

ULM info





Pilote : Marie Liepmann - photo - Arnel Couette

Incitons, conseillons, encourageons et aidons nos jeunes à « voler »... pour la bonne cause bien évidemment !

Nous avons longtemps traîné une réputation de « casse-cou » indisciplinés sur des machines bricolées peu fiables... et beaucoup y croyaient.

Inversement, aujourd'hui, on voudrait nous faire croire que nos ULM sont techniquement si perfectionnés et si coûteux que la pratique de l'ULM serait réservée à une élite argente... et beaucoup y croiraient paraît-il !

Or, il n'y a rien de plus faux.

Parce que nous avons la chance d'avoir une offre de 6 classes d'ULM qui permet de répondre aux moyens financiers et aux goûts de chacun.

Parce que la réglementation spécifique ULM permet de devenir aisément propriétaire de son aéronef.

Parce que le marché de l'occasion est pléthorique et que dans toutes les classes il est facile de trouver des ailes à son goût et adaptées à sa « fortune », y compris si elle est très modeste.

C'est sur ce terrain qu'il nous faut inciter et encourager les jeunes, peu fortunés, à nous rejoindre. Avec à notre disposition une arme absolue : **le Paramoteur !**

Un paramoteur d'occasion de bonne facture peut en effet se négocier aux environs d'un peu plus de 3 000 € ; en travaillant pendant les vacances scolaires et universitaires et en demandant une aide complémentaire à toute la famille en guise de cadeaux d'anniversaire et de Noël, il est possible de réunir une telle somme. Ensuite voler à 3L/heure et entretenir son matériel et son moteur est à la portée de ceux qui roulent à mobylette ou à scooter et en démontent et remontent les mécaniques. Certes, il faut faire des choix et quelques sacrifices. Mais la passion est à ce (modeste) prix et le rêve n'est pas inaccessible. Les anciens qui lisent ces lignes s'y reconnaîtront car nous avons été nombreux à emprunter cette voie pour satisfaire notre soif inextinguible de voler.

Tordons donc le cou à ces rumeurs qui se répandent d'un ULM devenu inatteignable et montrons la voie à nos jeunes en leur livrant les vrais arguments : ceux de la modestie, de la simplicité et de l'effort. Orientons-les vers le Paramoteur. Ils seront pour la suite d'excellents pilotes, connaissant tout particulièrement bien mieux l'aérodynamique que beaucoup d'autres. Et ils monteront dans la gamme, si besoin et si possible, au fur et à mesure de leur ascension sociale.

Une campagne nationale s'adressant aux jeunes et les incitant à la pratique de l'ULM, plus particulièrement à celle du « Paramoteur », sera l'un des piliers de la politique fédérale en 2014. Nous travaillons à l'organiser.

Vous pouvez y participer en amont... toutes vos idées seront les bienvenues dans les semaines qui viennent. Et en la promouvant ensuite.

La jeunesse est notre avenir... C'est un lieu commun... mais il n'y en a pas de plus juste !

L'ensemble de toutes celles et tous ceux qui, au sein du Comité Directeur, des Comités Régionaux et du siège fédéral, œuvrent infatigablement pour que notre passion puisse continuer de vivre, se joignent à moi pour souhaiter à chacune et chacun de vous de belles fêtes, une année 2014 heureuse et de très beaux vols.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Les tamis de Socrate

Socrate qui avait, dans la Grèce antique une haute réputation de sagesse, préconisait d'utiliser 3 tamis avant de diffuser une information.

Ces trois tamis étaient : le tamis de la vérité, celui du bien ou du mal, et celui de l'utile ou de l'inutile. Dans notre société où tout s'articule autour de la communication nous pouvons vérifier tous les jours que cette pratique devrait s'appliquer à bien des situations.

Le premier filtre, celui de la vérité est fondamental, à quoi sert de diffuser une information qui ne serait pas fondée ?

