

ULM

info



Les anciens et les modernes



Sommes-nous à l'aube de revivre la guerre des « Anciens et des Modernes » qui, il y a un peu moins de deux siècles, a vu se déchirer (parfois violemment !) le monde de la Littérature ?

Plutôt qu'une éventuelle morosité ou crise au sein du mouvement ULM, c'est notre richesse en termes de pratiques (nos six classes) mais aussi en termes d'innovations et de progrès techniques qui provoque de grands débats passionnés parmi nos pilotes ; entre les **Anciens** qui privilégient simplicité, rusticité, prix abordables, vols locaux, posés en campagne et les **Modernes** qui recherchent performances, techniques de pointe et acceptent d'en payer le prix, veulent voyager au long cours et se poser sur des aérodromes contrôlés.

Serions-nous à la croisée des routes ?

Certainement !

Mais il ne faut surtout pas choisir l'une de ces deux voies qui se présentent à nous. Nous devons, bien au contraire, nous donner les moyens de devenir les « entrepreneurs » d'une nouvelle route qui nous permette de concilier les intérêts, complémentaires et indissociables, des « Anciens et des Modernes ».

Il nous faut, pour réaliser cette route :

- S'appuyer, surtout sans compromis aucun, sur les bases de l'ULM telles que nos **Anciens** les ont voulues et créées, afin de préserver notre philosophie de pratique (Liberté et Responsabilité...), de la protéger contre les dérives et de conserver ainsi la réglementation que nous connaissons.
- Profiter, également, sans aucune retenue des nouvelles technologies appréciées de nos **Modernes**, qui améliorent très sensiblement nos conditions de « Sécurité », et nous donnent les capacités de quitter nos nids pour découvrir le « vaste monde ».
- Conserver, absolument, notre unité, toutes pratiques confondues ; elle est la source du poids qui nous est nécessaire dans les rapports de force auxquels nous devons faire face et permet à chacun de trouver des ailes à sa mesure... en fonction de ses goûts et... surtout de ses moyens !

Il n'existe pas de salut hors cette route nouvelle que nous devons tracer, construire et entretenir. Les velléités, perçues parfois, de séparation des classes dans des organisations différentes, sont une grave erreur d'appréciation politique ; vouloir opposer les pilotes de paramoteurs à ceux du multiaxe, ceux du pendulaire à ceux de l'hélicoptère Ultra Léger ou du Giro est une entreprise suicidaire qui conduirait à terme à la disparition de l'ULM.

Le monde de l'ULM est formé d'une grande famille de frères et sœurs qui ont, certes, des caractères affirmés et des âges différents, qui se différencient et affichent leur autonomie... mais ils sont tous liés par la même parenté. Ils se comprennent, s'entraident et s'enrichissent mutuellement, toutes et tous, de l'expérience de chacun.

A *Liberté* et *Responsabilité*, ajoutons au fronton de notre Fédération les mots de *Fraternité* et de *Tolérance*.

La guerre des **Anciens et des Modernes** a tendance à atteindre le Salon et Rassemblement de Blois ; les Anciens n'y voyant que les aéronefs destinés aux **Modernes** si l'achat d'un ULM neuf est envisagé. Mais ils se voilent la face. J'y ai découvert, entre autres nouveautés, pour être très concret, cette année, de nombreux paramoteurs particulièrement accessibles, un Air Création monoplace à moins de 14 000€, un P92 Light de 265Kg aux environs de 50 000€, un Autogire Biplace ELA Junior à 40 000€, un hélicoptère Ultra Léger Biplace Dynali côte à côte à 132 000€... et il en existe bien d'autres de cette veine (Skyranger, Savanah en kit, Quicksilver, Humbert Moto du ciel à 35 000€, Guépy d'Aéroservices à 35 000€...)*.

Encore faut-il vouloir les voir !

Et le marché de l'occasion est lui aussi très bien fourni.

Encore faut-il être de bonne foi et savoir se limiter à ce qui nous est accessible.

Un jeune qui souhaite voler peut parfaitement satisfaire sa passion en s'offrant un beau paramoteur d'occasion dont il aura trouvé le financement en travaillant pendant ses vacances (3 000€ et 3L/H par la suite). Nous l'avons bien fait à notre époque (voiture, parachutisme, delta, voile...) !!!

Nous avons la chance de pouvoir offrir et profiter de la richesse de nos 6 Classes. A la croisée des routes, imaginons, traçons et construisons la route commune qui nous mène au plaisir ultime de nous « envoler ».

Et que se termine enfin la querelle des « Anciens et des Modernes ».
Bons vols !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



* « Publicité » totalement gratuite et volontaire ; liste non exhaustive !

La Fédération est disposée à ouvrir sur son site une liste des ULM offerts à la vente, qui soient « légers » et à des prix « abordables » !





Dans les années 1700 la piraterie faisait rage sur toutes les mers et océans de la planète. En 2013 force est de constater que même si la nature des pirates a changé, ils sont toujours parmi nous.

Les sites Internet de la Fédération ont été attaqués cet été et ont subi d'importants dommages, les hackers, contrairement à leurs prédécesseurs, ne se sont certainement pas enrichis dans leur abordage, sauf à vouloir revendre certains articles de grande valeur sur la réglementation ou les photos des bases ULM récupérées.

Ces actions gratuites et malfaisantes sont de notre époque et nous sommes bien obligés à contrecœur de les intégrer dans nos paramètres de gestion. Cela nous coûte cher, en temps, en désagréments, en investissements financiers.

Bien entendu tout sera remis en place le plus rapidement possible et les protections améliorées.

Dans l'avenir, soyez prudents, en vol méfiez-vous des ULM marqués du signe de la piraterie...



Nous vivons une époque moderne !...

Pierre-Henri Lopez
Rédacteur en Chef



Véronique Tagon, notre comptable depuis 12 années, s'en est allée après des mois de lutte courageuse contre la maladie.

Véro, outre ses grandes qualités professionnelles, unanimement reconnues, était un véritable rayon de soleil au sein du Secrétariat fédéral. Vive, gaie, pleine d'humour, dotée d'un sens de la répartie peu commun, elle participait à mettre à tous moments une ambiance chaleureuse au sein du Secrétariat. Elle savait également faire preuve d'un optimisme à toute épreuve.

Elle laisse dans la peine sa famille, ses amis et surtout Alain, son compagnon et sa fille Margot.

Véro, tu restes avec nous par la pensée.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



4

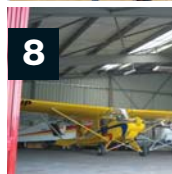
L'actualité en bref



6

Blois 2013, incontournable

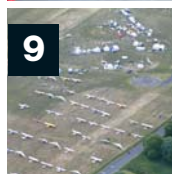
Dominique Méreuze



8

Visite chez Humbert Aviation

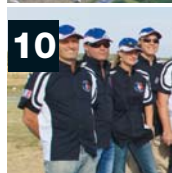
Dominique Méreuze



9

La vitalité de l'ULM

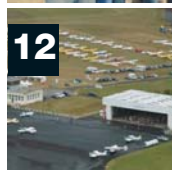
Pierre-Henri Lopez



10

Championnat d'Europe ULM

José Ortéga



12

L'aérodrome de Niort

Bernard Brunet



14

Sécurité

Thierry Couderc



35

Nouvelles structures et subventions fédérales

Boutique fédérale

28



16

Basulm

Pierre-Henri Lopez



17

Espace aérien

Gérard Coffignot



18

Tour ULM 2013

Sébastien Perrot



19

La compétition sur le Tour

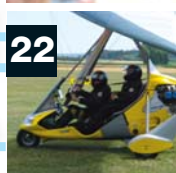
Xavier Le Bleu



19

Eloge de la simplicité

Jean-Claude Hanesse



22

Juridique

Serge Conti



26

Assurance

Caroline Cognet-Renard



30

Philosophie du P.S.E.

Sébastien Perrot



33

Lu pour vous

Patrick Milward et Antoine Chandellier



Anciens numéros

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



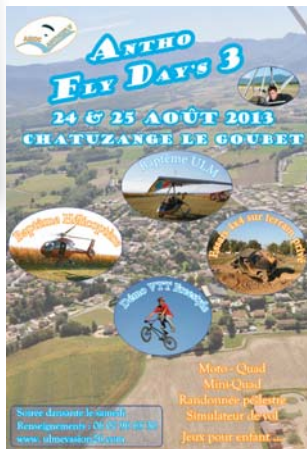
Ulm Info est la revue des adhérents de la Fédération Française d'ULM
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier 94704 Maisons-Alfort cedex
Tél. 01 49 81 74 43 Fax. 01 49 81 74 51
courriel ffplum@ffplum.com
site www.ffplum.com

Directeur de la Publication : **Dominique Méreuze**
Rédacteur en Chef : **Pierre-Henri Lopez**
Ont collaboré à ce numéro : José Ortéga, Bernard Brunet, Thierry Couderc, Gérard Coffignot, Sébastien Perrot, Xavier Le Bleu, Jean-Claude Hanesse, Serge Conti, Caroline Cognet-Renard.
Crédit Photos : FFPLUM, DTA, P. Marguier, P. Tisserant, Mageral & Associés.
Photo Couverture : Pierre Marguier - (Tour ULM 2013/Tannheim/Allemagne).
Design & print : **Agence Mageral & Associés**
Imprimé en France à 10 000 ex. ULM Info 85
© Tous droits réservés FFPLUM . 09.2013

Les jeunes et
la sécurité,
AnthoFly
Day's

Depuis 3 années maintenant, Sylvie et Claude Delluc organisent, avec leurs nombreux bénévoles de « l'Association AnthoFly », deux journées « AnthoFly Day's », au bénéfice de la pratique ULM en sécurité, en ciblant particulièrement nos jeunes pilotes.

Au programme, baptêmes ULM pendulaires, multiaxes et hélicoptère certifiés, démonstrations de paramoteurs et de parachutisme, initiation 4x4, quads, etc... (www.ulmevasion26.com)



Au cours de la soirée dansante du 24 août, Sylvie a remis à Dominique Méreuze un chèque de 2 000 €, destiné à participer au financement du stage national FFPLUM (du 26 au 29 octobre à Saint-Lieux-Lès-Lavaur dans le Tarn) en faveur de nos jeunes pilotes, dans le cadre des « Cadets ULM ».

Il s'agit, lors de ce stage, d'initier les jeunes sélectionnés (dossiers à demander au Secrétariat fédéral), encadrés par des instructeurs aguerris, à la pratique des différentes classes d'ULM... en insistant avant tout sur tout ce qui peut contribuer à voler avec le souci constant d'une « sécurité » max !

Merci infiniment à Claude et Sylvie pour leur « action militante » !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

Stage
Cadets
ULM



Programme et appel à candidature

Dans le cadre de l'ensemble des actions pour l'amélioration de la sécurité des pratiquants, la Commission "Jeunes" de la FFPLUM organise un stage de perfectionnement sur le thème de la navigation et de la découverte des autres classes ULM au profit de jeunes brevetés de l'année 2013, âgés de 18 ans à 25 ans. Le nombre de stagiaires est de 10.

La FFPLUM sélectionnera sur dossier les participants.



Dates : du 26 au 29 octobre 2013

Les stagiaires sont attendus le 26 dans la matinée pour un début de stage à 14:00 et seront libérés le 29 au soir ou le 30 au matin.

Lieux : L'aéroclub de Saint-Lieux-Lès-Lavaur dans le Tarn. La base et les lieux de vie : la base est équipée d'un club house, d'une salle de cours. C'est un centre de formation de pilotes et d'instructeurs. 2 gites qui se situent sur Lavaur ont été réservés.

Les instructeurs :

- Didier Darcy : Multiaxes, Pendulaire
- Bernard Fabre : Multiaxes, Pendulaire

- Alexandre Mateos : Paramoteur, décollage à pied et décollage chariot biplace
- Stéphane Pegaz : Autogire

Conditions de prise en charge :

La FFPLUM prend à sa charge l'hébergement et la nourriture des stagiaires ainsi que les heures de vol à concurrence de 5 heures par élèves. Les déplacements domicile / Saint-Lieux-Lès-Lavaur (aller/retour) sont à la charge du stagiaire (à voir avec le club et/ou le Comité régional respectif(s) pour une aide).

Coralie Mateos
Présidente Commission Jeunes
ffplum.commissionjeunes@orange.fr
www.ffplum.com

Publicité

NYNJA

Champion d'Europe Fai 2013

Si facile de voler!

Nynja Ecole Saint exupery

En école, raid extrême ou en compétition...
Pistes courtes, Montagne, ou sur l'eau...
Avec ou sans porte !
Robustesse et performances
Qualités de vol prouvées et éprouvées !
Réparation inégalée en facilité et économie
272 kg à vide. Volez assurés !
Kit cellule SKYRANGER : 12 900€ HT
Kit cellule NYNJA : 16 900€ HT
Montage kit possible par sociétés partenaire
VOLEZ PLAISIR - FLY FUN !!!

