80-88	louis.collardeau@araymond.com

20-28 Août 2005

CHAMPIONNAT DU MONDE

ULM 2005



www.ffplum.com

à Levroux

Meeting annuel de la CIMA

Toutes les activités aériennes possèdent une commission internationale, siégeant à la FAI (Fédération Aéronautique Internationale), ayant pour mission d'accompagner le développement des activités et d'harmoniser les pratiques.

A ce titre la CIMA (Commission Internationale pour la Micro Aviation) représente au niveau international ce que la FFPLUM représente au niveau national.

Chaque année la CIMA se réunit pour établir le bilan de l'année en cours et définir les actions à mener.

L'essentiel du travail des délégués porte sur la compétition, mais il faut bien retenir qu'en tant qu'organisme international, les décisions de la CIMA sont observées par les administrations en charge des réglementations du vol ultra léger motorisé.

Cette année le meeting s'est tenu à Lausanne (siège de la FAI) les 12 et 13 novembre. La France a été confirmée dans son organisation des prochains championnats du monde d'ULM qui se dérouleront à LEVROUX (36) du 20 au 28 août 2005.

Suite aux événements malheureux du Portugal (annulation du championnat d'Europe Paramoteur, malgré la présence de 75 équipes) et suite à divers problèmes de même nature déjà subis par les paramotoristes dans le passé, il a été décidé à l'unanimité de créer au sein de la CIMA une commission chargée des questions liées au paramoteur.

Il est à noter également que si la France organisera les prochains championnats du monde d'ULM pour toutes les classes, ce sera la dernière décision du genre puisqu'il est prévu, en 2006, d'avoir un championnat d'Europe paramoteur en Espagne et un championnat d'Europe Multiaxes et pendulaire en Allemagne. A force de ne pas avoir été considérés comme ils estimaient devoir l'être les paramotoristes ont tiré la sonnette... Ils ont été entendus.

Enfin, sachez qu'après 9 années à la présidence de la CIMA, le Norvégien Tormod VEIBY est remplacé dans ses fonctions par le Suédois Thomas BACKMAN.

Toutes les informations sont disponibles sur le site www.fai.org



Joël Amiable



Confluences d'hiver

Il est curieux de voir comment des actualités très diverses et à priori sans aucun point commun peuvent confluer sur des idées graves comme la responsabilité et la liberté...

Simon Liberatti, auteur du meilleur bouquin de la rentrée 2004 et peut-être de la décennie voire plus, "Anthologie des apparitions", affirme sur un autre registre : "ce qui a fait disparaître la belle auto c'est la sécurité, le confort et l'économie." On pourrait ajouter : la judiciarisation des relations humaines.

Ralph Nader, avocat qui était toujours candidat minuscule à la présidence US en 2004, a été un précurseur dans ce domaine. Ayant acquis sa notoriété dans la défense du consommateur, il a réussi dans les années 60 à faire condamner la General Motors, rien que ça, suite à un accident d'auto. Il avait plaidé que les ailes profilées de la "belle" voiture étaient trop rigides. Il publia aussi un livre à succès sur les automobiles "dangereuses". On peut trouver là une autre origine des boudins automobiles que nous subissons tous aujourd'hui. Lourds, bardés d'une électronique non fiabilisée et de dispositifs sécuritaires en tous genres, ils finissent de déresponsabiliser totalement leurs propriétaires toujours aussi mal formés au pilotage des autos.

"A force de nous empêcher de mourir on nous empêche de vivre", déclare Bernard Darniche.

Je me souviens également sur ce thème du courrier couillu d'un pilote delta américain. En résumé : "Le danger tue les cons, tant mieux !"

Même les intellectuels l'ont bien senti : "La raison rétrécit la vie comme l'eau rétrécit les tricots de laine. Si bien qu'on s'y sent coincé et qu'on ne peut plus lever les bras.", écrivait René Barjavel (1911/1985).

Je n'ai pas envie qu'on me protège des risques évidents que je prends en volant libre et que j'assume en assurant moi-même ma sécurité car je n'ai pas du tout envie de mourir. Comme vous tous je n'ai qu'une seule peau et j'y tiens !

Nous sommes bien assez grands pour nous passer des bien pensants, ministres exemplaires ou autres grands donneurs de leçons, eux-mêmes dans des autos flashées à 157 km/h sur la N 45 (Auclair), 160 km/h sur l'A6 (Perben) ou suivies à 200 km/h sur l'A9 (Sarkho), responsables mais pas coupables, qui ont toujours la sale tentation de décider à notre place de ce qui est bon pour nous. Or je suis pourtant fondamentalement pour le "toujours plus", mais le bon : plus de thermiques, plus de soleil, plus de bonheur à voler, plus de liberté, plus de responsabilité dans notre sport, plus d'aide aux pauvres, plus de jolies filles, plus de cadeaux de Noël dans mes chaussures etc. Pour plus de vraie vie quoi !

Dans cette confluence d'hiver nous sommes ainsi quelques-uns à croire encore possible, au moins dans le vol libre, une aventure de liberté responsable et respectueuse, actuellement en phase d'éradication totale dans le monde, y compris dans les "démocraties"...

Noël Bertrand

Pourquoi changer ?