BestOff : 19 ans d'innovation française,
Palmarès inégalé de 5 titres mondiaux FAI

www.bestoffaircraft.com



Patrick Gandil au PNVH



De gauche à droite : Jean Meyer, Laurent Venet (chef pilote du Vol des Aigles) et Pierre-Henri Lopez, Président du PNVH lors de la remise du certificat de formation Vol Hydro ULM à M. Patrick Gandil.

La météo favorable du mois d'août a été propice à la pratique de l'Hydro ULM à Biscarrosse, et profitant de vacances aéronautiques studieuses, le Directeur Général de l'Aviation Civile M. Patrick Gandil a pu suivre au Vol des Aigles sur le site Latécoère, le cursus de formation Vol Hydro ULM mis en place par le PNVH.

Après Maxime Coffin, Directeur de la Mission Aviation Légère Générale et Hélicoptère qui a opté pour le pendulaire, nous sommes heureux de voir que la passion du vol dépasse largement les clivages absurdes et fait que l'ULM est parmi l'ensemble des activités aériennes une activité qui ne laisse pas indifférent...

Pierre-Henri Lopez
Président du PNVH

Publicité

Hélico léger "Classe 6" : êtes-vous prêt ?

Avec l'école de pilotage hélico Silvair, découvrez l'aile tournante et commencez votre formation de pilote hélicoptère à bord d'un Robinson R22, le plus léger des hélicos certifiés. Silvair prépare au pilotage hélico Classe 6 et forme au PPL-H. Débutant, pilote avion / ULM / hélico ou instructeur, découvrez le programme adapté à votre besoin (stage ab-initio, conversion de licence, remise à niveau, renouvellement de QT...).

995€

Stage pilotage hélico
Classe 6 & PPL-H sur R22
5 vols de 30 minutes
et 2h 30 de formation
théorique.



Groppo Trial

Le pilotage à l'état pur !

Le Trial est un baroudeur ! Avec ses capacités Stol et sa construction métal, il est aussi à l'aise sur un glacier que pour un poser en campagne. Avec ses ailes repliables, il sait aussi tenir très peu de place dans un hangar. Appelez Silvair pour un vol d'essai...

Un Pioneer 300 "train fixe" !

Fleuron de la gamme Silvair, le Pioneer 300 existe en différentes versions. ULM train rentrant, avion PTF et, désormais, avec train fixe ! Pioneer 300 Kite est une version simplifiée du Pioneer 300, avec train fixe et hélice pas fixe, développée par Alpi-Aviation sur demande de Silvair, notamment pour l'usage en aéro-club. Découvrez avec nous les multiples personnalisations possibles.



Kite Pioneer 300



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

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

Silvair distribue
Pioneer / Alpi-Aviation,
Groppo et TECNAM

Blois 2013

Monsieur Patrick GANDIL, Directeur Général de l'Aviation Civile (par ailleurs pilote breveté ULM Multiaxe et qui vient de suivre une formation « Hydro » à Biscarrosse - (voir page 5) nous a fait le grand honneur de venir partager la journée de Samedi du Rassemblement de Blois avec les pilotes d'ULM.

Après l'inauguration officielle, ce fut pour M. Gandil l'occasion de voler en pendulaire Air Création et en Hélicoptère Ultra Léger CH77 Ranabot.



incontournable



Après le repas, Monsieur le Directeur Général participa à deux de nos conférences (Philosophie et avenir de l'ULM - L'ULM électrique), avant de visiter le Salon.



Ce fut alors l'occasion de multiples échanges directs avec les pilotes et constructeurs de 5 de nos 6 classes. M. Gandil pu constater le dynamisme et la richesse du mouvement ULM, soulignant au cours de ses prises de paroles le soutien total de la DGAC et la reconnaissance de la part primordiale prise par l'ULM dans le paysage de l'aéronautique sportive et de loisir.



Il confirma le maintien du système « déclaratif » dont il souligna le corollaire : la très grande responsabilité individuelle et collective qui doit être assumée par les pilotes et propriétaires d'ULM. Dominique Méreuze précisa qu'au moment du Rassemblement la FFPLUM comptait déjà 400 pilotes adhérents de plus que l'année dernière à la même époque.

Monsieur Maxime Coffin, patron de la Mission Aviation Légère Générale et Hélicoptère (MALGH) était également présent.

Evelyne Gogneau, Nelly Vaillant, Jacques Canuel (Pilote de multiaxes) et Bertrand Ridel (pilote d'autogire) ont animé, avec des responsables du SIA, durant les deux journées, le stand de la DGAC.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

nable...

**Le Rassemblement de Blois...
un moment privilégié de
meilleure connaissance
mutuelle !**



Visite des ateliers HUMBERT

• Moto du Ciel et Tetras •



Profitant, début juillet, de sa présence au « Rassemblement National des Femmes pilotes d'ULM » à Saverne et à celui du « 10ème anniversaire du Rassemblement des ULM HUMBERT » à Besançon-Tize, Dominique Méreuze a eu l'opportunité de visiter les ateliers de construction des ULM HUMBERT... guidé dans sa visite par le fondateur, Jackie Humbert en personne, accompagné de son fils Jean-Jacques, qui reprend tout naturellement la succession de l'entreprise aéronautique familiale.



C'est l'une des plus anciennes entreprises d'ULM en France... la preuve que lorsque la réalisation est de qualité, que les hommes sont compétents et que la stratégie est bonne... il y a un marché au-delà des crises et des vicissitudes !

Passionnante découverte, intéressante leçon de mécanique et de construction, édifiante compréhension de stratégie économique. Merci à Jackie et Jean-Jacques, et tous les membres de la famille Humbert, toutes et tous de véritables passionnés, pour s'être mis à notre niveau de compréhension, pour mieux nous faire appréhender les difficultés mais aussi les grands moments de satisfaction d'un « entrepreneur aéronautique ».

Longue vie à cette « attachante » et « humaine » entreprise HUMBERT, vraiment dans l'esprit ULM : Liberté et Responsabilité !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Constructions aéronautiques - Avions légers, ULM et travail aérien
1 rue du Ménil - 88160 Ramonchamp - France - Tél : 03 29 25 05 75
Fax : 03 29 25 98 97 - contact@humbert-aviation.com
www.humbert-aviation.com

La vitalité de l'ULM

Nos vitrines sont à l'image de notre mouvement, dynamique, en développement constant, ouvert sur l'avenir, avec le souci permanent de rassembler, de communiquer et faire partager notre activité à un maximum de monde au sud, au nord, à l'est, à l'ouest, partout en France. Si Blois est l'événement annuel incontournable pour le monde de l'ULM, de nombreuses initiatives se sont développées ou sont en cours de préparation.



...de Vannes



J'en veux pour exemple le très réussi « festival de l'ULM » de Vannes imaginé par le Comité régional ULM Bretagne en association avec le Comité régional ULM Pays-de-la-Loire qui a, pour sa première année de réalisation, attiré 252 ULM visiteurs, comptabilisé un peu plus de 2 000 entrées de pilotes venant quelquefois de loin et qui ont apprécié l'ambiance bon enfant et quelque part le retour vers un ULM « plus champêtre ».

33 exposants avaient fait le déplacement, tous se sont montrés particulièrement satisfaits par la qualité « très professionnelle » des contacts, il faut rappeler que ce salon n'était pas ouvert au public.



Vous pouvez d'ores et déjà noter sur vos tablettes que le prochain festival de Vannes aura lieu les 27, 28 et 29 juin 2014.

Au nord, le rassemblement autogire de Eu-Le Tréport a voulu permettre aux passionnés de voilure tournante de se retrouver, à l'instar de la référence depuis l'origine du rassemblement du Bois de la Pierre dans le sud-ouest de la France.

Là aussi une soixantaine de machines étaient venues malgré une météo capricieuse, la bonne humeur était présente aussi, la gentillesse, la disponibilité de tous les bénévoles sans qu'aucune de ces mani-

festations ne serait possible, ont permis le succès de ce rassemblement.

À l'est, le Comité régional Lorraine étudie actuellement la possibilité de réaliser à Nancy une grande manifestation ULM bisannuelle qui pourrait se tenir en alternance avec Vannes.

Notre activité ULM est foisonnante et pleine de vitalité, il n'y a pas d'équivalent dans le monde aéronautique, sachons garder cet esprit d'amitié et de cohésion qui fait la force de l'ULM en France.

Pierre-Henri Lopez
Vice-Président de la FFPLUM
Responsable en charge de la Communication



jusqu'au Tréport.

Championnat d'Europe ULM



Au premier rang de gauche à droite : Serge BOUCHET, Laurent OTH, Patricia ROUMIER, Paola SABERA, Bruno BOURON, Laurent THOMAS, Bruno ROUMIER, Christian GACHE.



C'est une édition très fructueuse qui s'est déroulée cet été en Slovaquie, à Kamenica Nad Cirochou. Une fois de plus, l'équipe de France s'est brillamment illustrée, individuellement et collectivement. Si la plupart des membres de cette équipe sont des « récidivistes », quelques nouveaux talents ont rejoint cette formation à l'issue du dernier championnat de France (Mondreville).

Depuis plusieurs années déjà, cette équipe de France est encadrée par José ORTEGA dont le rôle essentiel est de valoriser au mieux les talents de chacun pour permettre le meilleur positionnement individuel et garantir ainsi le succès de notre équipe nationale face aux concurrents des autres pays.

Le mot du « coach »...

La délégation française est light puisque seules 5 machines sont engagées sur cette compétition. Au final, ce sont 5 médailles qui sont récoltées ! Très beau score !

Fournisseur de bois

L'aérodrome est situé en campagne, à l'Est du pays et à seulement 25 km de la frontière ukrainienne. La région est vallonnée et parsemée de nombreuses et superbes forêts. Le train qui passe juste derrière l'aérodrome déverse tous les jours une douzaine de wagons remplis à ras bord de grumes.

L'équipe de France

Deux autogires sont inscrits : Serge BOUCHET-Laurent OTH et Éric CHANGEUR - Christophe VEDRAINE. Deux pendulaires biplace : Patricia et Bruno ROUMIER et Guillaume RICHARD - Georges MONIER. Un pendulaire monoplace (ou plutôt Pulma) : Jean-Michel SERRE.

Peyo (Pierre POUCHES) et Gégé (Gérard RAYSSAC) assurent la partie mécanique. Leur rôle est prépondérant juste avant la compétition pour contrôler et régler les moteurs.

La compétition

Aura été bien tristounette ; des navigations qui se limitent à de la régul. en vitesse et des photos à retrouver (répétées 4 fois), 2 épreuves en éco et 6 précisions d'atterrissage. C'est le strict minimum syndical ! D'autant plus que les épreuves sont peu sélectives, souvent les 10 premiers au classement d'une épreuve se tiennent en 150 ou 200 points.



Classic'Class



The 12th FAI European Microlight Championships



Debout de gauche à droite : Joel AMIABLE, Stéphane KUBLER, Catherine GERICKE, Georges MONIER, Eric GROBY, Alban ROCHE, Guillaume RICHARD, José ORTEGA, Laurent RAPITEAU, José VANDEVEKEN, Olivier MARTY, David FRITSCH, Jérôme PROMPSY, François DECORTE, Jean Michel SERRE, Eric CHANGEUR, Christophe VEDRAINE, Pierre POUCHE, Gérard RAYSSAC.

La France aux 1ères loges

Malgré cela et les 47 machines au total, les pilotes de l'Équipe de France se sont une nouvelle fois distingués.

Serge BOUCHET et Laurent OTH remportent la médaille d'Or. Premiers dès la 1ère épreuve, ils parviennent à conserver leur place jusqu'à la fin. Éric CHANGEUR-Christophe VEDRAINE ramènent une médaille d'Argent.

Guillaume RICHARD et Georges MONIER (les Champions du Monde en titre) terminent avec une médaille de Bronze.

Enfin, Jean-Michel SERRE parvient à s'emparer de la médaille d'Or, devant Paul DEWHURST, un des meilleurs pilotes, grâce à la dernière épreuve en éco pure où il tient en l'air plus de 7 h 30

avec seulement 7 litres de carburant !...

Grâce aux performances de tous les équipages, y compris Patricia et Bruno ROUMIER qui ramènent de précieux points à l'équipe, la France gagne la médaille d'Argent au classement par nations.

Après les excellents résultats de l'année dernière aux Championnats du Monde en Espagne, les membres de l'Équipe de France confirment qu'ils font partie des meilleurs pilotes au monde.

José ORTEGA

(crédit photos : Patricia Roumier)



Pascal Bret a pris son dernier envol lundi 5 août à 4h45... apaisé, serein, un léger sourire aux lèvres, entouré de sa femme, de ses filles et de son fils. Pascal était un brillant pilote qui s'était illustré en compétition mais aussi au sein de la Fédération comme responsable de la Commission paramoteur, animé d'une grande générosité, il aimait avant tout partager et enseigner ses passions. Instructeur ULM, délégué CIRAS, formateur BIA et CAEA au sein de l'Education nationale, il a contribué à la formation de nombreux pilotes et d'instructeurs. Ses amis lui rendront hommage mi-septembre lors d'un vol collectif au dessus de la chapelle face à l'île de Bréa.

Ici, Pascal Bret lors de sa victoire en Biplace à pieds au championnat de France 2007.



AERODROME

DE NIORT

LFBN



Quand cohabitation entre toutes les activités aéronautiques et investissement d'une municipalité dans la conservation de ce patrimoine riment avec réussite.



L'aérodrome de Niort - Marais Poitevin, dans les Deux-Sèvres (anciennement Niort-Souché) est une structure rare en France qui note la volonté affichée de la ville de participer au développement de l'aviation générale tout en conservant et soutenant la principale activité de loisirs existante.

En effet, et c'est bien là une chance, après le transfert des aérodromes de l'État aux Collectivités locales, la Ville de Niort a souhaité conserver, entretenir et développer les installations cédées en mettant en place les moyens

nécessaires et en accompagnant au maximum les initiatives venant de l'une ou l'autre des associations basées. Depuis la mise en place de cette politique volontariste basée sur une réflexion adaptée, le nombre de mouvements d'aéronefs enregistrés sur l'aérodrome de Niort est passé de 17 000 en 2009 à plus de 35 000 en 2012 !

À l'heure où l'on voit nombre d'aérodromes fermés ou à l'avenir incertain, l'aérodrome de Niort est un exemple parfait de la cohabitation entre les différentes associations basées :

- 2 clubs avions
- 2 clubs planeurs
- 2 clubs avions de collection
- 2 clubs aéromodélisme,
- 1 école parachutisme
- 1 club ULM

Tous ces clubs sont rassemblés sous une seule représentation : l'ABAN (Association du Bassin Aéronautique du Niortais) permettant de simplifier et de favoriser depuis plusieurs années les contacts avec les autorités civiles, aéronautiques ou la Ville de Niort, gestionnaire des installations.



Les résultats sont là et c'est aujourd'hui une réalité palpable. Les actions entreprises par l'ensemble des utilisateurs pour la sauvegarde de ce patrimoine montrent l'utilité d'un travail commun sur un objectif de développement clairement établi.

Concernant plus particulièrement l'activité ULM conséquente présente sur site, la municipalité a par exemple :

- soutenu et aidé le CLUB ULM Niort lors de l'organisation et la réception du départ et arrivée du 13ème Tour ULM en août 2008 (autour duquel toutes les associations de l'ABAN y sont allées de leur participation, à des degrés différents appréciables) (*voir photo en p8*),
- mis ses installations à disposition du Rassemblement National des Femmes de l'Air en septembre 2011 (le Comité Régional ULM Poitou-Charentes ainsi que le Club ULM étaient présents),
- soutenu et aidé le Club ULM lors de l'accueil du 9ème Rassemblement National des Femmes Pilotes ULM en juillet 2012.

Puis tout dernièrement, le gestionnaire de l'aérodrome a organisé un Flight Dating, à l'occasion de la réouverture du service AFIS (assez rare de nos jours !) assorti d'une action permettant la découverte des installations aux associations et fédérations aéronautiques, aux entreprises locales et nationales, ou aux leaders d'opinion (administrations, presse,...).

Cette manifestation a permis à Mme Geneviève Gaillard, députée-maire de la Ville de Niort, de mettre en avant devant de nombreuses personnalités la volonté de la ville de pérenniser son action, de préciser l'intérêt fort que représente un aérodrome pour une ville et a vanté les spécificités et attraits de la région niortaise, notamment en matière d'accueil économique ou touristique avec par exemple le Parc du Marais Poitevin. Dominique Méreuze, Président de la FFPLUM, invité pour l'occasion était heureux de constater qu'un esprit serein et volontariste de la part des différents interlocuteurs était source de succès.

Avec une piste en herbe de 680 x 80, une piste revêtue de 1 780 x 30 et la piste école ULM de 430 x 30 réservée aux basés, le Club ULM Niort a la chance de pouvoir utiliser cette formidable infrastructure au milieu d'une activité conséquente qu'elle soit de loisir, d'utilité générale, militaire ou commerciale, sans aucun impact notable constaté au détriment des autres activités présentes...

Preuve de bonne santé supplémentaire, c'est souvent autour du verre de l'amitié au Club House du Club ULM, que beaucoup de pilotes (toutes disciplines confondues) se retrouvent le soir après les vols, lorsqu'il est temps de fermer les hangars...



Bernard Brunet
Président du Club ULM Niort
Président du Comité Régional ULM
Poitou-Charentes

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

Ecole labellisée FFPLUM

Formation de pilotes et instructeurs
ULM en terrain contrôlé, sur un appareil
haut de gamme très performant :
le Pioneer 200

Intégration facile sur tout terrain (contrôlé
ou non) par une maîtrise parfaite de la radio

Formation théorique poussée

Réactualisation instructeur et validation
immédiate par les services de la DGAC
de Chabeuil

Conversion PPL

Stages de perfectionnement

IMPORTATEUR FRANCE



PIONEER 200

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



PIONEER 300

L'appareil de voyage ! Excellente tenue de vol.
Train rentrant et désormais également train fixe.
Croisière 250 km/h. Kit ou prêt à voler.



FIREFOX 2000

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

Excellents rapports qualité/prix
Venez nous rejoindre sur l'aéroport (LFLU)
de Valence/Chabeuil (26120)

Tél : 04 75 85 95 44 - 06 09 48 91 25

Pioneer@alp-valence.com

www.alp-valence.com

Manœuvres et positions inusuelles en ULM



Les événements tels que l'accident survenu aux Antilles en août dernier, illustrent régulièrement l'importance primordiale et l'efficacité du parachute. Sa présence à bord d'un ULM en difficulté a une nouvelle fois permis de transformer en anecdote déplaisante un événement potentiellement dramatique.

Si notre régime déclaratif de navigabilité nous épargne les lourdeurs des processus de certification et de contrôle systématique, la légèreté de nos appareils facilite l'installation d'un parachute.

En outre, le coût de son installation ne représente plus un pourcentage trop significatif du prix total de la majorité des ULM actuels. Enfin, par rapport à d'autres options proposées, souvent tentantes mais moins indispensables, l'emport de parachute entre de façon favorable dans la définition réglementaire de nos masses maximales. Il faut toutefois garder à l'esprit que cet équipement n'est pas un moyen de sécurité - capable d'empêcher la survenue d'un accident - mais un outil de sauvetage. Son efficacité optimale est encadrée par des limites précises de hauteurs, de masses, de vitesses et de trajectoires.

C'est pourquoi, il ne faut à aucun prix tirer argument de sa présence pour justifier des prises de risques incompatibles avec la pratique raisonnable de l'ULM.

Ainsi, la réception par la FFPLUM du message de remerciement de la part d'un jeune pilote pour le stage d'initiation voltige qu'il était en train de suivre grâce à sa participation au Tour ULM est l'occasion de rappeler les conditions d'utilisation de nos appareils au regard de la voltige et des manœuvres aux limites de leur domaine de vol. Il est bien clair que ces stages de voltige ont pour objet d'améliorer la sécurité des pilotes en leur faisant

expérimenter des configurations de vol dans lesquelles ils ne sont pas censés se mettre volontairement à bord de la plupart des ULM, mais dont il est important de connaître les conditions d'entrée accidentelle et de savoir comment en sortir au besoin.

D'ailleurs, c'est bien à bord d'un avion certifié pour la voltige, et avec un instructeur spécialisé, que sont réalisés ces exercices, pas à bord d'ULM.



Mais qu'en est-il des possibilités d'évolutions acrobatiques pour ces derniers ? La plupart d'entre eux n'ont pas été conçus pour réaliser ce genre de manœuvre, et leur manuel de vol explicite le plus souvent clairement l'interdiction de les pratiquer. Certes les pilotes expérimentés peuvent avoir les compétences pour réaliser les figures dites "positives" en provoquant des manœuvres inusuelles impressionnantes sans sortir des limites de facteur de charge et de sollicitation moteur définies par le constructeur, quel que soit le modèle d'appareil.

Dans le cas des ULM, la prudence commande toutefois de ne pas s'y risquer à moins que les manœuvres ne soient autorisées explicitement et les procédures correspondantes décrites par leur documentation technique. Il existe quelques rares machines conçues pour ce genre d'évolution parmi les ultralégers. Leurs pilotes doivent alors faire la démarche de se former très sérieusement avant de chercher à en profiter.



Le retour d'expérience REX de la FFPLUM est fonctionnel sur le site fédéral. Les liens sont proposés sur la page d'accueil. www.ffplum.com

N'hésitez pas à en promouvoir l'utilisation auprès de nos membres, et à utiliser vous-même cette opportunité pour que vos expériences relatives à la sécurité de notre activité profitent à tous.

Retour d'Expérience - ULM (id = 5936)		VISUALISATION DU REX			
Date de vol :	05/08/2013	Nature du vol :	du local		
Fonction :	Pilote	Nature vol autre :			
Meteo :	Défavorable	Phase du vol :	au décollage		
Appareil :	Multiaxes	Phase vol autre :			
Equipements :	Radio Extincteur	Catégorie	Technique		
Description :	Après avoir rénové le silencieux d'échappement de mon multiaxes équipé d'un moteur ROTAX 582 avec une bombe d'aérosol entamée qu'un copain du club à mis à ma disposition, je m'apprête à entreprendre un vol local depuis mon terrain avec un passager, membre de ma famille. La cabine s'est entièrement enfumée après la mise des gaz au décollage. Certes il y avait du vent de 15 à 20 kt environ mais parfaitement dans l'axe. Ma première faute a été de remettre les gaz au ralenti en perspective de vouloir me reposer dans l'axe avant la fin de piste, sauf que c'était bien trop tard. Finalement, je décide de redécoller, sans trop regarder les instruments, concentré sur les rafales qui secouent la machine ! La fumée s'est arrêté progressivement une fois en vent traversier, et je savais déjà que ça devait être la peinture qui avait brûlé. Mon passager a profité pleinement du vol, n'ayant eu la moindre inquiétude, chose qui m'a beaucoup aidé. Je pouvais me concentrer pour finir le tour de piste, mais, mon pied tremblant sur le palonnier, j'ai oublié la moitié des annonces radio. Je suis parvenu à poser la machine sans souci.				
Commentaires :	OUI, car il ne faut pas utiliser une peinture qu'un copain du club a mis à disposition, sous le seul prétexte qu'il a rénové son silencieux avec la même. Il faut toujours vérifier. On n'est jamais mieux servi que par soi-même ! L'erreur était clairement de ne pas avoir utilisé une peinture résistante à haute température à la place d'une bombe d'aérosol pour machines agricoles...!				
Enseignement :	Commentaire du modérateur : ce témoignage illustre la recommandation de ne jamais embarquer un passager lors de la remise en vol après une intervention technique, si bénigne soit-elle en apparence.				
Impression :	Positive				

Mais pour le cas général, il faut bien comprendre que dans le cadre déclaratif du régime de navigabilité qui nous est propre, les obligations d'essai imposées aux constructeurs ne sont pas aussi lourdes que ce qui est demandé pour certifier les avions.

En particulier, l'efficacité des commandes de vol peut en toute légitimité, ne pas avoir été explorée jusque dans ses limites extrêmes pour des manœuvres conduisant à des positions inusuelles extérieures au domaine d'utilisation normal de l'appareil tel qu'il a été prévu par son constructeur. L'histoire de l'aviation est pleine d'exemples de pilotes confrontés à une mise en butte des commandes, au masquage aérodynamique d'une surface mobile, ou à des phénomènes d'entrée en vibration aéro-élastiques, entre autres situations propres aux confins du domaine de vol.

Si les faibles vitesses et les caractéristiques aérodynamiques à forte traînée des ULM des générations précédentes pouvaient être regardées comme peu propices à la survenue de tels phénomènes, les performances de nos machines actuelles, au moins pour les multiaxes, les rendent de moins en moins improbables si leurs pilotes cherchent à les pousser dans leurs derniers retranchements.



Thierry Couderc
Pdt. Commission sécurité FFPLUM



bientôt !