Au-delà des mues successives que ce numéro anniversaire met en évidence, Aviasport témoigne d'une constante : l'intérêt pour l'ensemble des pratiques aéronautiques, professionnelles, civiles, militaires, sportives ou de loisir. Ce paysage aéronautique ne cesse de se modifier. Sans rentrer dans les raisons de cette évolution et en se limitant à la seule aviation de loisir, on constate que l'ULM occupe aujourd'hui une place essentielle (comme l'écrit Gabriel Gavard-Aviasport n°599-dans le compte-rendu du salon de Blois "C'est bien l'ULM qui représente le mieux aujourd'hui la réalité du loisir aérien").

Toute mutation est l'occasion d'incompréhensions. Concernant l'ULM elles sont principalement de deux ordres. Tout d'abord celle des Ulmistes de la première heure qui voient dans l'essor du mouvement une dénaturation de l'esprit originel. A cet égard qu'Aviasport (revue de "branleurs de manche") s'intéresse à l'ULM serait le signe le plus évident de cette trahison. D'autre part celle d'un public avion qui après avoir été méprisant (et l'être parfois encore) est pris d'un vif intérêt pour l'ULM, surtout pour certaines machines : "On prend les machines, on vous laisse la réglementation". Ces incompréhensions ne sont pas sans fondement. Comment les dissiper ?

En revenant comme le fait la Fédération Française d'ULM (la FFPLUM) présidée par Dominique Méreuze à la lettre. La lettre, c'est à dire la réglementation de 1998 qui définit

l'ULM. Pour l'essentiel : 5 classes d'aéronefs (diversité qui est une richesse), biplaces, VFR de jour, ne dépassant pas 450kg (+5% si parachute), limités en puissance (100Cv ou 122Cv pour les autogires), avec une vitesse de décrochage qui n'excède pas 65km/h ; le tout se fondant sur un système déclaratif. Car voilà la grande affaire : l'ULM est une aviation non certifiée qui dans un cadre très strict offre une très grande liberté mais suppose une aussi grande responsabilité. Ces phrases ne sont pas creuses. Elles expliquent le nombre d'innovations des constructeurs qui à partir de ces principes sûrs ont fait preuve d'originalité. Elles expliquent surtout la politique de la FFPLUM : l'exigence de formation, la prévention des accidents, ses positions dans le cadre de la réglementation européenne. Ce sujet est central dans les mutations actuelles !

En somme comme le disait Spinoza, ne pas rire (le mépris), ne pas pleurer (les regrets) mais comprendre. Mieux comprendre l'ULM pour éviter les malentendus voilà ce que nous souhaitons à cette nouvelle formule.

Dans un an nous célébrerons à Paris le centenaire de la Fédération Aéronautique Internationale, l'occasion de nous rappeler que l'aviation avant d'être militaire ou commerciale était une aviation de loisir et de passionnés. Ce n'est pas la lettre de l'ULM (ne faisons pas d'anachronisme) mais c'est très certainement son esprit.

Bon vol à Aviasport.

Sébastien Perrot
Communication FFPLUM





Rencontre

avec Monsieur le Premier Ministre Jean-Pierre RAFFARIN



➔ **à l'occasion de la remise du rapport de la Mission conduite par le Sénateur Claude BELOT**

Le 23 novembre dernier, les Présidents des fédérations aéronautiques françaises ont été conviés à l'Hôtel Matignon, à l'occasion de la remise à Mr Le Premier Ministre par le Sénateur Claude BELOT de son rapport de mission sur l'aviation sportive et de loisirs.

Effectivement présent et accompagné de Messieurs Jean-François LAMOUR, Ministre des Sports, et François GOULARD, Délégué aux Transports, Monsieur Jean-Pierre RAFFARIN a consacré à vos Présidents une demi-heure d'entretien et d'échanges, prolongée ensuite par une discussion avec nos deux Ministres de tutelle.

Il ne s'agit pas pour nous de croire aux miracles et de penser que tous nos problèmes vont être résolus d'un coup de baguette magique ministérielle. Mais reconnaissons qu'il est essentiel et réconfortant que le Premier Ministre de la France ait personnellement accordé de l'intérêt à nos difficultés (alors que nous ne sommes pas encore en période électorale !...).

Les fédérations aéronautiques ont été consultées durant la mission du sénateur, et certaines de leurs observations et propositions ont été retenues.

Il ne reste plus à présent qu'à veiller à la mise en pratique, au moins partielle, des propositions de ce rapport... car un rapport reste un rapport ! Il ne peut pas faire naître trop d'illusions, mais il doit néanmoins nous entretenir dans l'espoir de trouver des soutiens de la part de l'Etat pour continuer à vivre notre passion. Sans cet espoir, autant déposer nos valises tout de suite tant l'avenir pourrait paraître sombre !

Monsieur le Premier Ministre nous a assurés de son soutien et a demandé à ses ministres un calendrier de suivi de l'avancement de ce dossier :

- réunion interministérielle de cabinets en décembre 2004
- point intermédiaire en février et communication au conseil des ministres au printemps 2005
- réunion d'avancement en novembre 2005

Eh bien, maintenant, il n'y a plus qu'à !...

Dominique MEREUZE

Le rapport/Bellot est disponible sur le site fédéral



TOTAL

**Partenaire Officiel
du Tour ULM**