Licenciés de la FFPLUM, vous recevrez prochainement la quatrième édition du Mémo Sécurité du pilote ULM.

40 pages d'informations pratiques et essentielles sur toutes les phases du pilotage !



LE LONG CHEMIN

Au moment où nous vous annonçons dans l'ULM INFO précédent la sortie de la V3 de BASULM, l'ensemble des sites de la Fédération ont été violemment attaqués par des pirates du net et ont subi des dommages extrêmement importants.

C'est BASULM qui a été le plus touché notamment par la destruction des bases de données et de l'ensemble des fichiers photos, la remise en place de la version allégée a nécessité beaucoup de travail. Contrairement à l'idée reçue, il ne suffit pas de remettre en place les sauvegardes pour éradiquer le problème. Il s'agit d'un travail long et méticuleux de recherche du foyer de l'infection dans un nombre impressionnant de fichiers.

Ce travail a été fait et l'ensemble des sécurités particulièrement renforcées.

Nous arrivons au bout de ce long chemin et nous remettons progressivement en place sur un serveur dédié la version trois de BASULM. Celle-ci va rentrer en phase de test dans les prochains jours avant de pouvoir être remise à votre disposition, nous l'espérons, courant octobre.

La Fédération s'est engagée à la pérennisation de cette base de données, cet engagement sera respecté, nous y tenons beaucoup, et nous sommes tous les jours confortés dans notre décision par le succès que rencontre cette application et par vos nombreux messages de soutien.

Vous pouvez toujours consulter et imprimer les fiches de terrain mais pour le moment aucune création ou modification ne sont possibles.

Lors du lancement de la nouvelle version vous recevrez un mail d'information. Votre patience sera récompensée par une utilisation simplifiée en consultation et une meilleure ergonomie générale.

La boutique fédérale qui avait subi le même sort a dû être également momentanément désactivée, là aussi nous nous employons à la remettre en fonction très prochainement.

Pierre-Henri Lopez
Administrateur BASULM

basulm.ffplum.com



Publicité

Tout pour votre plaisir

Quik

XT 912 ARROW

Concessionnaire
AirBorne - Magni
SkyRanger - SkyLane
Pegasus

Ouvert 7/7jrs

www.airulmparis.com
new boutique

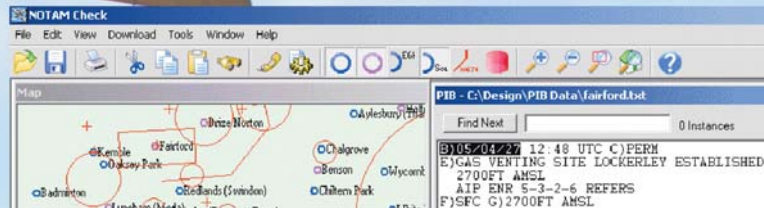
Lynx - Transpondeur TT21
Camera YO - Ozee - Skydat - Icom
Hélices Duc - MGL Avionics
Yacco...

ÉCOLE ULM
FFPLUM
LABEL FEDERAL

Centre de Formation ULM : Pendulaire - 3 axes et Autogire
Pilotes/Instructeurs - Test et Réactualisation Instructeur - Toutes DNC - Reconversion professionnelle (Fongecif, etc...)

www.veliplane.com Aérodrome MEAUX 77 - Tél. 01 60 04 76 00 ➤ 35Kms de Paris Est / 15Kms de Disneyland

AU PLAN DES NOTAM LA CROISSANCE EST LÀ !



Tout d'abord comme vous le savez sans doute « exit » la *Notice To Air Men* d'où est issu cet acronyme ! L'acronyme lui-même est resté mais les Air Men ont disparu pour être remplacés par : « personnel chargé des opérations aériennes » (cf. chapitre 2 de l'annexe 15 de l'OACI).

Sans qu'il y ait une relation de cause à effet, on peut toutefois constater depuis déjà quelques années une importante augmentation du nombre annuel de NOTAM. En 2012 ce sont en France 31 700 NOTAM qui ont été émis ; parmi eux environ 4 000 NOTAM d'origine militaire. La cadence est actuellement d'environ 180 à 200 NOTAM par jour.

Une consolation, ce phénomène n'est pas que franco-français. Tout comme nous le Royaume-Uni verrait le nombre de ses NOTAM augmenter de 10 % par an ; l'Allemagne en éditerait 20 000 pendant la même période mais avec moins d'aérodromes, enfin un

Paris-Delhi nécessiterait le traitement de 2 500 NOTAM !

Consciente de ce phénomène, la DGAC a organisé en juin dernier une réunion de travail à laquelle étaient conviés les demandeurs, les rédacteurs, les éditeurs et l'ensemble des usagers dont les diverses fédérations aéronautiques.

À cette occasion, quelques pistes ont été évoquées pour tenter d'infléchir ce gradient d'inflation comme par exemple l'amélioration de la formation des demandeurs ; un usage modéré du principe de précaution devrait certainement conduire à une diminution de

demandes. Un guide du demandeur de NOTAM est édité à leur intention*. Outre le passage à l'AIP de certaines informations récurrentes, il conviendrait également d'éviter les NOTAM multiples.

Pour l'instant, pas de passage à l'acte mais il est évident que les travaux en cours visant à simplifier l'espace aérien, mais aussi l'action « choc de simplification » entreprise par la DGAC pour optimiser son fonctionnement administratif doivent également concourir à la non-prolifération des NOTAM.

Il paraît en effet évident qu'une action seulement ciblée NOTAM soit insuffisante pour résoudre cet inflationnisme** !

Enfin si de votre côté vous avez des idées, n'hésitez surtout pas à nous en faire part ; nous les transmettrons avec diligence à qui de droit !

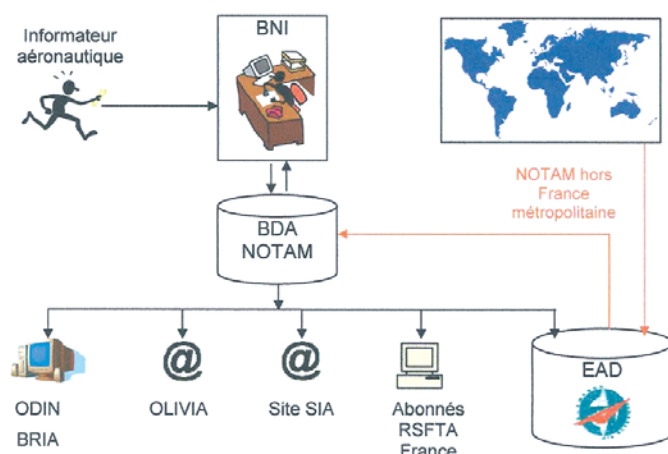
Bonnes lectures (de NOTAM bien sûr !) et bon vol à tous.

Gérard Coffignot
Président
Commission
Espaces aériens



un petit aperçu,
extrait du guide
NOTAM, pour
appréhender
le fonctionnement de
l'usine à gaz !

3.1 SCHEMA DE PRODUCTION ET DE DIFFUSION DES NOTAM



BNI : Bureau NOTAM International

BDA : Base de Données Aéronautiques

ODIN : Outil D'accès à l'Information NOTAM (intégré dans BRIA et repris par OLIVIA)

EAD : European AIS Database (AIS : Aeronautical Information System)

* sur le site du SIA : rubrique liens mais à condition d'avoir au préalable obtenu un mot de passe.

** de l'Anglais « inflationnisme » : tendance à l'inflation.



par Sébastien Perrot
Directeur Communication
du Tour ULM

Le printemps maussade que nous avons vécu pouvait laisser présager le pire pour cette 18^e édition du Tour ULM qui a lieu entièrement en Allemagne à l'exception de notre base de départ et d'arrivée sur le terrain vosgien de Saint-Dié. La météo n'a créé aucun obstacle et notre programme ambitieux d'un Tour qui devait fêter l'amitié franco-allemande a pu se dérouler avec bonheur. La logistique a parfaitement suivi et les rencontres imprévues, les complicités anciennes ont créé une alchimie appréciée par tous. Ce Tour fut donc un très bon cru. Vous pouvez lire le compte rendu étapes par étapes, textes et images sur le blog du Tour ULM.



Le Blog → <http://www.ffplum.com/le-suivi-du-tour/le-blog-du-tour-ulm-2013.html>



Bad Dürkheim,
première étape en Allemagne



Danse bavaroise à Pfarrkirchen



Le château de Louis II de Bavière



le lac de Forgggen





bon cru

Pour le lecteur pilote qui n'a jamais tenté l'expérience, le Tour est une excellente occasion de perfectionner son pilotage, de gagner confiance pour les plus aguerris, de revenir aux fondamentaux pour les plus novices. C'est surtout un moment rare pour percevoir concrètement le monde de l'ULM, la diversité de ses machines, des pilotes passionnés d'horizons divers dans un rythme où chacun finit par trouver sa place. Donc quelque soit votre machine et votre expérience du pilotage, vous pouvez participer au Tour ULM, avec le sérieux et la responsabilité que supposent tous les vols. Ajoutons que pour les jeunes, ceux de votre club, de votre famille, pilote ou en formation, c'est une manière originale de rentrer dans l'univers de l'aviation ultra-légère.

Le parcours du 19^{ème} Tour sera connu vers la fin 2013, il sera totalement métropolitain mais votre décision de participer un jour ou l'autre à cette manière collective de voler peut être réfléchie dès maintenant. Il y aura l'année prochaine à nouveau des paramoteurs (pour des raisons administratives et logistiques, il n'y en avait pas en Allemagne), des jeunes bien sûr, de la compétition, des pilotes vol adapté et le noyau solide de l'organisation où les amitiés anciennes et nouvelles assurent la continuité de cet événement aéronautique rare.

Pour la qualité du cru, on ne le connaît que plus tard....
Mais ça se prépare et les bases sont bonnes !



Le village de Dinkelsbühl, sur la route romantique



L'équipe des jeunes



le soir, sur le terrain de Pirmasens



Sur le terrain de Tannheim





Quelques mots de la compétition du Tour ULM 2013...



Si le Tour ULM bénéficie, de longue date, d'une médiatisation à la hauteur de l'événement, la compétition qui se déroule dans le même laps de temps n'est pas assez mise en valeur à mon goût. Il y a pourtant des talents bien perceptibles chez ces compétiteurs. D'ailleurs, certains pilotes devenus champions ont fait leurs armes durant le Tour, avant de progresser et rejoindre l'équipe de France.

Au niveau fédéral, cette compétition permet de détecter des pilotes dont le potentiel est évident et de les inciter à progresser. Pour certains, une vocation peut naître, pour d'autres, il s'agit essentiellement d'une activité à dominante ludique et didactique au travers de laquelle ils pourront évaluer leurs aptitudes réelles.

Les bénéfices sont multiples et, cette année encore, j'ai eu le privilège de retrouver une équipe motivée, composée de pilotes attentifs, sérieux et prêts à assumer le score qui allait les départager.

Pour cette édition 2013, la première à parcourir aussi longtemps un pays étranger, seule une épreuve n'a pas été courue en raison d'un itinéraire de dernier instant, plus court mais trop éloigné du parcours initial.

L'essentiel des types d'épreuves reste fidèle au principe de la compétition, proche d'un championnat.

Dans une édition future, je viendrai vous vanter les mérites de ce type d'exercice, pour l'heure, place aux résultats et à quelques images de ce dernier Tour ULM ...

Fédération



Éloge de la simplicité...

Il y a quelques années, ma fille, préoccupée de philosophie orientale et désireuse de vivre intelligemment, m'offrirait un petit livre : « L'art de la simplicité », de Dominique Loreau. L'auteur, qui vit au Japon depuis une quinzaine d'années, s'est largement inspiré de son pays d'adoption pour écrire un texte, à mi-chemin de la réflexion générale et du conseil pratique, sur la nécessité de « simplifier » sa vie.

Dans son propos, à la fois esthétique et éthique, Dominique Loreau encourage le lecteur à aller à l'essentiel, à débarrasser sa vie de tout le superflu

qui l'encombre inutilement. Vivre avec moins pour vivre mieux. Ou, plus exactement, vivre avec ce qui est vraiment utile pour pouvoir se concentrer sur les choses importantes. Le discours fait mouche car il permet de prendre conscience de l'encombrement des couloirs de nos vies, et nous incite, au propre et au figuré, à faire le ménage ! L'harmonie et le bien-être passent par un réexamen de nos conditions de vie, et par une prise de conscience de la dépendance que nous entretenons souvent avec une foule de choses inutiles...

Et l'ULM, dans tout cela ?

J'ai la faiblesse de penser que cette apologie de la simplicité est aisément transposable à notre discipline ! Quel est l'élément essentiel de notre plaisir d'homme volant ? Voler, précisément ! Être en l'air ! Si la machine dans laquelle nous nous installons ne vole pas à 250km/h, si elle ne dispose

TOUR ULM 2013 - La compétition											
CLASSEMENT GENERAL OFFICIEL											
N°	Cat.	Equipage	Appareil	Epreuve 1	Epreuve 2	Epreuve 6	Epreuve 7	PA Boite	Total	Classement provisoire (podium)	Classement officiel définitif
152	MB	Claire Bourgain - Bart Dierickx	VIRUS	800	1000	948	903	250	3902	1	1
500	MB	Fabien Secorro - Mathieu Molina	A22	800	988	971	1000	0	3759	4	2
144	MB	Etienne Delhaize - André-Guy Dubal	EY '97 TEAM EUROSTAR	700	878	944	871	250	3643	3	3
130	MB	Maxime Delcambre - Caroline Hache	EY '97 TEAM EUROSTAR	1000	659	957	694	0	3309	5	4
125	MB	Gerald & Françoise Simeoni	TETRAS B	800	988	986	403	0	3177	2	5
110	MB	Pierre Marmeth - Alain Pelletier	P42 SECHO	1000	439	989	371	0	2799	6	6
122	MM	Michel Gaignard	EUROSTAR RS UL	700	659	1000	403	0	2762	7	7
139	MB	Franck Luthé - Jean-Claude Gfeller	P42 TD	700	439	827	742	0	2708	8	8
117	MM	Jean-Marie Closset	CHRHUL	700	768	0	452	0	1920	9	9
106	MM	Jean-Yves Simon	NINJA	0	439	818	0	0	1257	10	10
116	MM	Jean-Pierre Caumont	TETRAS	0	220	903	0	0	1123	11	11
168	MB	Jean-Michel & Valérie Auzre	FK 9	0	0	919	0	0	919	12	12
118	MM	Frédéric Nicolas	EUROSTAR RS	0	659	0	0	0	659	13	13



1 2 3

1. Claire Bourgain - Bart Dierickx devant leur Virus
 2. Michel Gaignard (studieux, avec ou sans bottes)
 3. Xavier Le Bleu et Dominique Méreuze aux côtés de D. Otto Funk, fondateur de B&F Technik à Speyer
- Crédit photos : Claire Bourgain

Claire Bourgain et Bart Dierickx remportent cette compétition en classe Multiaxe Biplace (Virus). Claire et Bart finissent également sur la 1ère marche du podium au classement général.

Michel Gaignard remporte cette compétition en classe Multiaxe Monoplace (Eurostar)



Si ce type d'événement vous interpelle, n'hésitez pas à contacter la Commission Sportive. Bon vent à tous, volez prudemment.

Xavier Le Bleu - 06 70 04 61 71
Commission Sportive FFPLUM
commission.sportive.ffplum@gmail.com

Le Blog du Tour ULM 2013 → <http://www.ffplum.com/le-suivi-du-tour/le-blog-du-tour-ulm-2013.html>
Tout sur la compétition du Tour ULM → <http://ffplum.blogspot.fr/p/tour-ulm-2013-la-compet.html>

Partenaire Officiel du Tour ULM 2013

pas de volets électriques, si son instrumentation n'est pas le dernier cri de l'électronique, est-ce vraiment important ? Dans l'ordre des priorités, si la machine nous permet de nous affranchir de la pesanteur, elle remplit sa mission essentielle. Elle nous permet d'être en l'air, et souvent à moindre coût.

Que l'on me comprenne bien !

Certaines machines - très belles et très chères - me remplissent d'admiration. Leurs concepteurs ont déployé des trésors d'ingéniosité, ont mis au point des solutions légères et efficaces, et ont, par là même, fait largement progresser toute notre discipline. Qu'ils en soient ici justement remerciés. Mais il s'agit souvent d'appareils financièrement hors de portée pour la majorité d'entre nous.

L'immense mérite du mouvement ULM est d'avoir rendu le ciel accessible au plus grand nombre. Avec un tubes-et-toile rustique, on s'ouvre à moindre frais les portes du ciel ! On forme de jeunes pilotes à des tarifs qui restent compatibles avec leurs budgets restreints.

On jouit sans restrictions du plaisir subtil de s'affranchir de la pesanteur : avec quelques kilos de toile et de métal- guère plus que le poids des plumes et de la cire d'Icare ! - on peut depuis quelques décennies réaliser le rêve qui tourmente les hommes depuis l'Antiquité... essayons de prendre vraiment conscience du merveilleux cadeau que nous fait l'ULM, dans sa géniale simplicité !

Alors oui, revenons à l'essentiel !

Apprenons, au sein de nos clubs, à privilé-

gier les machines légères et économiques : elles donnent accès au plaisir d'un vol pur, dans lequel la technologie - néanmoins très présente - s'efface au bénéfice de la perception sensible de l'air.

Dans cet esprit, qui consiste à remettre en évidence nos fondamentaux, on ne peut que saluer et soutenir le travail et les efforts de ceux qui œuvrent dans des entreprises comme les Vieux Deb's ou le M.U.L.M. (et ce sont souvent les mêmes !). Ils préservent ainsi une mémoire qui doit nous servir à fonder l'avenir.

Jean-Claude Hanesse
Secrétaire Général de la FFPLUM

DU POINT DE SAVOIR QUI EST D'UN ULM TRANSPORTANT DEUX CIVILES ET PÉNALES EN RÉSULTA

Le titre emporte toute la mesure de la problématique :

En cas de sinistre affectant les deux occupants, tous deux pilotes d'ULM, chacun des deux ou... leurs héritiers faisant peser sur l'autre la responsabilité du vol, lequel des deux pilotes sera considéré, notamment par la justice, comme le « commandant de bord » avec toutes les conséquences civiles, pénales et financières en résultant ?

Beaucoup de choses sont dites à ce sujet, avec plus ou moins de certitudes souvent erronées vis-à-vis d'une question précisément affectée par l'incertitude... et spécialement l'incertitude jurisprudentielle !

La question de savoir qui était le commandant de bord est susceptible d'affecter un certain nombre de situations :

- bien sûr, celle de deux pilotes, tous deux qualifiés avec emport de passager,
- celle d'un pilote qualifié sans emport de passager mais transportant un passager, lui-même pilote qualifié disposant ou non de la qualification d'emport de passager !,
- ou encore celle d'un jeune pilote qualifié avec emport de passager, transportant un passager lui-même pilote instructeur ne dispensant pas de cours lors du vol litigieux,
- cette situation pouvant être assimilée au cas d'un jeune pilote qualifié avec emport de passager transportant un passager lui-même pilote de grande expérience et disposant de la qualification d'emport de passager.

Ces cas ne sont pas d'école !

Il convient tout d'abord d'écarter de l'analyse, le cas de l'accident survenu à bord d'un ULM occupé par un instructeur en présence d'un élève qui ait ou non détenu une licence de pilote. Pèse en effet inéluctablement sur l'instructeur une présomption de responsabilité vis-à-vis de son élève qui exclut que se pose la question de savoir qui était commandant de bord, ainsi légalement résolue.

1. Absence de critère légal objectif permettant de qualifier un pilote d'ULM de « commandant de bord »

Pour toutes les autres hypothèses, le débat reste entier parce que :

- la loi ne définit pas selon quel critère tel ou tel pilote assumera les fonctions de « commandant de bord » ! Spécialement vis-à-vis des ULM,
- une définition en est donnée par les « Règles de l'air et Services de la circulation aérienne [arrêté du 3 mars 2006 - Journal officiel du 3 mai 2006] qui définit le **Pilote commandant de bord** comme le : « *Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.* »

Cette définition n'est évidemment d'aucune utilité concernant un vol d'ULM.



T LE COMMANDANT DE BORD PILOTES ET DES CONSÉQUENCES ANT EN CAS DE SINISTRE.

2. La tenue des commandes n'est pas un critère suffisant permettant d'attribuer la qualification de « commandant de bord »

De fait l'article 2.3. des « Règles de l'air et Services de la circulation aérienne » concernant la « Responsabilité pour l'application des règles de l'air » dispose que : « *Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef ; toutefois, il peut déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.* »

3. La plus grande expérience de l'un ou de l'autre des deux pilotes n'est pas un critère de détermination de la qualité de « commandant de bord »

Il s'agit là d'une croyance erronée ancrée dans la conscience du monde ULM et susceptible de laisser de graves déconvenues au pilote (*ou aux héritiers du pilote*) assumant la conduite de l'ULM en présence d'un passager très expérimenté et dont il penserait faussement que la compétence dudit passager pourrait l'exempter de tous les recours possibles ! Pour faire peser sur ledit passager une sorte de responsabilité automatique.

Il n'en est rien et l'étude de la jurisprudence - très rare - en ce domaine vient confirmer sans discussion possible que l'expérience particulière de l'un ou de l'autre pilote n'est pas un critère unique de la qualification de commandant de bord.

4. En fait, la jurisprudence très rare en ce domaine s'appuie essentiellement sur un « faisceau de présomptions » permettant aux juridictions de qualifier tel ou tel pilote « commandant de bord » quand elle ne cherche pas à éluder le débat !

4.1. Les critères retenus

- 1) En premier, il convient de noter qu'il existe très peu de décisions de justice ayant eu à trancher la question de savoir qui était commandant de bord.
- 2) En pratique et pour trancher, les tribunaux font essentiellement référence au concept de « présomptions » au terme desquelles un jugement décidera qui était de fait le commandant de bord.

Quelles sont ces présomptions ?

Elles nous sont livrées par l'étude des décisions rendues qui procèdent finalement du simple bon sens mais qui interdisent de considérer que des principes clairs, nets et indiscutables, permettent de trancher la question de l'identité du commandant de bord, la solution à cette question demeurant totalement aléatoire.

L'arrêt rendu par la 2e chambre civile de la Cour de Cassation le 5 juillet 2001 est caractéristique à cet égard. [Aff. n° 00-17.885]

Il concerne le cas d'un ULM trois axes, en tandem, dans lequel la machine a été mise en descente avec le moteur à pleine puissance, puis a amorcé à l'aplomb de la piste une ressource au cours de laquelle différents éléments de la voilure se sont déchirés et arrachés, provoquant la dislocation progressive de l'aile supérieure et la chute en vrille de l'appareil qui s'est écrasé sur le terrain, avec ses deux occupants, mortellement atteints.

On conçoit aisément l'importance de savoir qui était le commandant de bord, ainsi responsable de la mort du passager et des conséquences financières en résultant.

SUITE →

L'expert désigné par le Tribunal constatait qu'il n'était pas permis de déterminer si les fautes de pilotage avaient été commises par le même pilote ou par les deux personnes disposant d'une double commande. La solution du litige passait donc par la détermination de savoir qui était commandant de bord.

La réponse à cette question effaçait le point de savoir qui avait commis la faute puisque nous avons vu que le « *pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef* » [l'article 2.3. des « Règles de l'air et Services de la circulation aérienne »].

La Cour de Cassation va essentiellement retenir quatre présomptions s'appuyant sur un critère principal et sur trois critères secondaires.

1^{er} critère retenu :

la place avant sur un ULM trois axes en tandem, permet sérieusement de présumer que le pilote qui y est installé, est commandant de bord.

Si on généralise cette analyse, on peut estimer que la place avant sur les ULM pendulaires, sur un trois axes ou sur un autogire en tandem, ou encore la place d'usage de gauche sur un ULM trois axes ou sur un autogire, en côte à côte, donne une forte présomption de titularité de la qualité de commandant de bord.

Cette présomption est décisivement renforcée pour les ULM-hélicoptères alors que la place de pilote, seul à bord, est impérativement fixée par le constructeur sauf renversement de la machine !

2^{ème} critère retenu :

la Cour de Cassation s'appuie sur les auditions de diverses personnes ayant assisté au départ de l'aéronef et venant corroborer la présomption de la qualité de commandant de bord du pilote installé en place avant.

L'arrêt ne commente pas ces auditions qui établissent la démarche pour le moins aléatoire à laquelle se livre la Haute Juridiction.

3^{ème} critère retenu :

la présomption de la qualité de commandant de bord du pilote installé en place avant s'est trouvée renforcée par les « *caractéristiques de l'appareil dont l'indicateur de vitesse n'était aisément lisible que depuis le siège avant* ».

Là encore la Cour de Cassation fait preuve d'empirisme et de bon sens en retenant le plus de présomptions possibles pour forger sa conviction.

Ce critère n'est pas sans rappeler celui relevé par quelques autres décisions de justice ayant estimé que le commandant de bord est celui qui a accès à toutes les commandes d'un ULM.

4^{ème} critère retenu :

la Cour de Cassation retient enfin un critère tout à fait informel venant tout simplement alimenter le faisceau de présomptions qui lui permet de rendre sa décision et en ajoutant « *qu'en sa qualité d'actionnaire de la société X, propriétaire de l'engin, [le pilote installé en place avant] était le plus apte à en connaître le fonctionnement [de l'ULM]* »

4.2. Caractère inopérant du critère de l'expérience pour retenir la qualification de commandant de bord

Aucune décision n'a jamais tranché et affirmé que le commandant de bord est celui qui a le plus d'expérience, de diplômes ou d'heures de vol. S'il advenait qu'une décision ait pu être rendue en ce sens, ce ne pourrait être qu'un jugement marginal et d'espèce non entériné par la Cour de Cassation et ne pouvant ainsi valoir principe de droit.

C'est même du contraire dont il s'agit à la lecture de quelques décisions de justice.

En particulier, on peut faire référence à l'arrêt rendu par la Cour de Dijon le 6 novembre 2003 [aff. 927 B – RG n° 02-047].

Le pilote assis devant dans un pendulaire, titulaire du brevet de pilote sans emport de passager, emmène un passager, pilote d'expérience, titulaire de l'emport de passager et qui vient de louper son examen d'instructeur.

La machine n'est pas assortie des doubles commandes.

Le pilote, blessé gravement, tente de démontrer qu'il se trouvait dans le cadre d'un vol d'instruction même si l'instructeur n'avait pu acquérir le diplôme.

La Cour de Dijon fait litigieuse de cette demande et estime que le vol d'instruction n'est pas démontré.

L'expérience du passager est totalement laissée de côté par la Cour de Dijon.

Il ne reste plus qu'un jeune pilote diplômé, jugé comme le commandant de bord, qui n'avait pas le droit d'emporter un passager, fût-il un pilote d'expérience, et qui est dès lors jugé comme le seul responsable de l'accident dont il a été la victime.



5. Les conséquences de la qualification sont évidemment essentielles,

puisque celui qui sera qualifié de commandant de bord devra en supporter toutes les conséquences civiles et pénales d'autant quand des violations de la loi ont été commises et que dans ce cas, la compagnie d'assurance déclinera sa garantie ou exercera contre le commandant de bord ou ses héritiers une action en remboursement des indemnités versées au « passager-pilote ».



En résumé et conclusion :

- aucune certitude légale, ni jurisprudentielle ne permet de retenir une définition stricte de la qualité de commandant de bord d'un ULM, ce qui matérialise l'incertitude aléatoire de la matière !,
- la qualification de commandant de bord d'un ULM est susceptible en l'état du droit et à la lumière de la jurisprudence, rare dans ce domaine, de dépendre d'un faisceau de présomptions parmi lesquelles des critères cumulatifs de bon sens (comme par exemple le libre accès complet aux commandes) et d'usage (comme la référence à la place pilote communément admise par la pratique ou le constructeur, notamment quand le pilote est seul à bord),
- l'expérience ne saurait constituer un critère de détermination de la qualité de commandant de bord,
- la preuve de la qualité de commandant de bord peut être rapportée par tous moyens et en ce domaine comme dans tous les autres, le maître mot demeure bien : « la preuve » - *difficilement* ! - rapportable par tous moyens de ce que le « pilote arrière » ou le « passager de droite » avait acquis en connaissance de cause et en accord avec l'autre pilote, la qualité de commandant de bord.

Serge CONTI
Avocat
PPL (H) - TT - UL - BL



St ex upéry

BASE ULM

Importateur exclusif



- Sécurité
- Prestige
- Émotion



PARACHUTE DE SECOURS

- Collision en vol
- Malaise du pilote
- Rupture en vol
- Panne moteur en milieu hostile

GRS
Galaxy Rescue Systems

Centre de formation agréé

AUTOGIRE - PARAMOTEUR - PENDULAIRE - MULTIAxes



- Brevet - Instructeur - Réactualisation - Examen
- Travail aérien - Facteurs humains

Montpezat d'Agenais

Tél. 05 53 95 08 81
www.ulmstex.com

De l'intérêt de se protéger et de protéger les siens en cas de dommages corporels liés à la pratique de l'ULM...

Toute forme de vol comporte par nature une part de risque et ce quel que soit l'aéronef piloté. Investir dans une machine équipée de parachute, refaire un vol avec un instructeur, être rigoureux en matière d'entretien et respecter la réglementation en vigueur permettent certes de limiter les dangers, mais **IL DEMEURE MALHEUREUSEMENT QU'IL N'EST PAS POSSIBLE D'EFFACER TOUS LES RISQUES.**

Traditionnellement pour les accidents non aériens, les compagnies d'assurances, mutuelles et organismes bancaires l'ont bien compris puisque tous proposent une multitude de produits d'assurance de personnes permettant à leurs assurés de se protéger en cas de survenance d'un décès, d'une blessure, d'une invalidité ou d'un arrêt de travail. Cette branche spécifique de l'assurance se dénomme la PRÉVOYANCE.

Car PRÉVOIR, c'est anticiper le pire, ou tout simplement l'inattendu... Or s'il y a bien quelque chose de connu sur le marché de l'assurance de PRÉVOYANCE, c'est que la pratique de l'ULM est quasi-systématiquement exclue des contrats de prévoyance traditionnels.

Se reposer sur les assurances fédérales ?

L'article L 321-4 du Code du Sport stipule que les associations et les fédérations sportives se doivent d'« informer leurs adhérents de l'intérêt que présente la souscription d'un contrat d'assurance de personnes couvrant les dommages corporels auxquels leur pratique sportive peut les exposer ».

De plus et toujours d'un point de vue réglementaire¹, elles se doivent d'attirer l'attention de leurs adhérents sur les possibilités d'accéder à des assurances complémentaires pour permettre à chacun si nécessaire de souscrire des capitaux supérieurs à ceux proposés dans l'assurance fédérale de base.

Aussi, partant du constat que les patrimoines personnels et les situations familiales ou professionnelles diffèrent d'un individu à un autre, il est évident que la garantie d'assurance I.A. fédérale permettant de garantir le versement d'un capital de 16 000 €² en cas de décès ou invalidité n'est certainement pas suffisante pour la plupart d'entre nous !

Une I.A. c'est quoi ?

Une I.A. est une garantie INDIVIDUELLE ACCIDENT qui (comme son nom l'indique) a vocation à intervenir en cas d'accident pouvant survenir à l'occasion de la pratique sportive assurée (en l'espèce l'ULM).

Rappelons à ce niveau que les accidents assurés peuvent tant se produire :

- **au sol** : lorsque vous sortez les machines du hangar, lorsque vous glissez sur une plaque de verglas en montant à bord de votre machine, ou encore si vous vous blessez accidentellement en effectuant quelques travaux d'entretien...
- **en vol** : lorsque vous volez en tant que pilote, mais aussi en tant que passager ou élève...

L'assurance INDIVIDUELLE ACCIDENT est enfin et surtout d'autant plus pertinente qu'elle permet :

- Une indemnisation des dommages corporels **même lorsqu'il n'existe pas de tiers identifié** et lorsque la victime s'est occasionnée elle-même son préjudice (dès lors que l'accident n'est pas intentionnel). Ainsi, si vous perdez l'usage d'une main qui se serait prise accidentellement dans l'hélice, l'assurance I.A. constituera un premier capital de secours si vous conserviez une invalidité par la suite.
- Le **versement d'un capital prédéterminé et choisi dès la souscription en cas de décès** (principe forfaitaire du versement des capitaux assurés, et non indemnitaire comme les contrats de type GARANTIE DES ACCIDENTS DE LA VIE). En cas d'invalidité et sous réserve que celle-ci soit supérieure à la franchise éventuellement applicable³, le capital indemnisé sera proportionnel au taux d'invalidité constaté après l'accident.
- Une **indemnisation contractuelle rapide** sans avoir, en général, à attendre la fin d'une procédure de réclamation vis-à-vis d'un tiers au titre de la garantie RESPONSABILITÉ CIVILE.
- Une **indemnisation dont les montants perçus viendront EN PLUS** des contrats d'assurances que vous pourriez avoir souscrits par ailleurs. Ceux-ci se cumulent également avec la garantie INDIVIDUELLE ACCIDENT PASSAGER dont vos ayants droit pourraient bénéficier si vous décédiez lors d'un accident à bord d'une machine où vous étiez passager.

« Après moi le déluge »...

Expression si (trop ?) souvent entendue sur le terrain de la part de certains pilotes convaincus (je l'espère à raison...) qu'il ne leur arrivera jamais rien, ou qu'ils disparaîtront si ce fichu maudit jour arrivait...

Force est de constater que ce raisonnement est pourtant loin d'être le meilleur !

¹ L 321-6 du Code du Sport

² Contrat INDIVIDUELLE ACCIDENT UFEGA n° 6481.2654 souscrit auprès de CHUBB

³ Si taux d'invalidité supérieur à 15% en ce qui concerne le contrat INDIVIDUELLE ACCIDENT proposé par la FFPLUM auprès de CHUBB pour l'année 2013.

Citons par exemple le cas de Monsieur X, pilote d'un appareil dont l'hélice a cessé de fonctionner et dont l'ULM s'est écrasé au sol : le capital décès de 16 000 € correspondant au montant de la garantie INDIVIDUELLE ACCIDENT qu'il avait souscrite a été instantanément versé par l'assureur à son épouse (qui était désignée en tant que bénéficiaire). Malheureusement, un emprunt de 70 000 € a dû finir d'être remboursé par son épouse, utilisant ainsi l'intégralité du capital qui avait été contracté à son profit, ainsi que ses ressources personnelles pour le complément (ce dont elle se serait bien passée avec deux enfants à charge). La souscription d'un capital complémentaire de 54 000 € aurait eu pour effet de permettre à son épouse le remboursement intégral de l'emprunt en cours...

Évoquons aussi la situation de M. Y, médecin généraliste libéral. Cette victime d'un accident au cours duquel sa main a été happée par l'hélice s'est aperçu a posteriori que ses assurances de prévoyance professionnelles ne le couvriraient pas pour ses activités d'ULM. Sans indemnité journalière permettant de compenser la perte de revenus subie pendant son année d'arrêt de travail, ce dernier a été contraint de puiser dans ses économies et a mis en péril les revenus du ménage.

Dans ces deux cas et par leur IMPRÉVOYANCE, ces pilotes ont mis en difficulté leur foyer alors que cette situation aurait pu être évitée grâce à la mise en place de contrats de prévoyance sur mesure.

N'est-ce pas le bon moment pour consacrer quelques heures essentielles et nécessaires à faire le tour de ses assurances en cours et de se rapprocher de son conseiller pour PRÉVOIR et SE PROTÉGER, soi-même ainsi que ses proches ? Car même si cela est censé n'arriver qu'aux autres, la roue peut malheureusement tourner...



Caroline Cognet-Renard



ANTI-FROID

Blouson pilote Workguard

75€

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



Parka 3en1

75€

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



Polaire Ben

ANTI-FROID

30€

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



NOUVEAU

T-Shirt Impérial

12€

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



T-Shirt Moon

Col en V avec bord côte, couleurs : violet ou vert pomme, jersey 190 gr. 100 % coton semi peigné, tailles : S, M, L, XL.



T-Shirt Master

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

NOUVEAU



Polo Spring II

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



Polo People

20€

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

Casquette

6 pans, couleur beige, marine, rouge ou gris. Taille unique.

10€



Manche à air

Tissu Mail Polyester 120 Gr. Résiste à la déchirure et aux U.V. Avec oeillets de fixation. Livraison franco de port.

2 TAILLES

100€ Longueur 2,50m
Diamètre 0,50m
Circonférence 1,57m

190€ Longueur 4,00m
Diamètre 1,00m
Circonférence 3,14mm

Combinaison

Pilote

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

Fermures "Eclair", réglages de ceinture, poignets et chevilles par velcro. 5 poches extérieures dont une sur la manche gauche. Coton et synthétique mélangé. 4 emplacements velcro pour badges.

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

45€



20€



Drapeau

fédéral

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.



5€

Poster mural Cartabossy **BASULM**

Retrouvez l'intégralité des bases ULM et des aérodromes. Mise à jour mai 2013. Dim.: 117x130 cm. Papier pèliculé mat, 4 oeillets de fixation. Ech.: 1:1 000 000



24€90

prix franco de port

la VFR FRANCE d'un seul tenant en VERSION MURALE !

Gilet Sécurité

Logo fédéral sur le dos. 100% polyester tricoté. BS EN471: 1994 Classe 2. Deux bandes haute visibilité de 5cm sur le corps et une sur chaque épaule. Fermeture velcro®. Grammage : 120 gr/m² Tailles : XL - XXL

LOGO FEDERAL SUR LE DOS

QUALITÉ PRO

8€₅₀





Gilet Multipoches typé "Tour ULM"
Couleur naturel, en sergé de coton. Grande poche avec glissière à l'arrière. 2 poches intérieures à fermeture facile. Taille unique.

25€



NOUVEAU

35€



30€



Coloris beige, 100 % coton lavé CANVAS, 2 poches sur côtés. 3 poches basses. Taille élastique avec ceinture réglable fournie.

Blouson polaire Penduick

68€

Blouson ultra-léger, 95 % polyester, 5 % élasthanne, tissus 3 couches respirant imperméable, intérieur micro polaire. 4 poches extérieures, couleur femme : bleu ciel - homme : bleu navy. Tailles : M, L, XL, XXL, XXXL.

Gilet Warm

100 % nylon enduit, Doublure ouate polyester. 2 poches devant, 1 poche côté droit serrée par un cordon élastique, 2 poches intérieures (1 zippée et 1 téléphone). Couleur bleu marine, tailles : S/M/L/XL/XXL.

Gilet Mélodie

Couleur naturel, micropolaire 100 % polyester, fermeture zippée. Coupe cintrée. 2 poches zippées. Tailles : S, M, L, XL.

Pantalon Safari

40€

Cordon de serrage sur le bas du pantalon. 2 poches Ar. (1 zippée et 1 à rabat). Tailles : S, M, L, XL, XXL.



T-Shirt Victory

12€

Col en V. Couleur : Marine ou blanc. 95 % coton peigné, 5 % élasthanne. tailles : M, L, XL, XXL.



Polo Rugby



NOUVEAU

33€

100 % coton peigné, col blanc, poignets élasthanne, couleur bleu Navy tailles : M, L, XL, XXL.



Sweat-Shirt New Supreme

25€

Couleurs : bleu Royal ou Bordeaux, moleton gratté 280 gr. 50 % coton, 50 % polyester, poignets élasthanne tailles : M, L, XL, XXL.



Chemisette Popeline

22€
Coloris : blanc. Mélange 65 % polyester, 35 % coton. Manches courtes. 2 modèles Homme ou Femme. Tailles : S, M, L, XL, XXL.

Ecussons

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



10€

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

3€



Pin's inox
Diam.: 22mm.

Porte-clés fédéral
Acier nickelé, logo fédéral gravé.



6€

M. Mme. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

TÉLÉPHONE

E-MAIL

Bon de commande

merci de livrer cette commande

DESIGNATION	TAILLE	QUANTITÉ	PRIX UNITAIRE	PRIX TOTAL
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
Minimum de commande : 14,00 € (sauf Ecussons)			MONTANT TOTAL des articles ▶	,€
* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)			PORT * ▶	,€
<ul style="list-style-type: none"> Ecussons et Pin's : 1,00 € Autres articles : Forfait 8,00 € FRANCO À PARTIR DE 300 €			TOTAL en euros ▶	,€

Dom-Tom & étranger nous consulter



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



philosophie du PSE

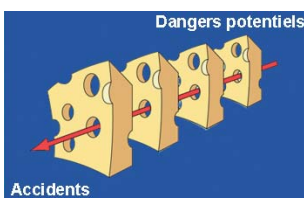
Sécurité, Efficacité, Liberté.

Notre monde de l'aviation est truffé d'acronymes. Le PSE, ce n'est pas pour nous le Parti Socialiste Espagnol, ni le Plan de Sauvegarde de l'Emploi mais le Plan de Sécurité de l'Etat. Derrière cette formulation un peu abstraite, il y a une réalité réglementaire bien concrète depuis 2008.

C'est en effet une exigence de l'OACI qui est mise en musique par tous les Etats et en particulier les Etats Européens au travers une déclinaison propre à l'EASA, l'EASP (European Aviation Safety Plan). Comment définir schématiquement l'esprit du PSE ?

Les machines, les hommes, les organisations

La sécurité a pendant longtemps été une affaire de techniciens, portant principalement sur l'amélioration des machines. L'attention a porté ensuite sur ce que l'on a pris coutume d'appeler les facteurs humains. Il s'agit à présent de comprendre que le risque est produit par les organisations et que la causalité complexe d'un accident est le produit d'une multitude de facteurs. C'est la fameuse image des tranches de



gruyère, la survenue d'un accident se fait toujours par une suite de petites erreurs, de transgressions.

L'accident est la suite de plusieurs franchissements. Dès lors pour minimiser les

risques, il faut évaluer ces dysfonctionnements organisationnels, où se mêlent machine, homme, réglementation, environnement. Un des pères de cette analyse systémique est le psychologue anglais James Reason. Elle a comme principal mérite au niveau des « agents » de les affranchir de l'idée de faute avec sa dimension morale pour penser l'objectivité de l'erreur qui est la conséquence d'une imbrication fine de l'homme et de l'organisation.

En pratique pour identifier ces « défaillances systémiques », le PSE offre trois outils, une analyse réactive (accidentologie), une analyse proactive (étude), une analyse prédictive. Bien entendu cette belle construction doit être vertueuse pour diminuer le risque global, en fonction de la boucle PDCA (Plan-Do-Check-Act) ou en français le PFCA (Prévoir-Faire-Contrôler-Améliorer). Si le lecteur est encore là, qu'il sache qu'il s'agit de la version soft de cette présenta-



Dessins : TEV

tion. Il pourra lire avec intérêt le Manuel du Programme de Sécurité de l'Etat pour une connaissance plus ardue.

Réactions et interprétations

La première réaction pourrait être celle de la démagogie, il est vrai tentante et facile, consistant à voir dans ces abstractions jargonantes un langage technico-administratif plus proche du « ciel des idées » que de la réalité concrète. Mais la démagogie est mauvaise conseillère. Concrètement en quoi le PSE change-t-il notre pratique d'ULMiste ?

Il y a plusieurs lectures. La première consiste à dire que nous faisons du PSE comme Monsieur Jourdain fait de la prose. L'accidentologie, l'anticipation, les études ponctuelles ont toujours existé, il est vrai de manière plus artisanale et moins systémique. Le PSE ne serait qu'une manière de mettre des mots nouveaux (pas toujours très beaux) sur des pratiques déjà existantes. Il y a certainement du bon dans la tentation de mettre de l'ordre. On peut cependant dans une lecture plus critique se poser deux questions : est-ce que les présupposés de cette analyse sont vrais ? Pourquoi est-elle adoptée de manière aussi systématique ?

Nous n'avons pas l'autorité pour discuter du fondement des analyses de J. Reason mais tout le monde peut s'accorder sur le fait qu'il s'agit bien de sciences humaines et non de sciences exactes. Et même si l'on considère que la sociologie des organisations est la plus dure des « sciences molles », ce qui reste à prouver, on peut émettre certains doutes sur la pertinence des analyses. N'est-il pas surprenant que toute cette théorie parle si peu de l'histoire, du symbolique, de l'imaginaire ? A force de vouloir identifier l'erreur dans le système, ne finit-on pas par faire du sujet un simple agent en le privant de la signification que peut avoir l'action pour lui ? Nous arrivons à cette situation paradoxale où la notion de faute, et donc malgré tout de responsabilité, est totalement expulsée de l'analyse des risques pour prendre sa revanche dans le domaine judiciaire. C'est d'ailleurs le paradoxe de notre époque : d'un côté l'analyse objective, de l'autre le procès.



On postule donc une rationalité « complexe » du système en s'affranchissant de la signification pour les acteurs eux-mêmes. La sociologie a montré depuis longtemps qu'une approche purement objective, quantitative, avait quelque chose d'illusoire et même de pervers. Le sociologue Raymond Boudon a très bien décrit cette illusion dans « *Effet pervers et ordre social* ». Car en effet que signifie concrètement le PSE pour moi ? Quel usage puis-je en retirer ?

Nous savons qu'il y a une positivité de l'erreur, qu'elle est instructive. Que toute pédagogie passe par cette reconnaissance. Encore faut-il que je me les attribue ! Ce n'est pas le système en dernier ressort qui agit mais bien moi. Il se peut que le PSE me veuille du bien (l'enfer est pavé de bonnes intentions) mais aussi dur que cela puisse paraître, le pilote qui emmène un passager est responsable. On ne peut pas disjoindre aussi facilement la dimension objective de l'action et sa signification. On vole pour se faire plaisir, pour éprouver une liberté dans certaines transgressions, celle de la pesanteur, celle de l'ordinaire de nos vies, celle d'une communauté historique et symbolique. La sociologie sans sujet, l'agent sans responsabilité, la rationalité systémique sont des modèles qui ont montré leur limite.

Les leçons de l'histoire

Que nous dit l'histoire ? Les situations de pilotage qui permettent d'éviter d'aller à la faute sont connues : la vitesse, l'altitude, la capacité de poser à tout instant, l'évolution moteur coupé, l'humilité, la remise en question, l'expérience, cela fait partie de ce que l'on appelle les compétences de base qui sont aussi les mises en situation complexe et variée dans lesquelles il faut savoir rapidement prendre la bonne décision. Est-il besoin de partir aussi loin dans la théorie pour le savoir ?

Que nous dit l'histoire ? Que c'est la formation qui est le cœur de cet équilibre. Que former est une alchimie complexe entre des compétences, une réglementation, un rapport à autrui. Ce que l'on garde d'une instruction peut bien sûr être codifié mais l'essentiel est ailleurs. Et cette formation doit être incessante, si possible incitative pour avoir plus de sens.

Que nous dit l'histoire ? Que l'on ne peut placer sous le même modèle un paramoteur, un avion de transport, une centrale nucléaire, l'agence du médicament. C'est une manière intellectuellement satisfaisante mais pratiquement irréaliste. « Le réel, c'est ce qui cogne ».

Fascination et abstraction

Et c'est là le sens de notre seconde question. Admettons que le SMS puisse être éclairant par certains aspects, mais reconnaissons aussi qu'il n'est qu'un modèle possible et que les sciences humaines supposent plus que tout une très grande prudence méthodologique. Alors pourquoi, sous ces réserves, fait-il l'objet d'un tel engouement au point de devenir la clé de voûte de la politique de l'Etat et de l'Europe ?

Dans l'Ancien Régime et la Révolution, Tocqueville se demande pourquoi le Contrat Social de Rousseau qui est un ouvrage difficile, ardu, abstrait, connu de tous sans être vraiment lu, a été l'objet d'un tel enthousiasme pour les révolutionnaires ? Il l'explique principalement par la puissance unificatrice de la Raison qui permet de penser dans un pays jacobin et centralisateur l'unité de l'action. En somme peu importe la réalité, l'essentiel est que le modèle offre une lecture rationnelle de ce que l'on pense être le réel. Cela n'enlève rien au génie de Rousseau, ni à la force de ses idées mais doit nous sensibiliser au fait que le succès d'une théorie est souvent dû à des mobiles qui sont extérieurs à la théorie elle-même.

C'est dans la nature d'une administration de trouver dans l'abstraction d'une théorie une justification qui vient servir sa puissance. L'ironie de l'histoire est que cette fois c'est bien du monde anglo-saxon que nous tirons cette rationalité unificatrice, les outils informatiques lui donnent une présence persuasive encore plus fascinante. Ne nous laissons pas intimider.

Retour aux fondamentaux

Que nous dit l'histoire (récente) ? Nous savons que le développement des JAR-FCL dans les années 1990, sous prétexte d'unification, a très largement entravé l'aviation de loisir certifiée qui peine encore aujourd'hui à trouver un nouveau souffle. Nous savons que la volonté excessive de rationalisation et son immanquable corollaire, la certification, peuvent à long terme assombrir notre activité. Fera-t-on le SMS du SMS ?

Il ne s'agit pas de renverser la table, de contester pour contester, de faire le mariole en étant hétérodoxe mais de rappeler calmement comme une antidote nécessaire à chacun que toute l'énergie et le temps que l'on consacre aux questions de sécurité mériteraient certainement que l'on se pose plus franchement la question de la méthode, celle de l'efficacité et de nos libertés. Ne suffit-il pas souvent en ce qui concerne notre aviation sportive et de loisir de revenir aux fondamentaux ?

Nous avons la chance d'avoir une administration faite de gens de grande valeur, pour la plupart passionnés d'aviation, pratiquants eux-mêmes, fin connaisseurs de notre histoire et de ses acteurs. Qu'en sera-t-il pour les générations à venir si on les éduque dans une rationalité hors-sol ? La computation des données n'a pas de sens en soi si on ne la met pas en perspective.



Donc concrètement a-t-on besoin du SMS pour mener à bien la réforme de la formation d'instructeur ? A-t-on besoin du SMS pour justifier l'utilité du parachute de secours ? A-t-on besoin du SMS pour faire le Mémo Sécurité ?

Deux excès, disait Pascal, « *exclure la raison, n'admettre que la raison* ». C'est bien humain, c'est plus efficace et surtout conforme à notre idée de la liberté.

Tout cela c'est de la théorie, en pratique, bons vols.

Sébastien Perrot



Publicité

LE VOL ULTRA-LÉGER

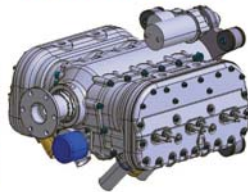
D-MOTOR LF

26 ET 39



4 cylindres
injection 95 CV
58 kg
en ordre de marche

6 cylindres
injection 130 CV
78 kg
en ordre de marche



BATTERIES SUPER LIGHT
DÉMARRAGE et ÉNERGIE



850g
pour un
Rotax 912

ULM LE SENSATION



283kg
prêt à voler

Made in France

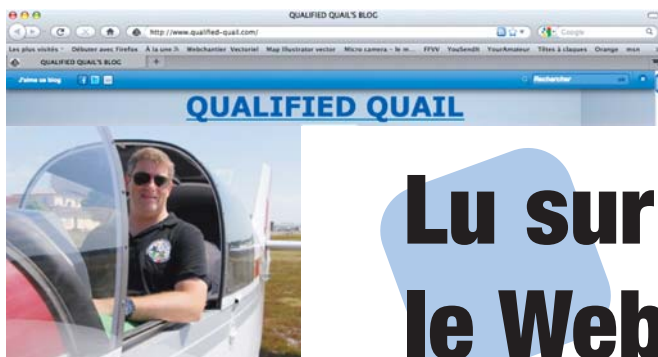
À partir de 57 000€ HT



contact@randkar.fr - www.randkar.fr

Tél. +33 02 40 64 21 66

Fax. +33 02 40 64 15 22



Lu sur le Web

Il y a plusieurs semaines déjà, j'avais décidé de partir à la découverte d'un monde qui m'était quasiment inconnu. Ce n'est pourtant pas faute d'y avoir été confronté à plusieurs reprises, mais un certain atavisme familiale (je parle de ma famille aéronautique) m'avait freiné jusque là.

Samedi dernier j'ai donc décidé de percer ce mur invisible, mais tout à fait réel, qui séparait pour moi le monde de l'aviation certifiée et celui des Ultra Légers. Je me suis rendu au Salon ULM Blois 2013, le 33ème du genre !

Ce fut une révélation, une véritable bouffée d'air pur extrêmement rafraîchissante.

en raison d'une météo aléatoire à mon point de départ je me suis rendu sur le site en voiture pour découvrir une organisation fluide, avec un fléchage plus que suffisant.

L'organisation du site était simple et propice à des échanges faciles avec les exposants. Les machines étaient toutes complètement libres d'accès. Pas de fil ou de barrière pour refouler les visiteurs. Dès le départ j'ai eu le sentiment que ce salon était pour moi, le visiteur, pour me charmer et me donner envie. Pas une seule fois au long de la journée je n'ai entendu ou vu des exposants être obligés de refouler des visiteurs peu respectueux des machines. Le visiteur n'est donc pas un sauvage ?

Accueil : j'aurais pu utiliser chaleur aussi. Que ce soit les membres de l'organisation ou les exposants, la facilité et la qualité de l'accueil fut

excellente. La gentillesse et la patience de tous fut exemplaire. Je n'ai croisé absolument aucun esprit chagrin de la journée. Tous ont répondu à mes questions sans le moindre signe d'impatience ou de condescendance. Tous furent d'une disponibilité que l'on rêverait d'avoir dans d'autres salons. Il ne fallait pas d'invitation spéciale pour aller sur un stand ! Les exposants étaient vraiment là pour nous les visiteurs.

Sérieux: au long de la journée je n'ai cessé d'entendre les pilotes, les professionnels, les cadres de la Fédération parler d'amélioration des machines, de réduction des accidents, de qualité de l'instruction, etc. L'image d'une communauté de sans foi ni loi date résolument. La communauté des «ulmistes» est une communauté mature consciente des ses droits mais aussi des ses devoirs et des ses responsabilités.

Innovante: c'est une certitude. Le monde ULM est un monde varié, riche et inventif. Les technologies nouvelles y sont testées et les idées nouvelles peuvent s'exprimer. Cette richesse et la rapidité de mise en oeuvre contribue à l'atmosphère de fraîcheur. Le poids des réglementations et des obligations de l'aviation certifiée freine les ardeurs des constructeurs d'avions. Pour les ULM il n'y a pas ce problème. On y voit donc émerger des concepts impossibles en aviation certifiée.

Multiples: et combien ! Le monde des ULM ce n'est pas seulement des avions plus petits ou plus légers. Ce sont les paramoteurs, les pendulaires, les autogires, les trois axes, les hélicoptères. Que de choix, que de possibilités d'expériences nouvelles ! La passion sans borne qui s'exprime de façon brute mais toujours très professionnelles.

Coups de coeur :

→ Pour la conférence «Comment va l'ULM ?» qui fut un plaisir de franchise et de transparence avec Monsieur Dominique Méreuze, Président de la FFPLUM, et Monsieur Patrick Gandil, Directeur Général de la DGAC. Les dossiers à traiter ou problématiques furent abordés en toute lucidité. La séance de questions / réponses fut exemplaire.

En résumé, et pour définitivement chasser le blues de la rentrée, l'aviation légère a réellement un avenir riche et sa branche la plus légère en est un des piliers. Et un pilier tellement riche que l'on peut y perdre la tête !

Patrick MILWARD <http://www.qualified-quail.com/>
onglet "liste d'articles" rubrique : ULM BLOIS 2013



le dauphiné
LIBÈRE

LE BILLET Mer, montagne et série noire

PAR ANTOINE CHANDELLIER

Il est des étés où, à égal de la montagne, le milieu aquatique revêt des habits sombres. Où l'émotion suscitée par un accident massif, une concentration de drames, a les effets du miroir grossissant sur la réalité d'un univers que l'homme ne peut administrer.

En 2013, c'est sur les plages que l'on dit l'été meurtrier. 91 morts par noyade depuis le 1er juillet,

le chiffre brut a de quoi effrayer et façonner l'image homicide que les amoureux des cimes ou du grand large ont en horreur. Il réveille aussi vieux réflexes et poncifs. Les journaux perlent de série noire, les ministres s'agitent et les voix s'élèvent appelant à la répression des imprudents.

Pourtant, le tableau dramatique dressé ces jours-ci est en trompe-l'œil. 91 noyés c'est certes trop. Mais on omet de dire que 400 personnes périssent en mer, lac ou piscine chaque été. C'est que, dans l'opinion, demeure l'obsession de faire chuter une mortalité qu'elle ne peut "socialement" accepter.

Alors, verbaliser comme sur la route ? Vieille antienne. La montagne, elle, vit un été médiatiquement calme. Les naïfs y verront l'effet des gendarmes postés au mont-Blanc : alpiniste au garde-à-vous et chutes de pierres aux trajectoires heureuses...

Le danger n'a pas déserté pour autant pas plus que le spectre de la série noire. Saviez-vous que 20 % des Français ne savent pas nager ? Sogeons d'abord aux vertus de l'éducation avant de brandir le bâton.

OFFRE SPECIALE*

RÉSERVÉE AUX ADHÉRENTS FFPLUM

1 an d'Abo à Aviation et Pilote
+ 1 fascicule BD "AVIATION SANS FRONTIÈRES"

= 60 € au lieu de 84,40 €

* Offre réservée aux nouveaux abonnés de France métropolitaine adhérents à la FFPLUM et dans la limite des stocks disponibles



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

<input type="checkbox"/> Je m'abonne : N° adhérent FFPLUM		<input type="checkbox"/> Offres HS Guide Métiers		<input type="checkbox"/> Offres HS Guide Pratique	
Offre spéciale BD Réservée FFPLUM France		France CEE		France CEE	
1 AN <input type="checkbox"/> 60 €		6 MOIS <input type="checkbox"/> 36 € <input type="checkbox"/> 42 €		<input type="checkbox"/> 36 € <input type="checkbox"/> 42 €	
2 ANS <input type="checkbox"/> 114 €		1 AN <input type="checkbox"/> 66 € <input type="checkbox"/> 76 €		<input type="checkbox"/> 66 € <input type="checkbox"/> 76 €	

Vos coordonnées : NOM Prénom

Adresse : Code postal :

Ville : Pays : Tel : Mail :

Je règle la somme de € par :

chèque à l'ordre de « SEES »

N° de ma carte de crédit :

carte bancaire

Crypto Expire en

Signature

Encore plus rapide,
abonnez-vous sur
www.aviation-pilote.com

Nouvelles Structures



M LPI ULM
AERODROME EPINAL DOGNEVILLE - 160 ROUTE DE L'AVIATION
88000 - DOGNEVILLE - 06.99.72.55.00

H HELI-LIGHT ULM
AERODROME DE CHAMP CADET
02400 CHÂTEAU-THIERRY - 03.24.72.81.85

A/M/P STARTAIR INITIATIVE
AERODROME DE FAYENCE 83440 FAYENCE - 06.09.18.17.18

R ICARUS PARAMOTEUR CLUB
LA VILLE DAVEAU 37160 LA CELLE SAINT AVANT
06.74.79.90.42 info@icarus-paramoteur.fr

REV ESPACE LOISIRS
SITE DE MICHEVILLE 57390 REDANGE - 06.85.57.99.99

M NORD AERO
AERODROME ROBERT FAUGERE - HANGAR SUD MOUNIS
40370 RION DES LANDES - 06.72.28.48.70

AEROMENDE
AERODROME DE MENDE-BRENOUX - CAUSSE DE MENDE
48000 MENDE - 06.80.85.80.40

M AEROCUB DU PAYS D'APT
AERODROME 84750 ST MARTIN DE CASTILLON
06.83.72.23.73 www.aeroclub-du-pays-apt.com

M BK'AIR
LES CAILLEBAUDES 17170 COURCON D'AUNIS
06.62.36.95.40 www.bkair.fr

A DEB'AVYONNAIR
AERODROME D'AVALLON - ROUTE D'ANNEOT 89200 AVALLON
06.72.72.19.13 www.debavonnair.com

M AEROSPORTS
AERODROME DE MERVILLE 59660 MERVILLE
06.85.92.29.98 www.aerosports.fr

A/M VAUCLUSE ULM
AEROPORT D'AVIGNON CAUMONT - 141 ALLEE DE LA CHARTREUSE
84140 MONTFAVET - 06.17.66.39.52 www.vaucluse-ulm.com

M NORMANDY ULM
AERODROME ROUEN BOOS 76520 BOOS
06.20.30.83.43

A/M VOLITUDE
AEROPORT GRENOBLE ISERE
38590 SAINT ETIENNE DE SAINT GEOIRS - 06.74.94.51.86
www.volitude.fr



Subventions fédérales



IMPORTANT

A compter du 1er janvier 2014, les modalités d'attribution des diverses aides financières dont peuvent bénéficier les structures affiliées ou les licenciés changent. Leur montant ne pourra pas dépasser 70 % de la facture acquittée par le bénéficiaire.

Sont concernées :

- L'aide jeunes pilotes ou instructeurs de moins de 25 ans
- L'aide spécifiques aux enseignants
- L'aide instructeur bénévole
- La subvention parachute de secours

Exemple : pour une aide jeune pilote de moins de 25 ans de 305 € :

MONTANT DE LA FACTURE ACQUITTEE	AIDE FINANCIERE ATTRIBUEE
1 000 €	305 €
400 €	280 €

Les subventions fédérales JEUNES



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

Formation pilote : 305 €

(sur justificatif) + **95 €** si l'école a reçu le label fédéral + **152 €** si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.

Formation instructeur : 1 525 €

Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

Formation pilote : 458 €

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

Aide INSTRUCTEUR bénévole

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

BIA ► aide de 35 euro par vol



aux structures affiliées,

permettant aux élèves de l'Education Nationale inscrits à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.

SUBVENTION PARACHUTE ► 1 200 euro



Pour les machines clubs :

avertir le siège fédéral par courriel de votre intention d'installer un parachute avant d'entreprendre la démarche, afin d'optimiser le nombre de subventions.
> Voir le détail sur le site fédéral.



AIR
AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAxes
AUTOGIRE | AÉROSTATS | ULM HELICO

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

ffplum@air-assurances.com

Tel 0 800 777 107

Inscrit à l'Orias N°07 000679 (www.orias.fr)

JE VOLE EN ULM, JE M'ASSURE ...

- Pour les dommages que je peux causer aux autres
- Pour mes propres dommages corporels
- Pour les dommages matériels à mon ULM

Consultez-nous ! Découvrez nos offres sur www.air-assurances.com

(Assurance de prêt, Santé, Hangar, ...)