Le deuxième filtre, celui du bien ou du mal, a aussi une grande importance, quelle est la motivation de l'information donnée, être positive ou négative ?

Le dernier filtre de Socrate est celui de l'utilité, est-ce que la nature de l'information donnée va être utile et servir ou est-elle de par sa nature sans intérêt ?

Que ressortira-t-il de ce crible ?

Si une information n'est pas vérifiée, qu'elle comporte des propriétés négatives et qu'elle n'est pas très utile, pourquoi la diffuser ? Réfléchissez sur ces préceptes.... C'est en répondant positivement à ces trois questions que notre souhait est de vous informer le mieux possible au travers de cet ULM Info.

L'ensemble des rédacteurs vous adressent leurs meilleurs vœux pour une belle année 2014. Faites de beau vols, mais restez couverts, l'hiver est là !...



Pierre-Henri Lopez
Rédacteur en Chef



4

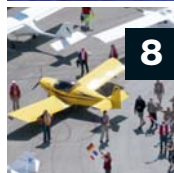
L'actualité en bref



6

EMF, General Conference

Dominique Méreuze



8

Le droit de voler se mérite

Jean-Claude Hanesse



10

Vive le Mulm !

Sébastien Perrot



12

Voiles de légende

Corinne Monloubou



14

Les Cadets ULM

Coralie Matéos et Jean-Marc Ketels



16

Les conseils de Peyo

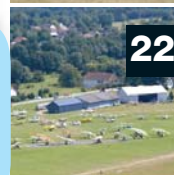
Pierre Pouchès



18

Championnats du Monde de slalom Paramoteur

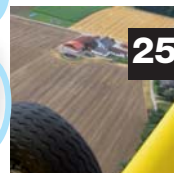
José Ortéga



22

Juridique

Serge Conti



25

Sécurité

Thierry Couderc



27

Basulm

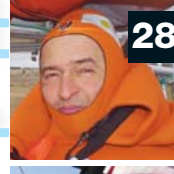
Pierre-Henri Lopez



27

Au féminin

Monique Bouvier



28

Couleurs de la terre

Thierry Barbier



30

Développement durable

Christian Piccioli



35

Nouvelles structures et subventions fédérales



32

Boutique fédérale



Un(e) assistant(e) administratif(ve) en CDI à temps plein.

De niveau Bac+2/3 en Administration, vous justifiez d'au moins 3 ans d'expérience à un poste similaire, vous permettant d'être rapidement opérationnel(le).

Ce poste très polyvalent comporte de nombreuses fonctions en relation avec l'activité fédérale, la gestion administrative, la préparation et le suivi des dossiers, le site Internet, les manifestations, etc... (Descriptif complet du poste sur www.ffplum.com)

► Maîtrise des outils informatiques (word, excel, outlook, Internet) et une très bonne orthographe sont indispensables, anglais souhaité.

Envoyez votre dossier complet de candidature (lettre de motivation manuscrite, CV et prétentions salariales) à : Nicole Focas, Directrice administrative, par courrier.



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 : Coralie Matéos, Corinne Monloubou, Monique Bouvier, José Ortéga, Pierre Pouchès, Thierry Couderc, Sébastien Perrot, Jean-Claude Hanesse, Serge Conti, Jean-Marc Ketels, Christian Piccioli, Thierry Barbier.
Crédit Photos : FFPLUM, DTA, P. Marguier, P. Tisserant, T. Barbier.
Photo Couverture : Thierry Barbier (Iceberg, Sud Groenland).
Design & fabrication : **Agence Mageral & Associés**
Imprimé en France à 10 500 exemplaires.
ULM Info 86 © Tous droits réservés FFPLUM - 12.2013



Claude Aubé

nous a quittés

Claude a été l'un des acteurs majeurs de la création de la classe 6 « ULM Hélicoptère », en tant qu'instructeur bénévole lors de la phase d'expérimentation, confiée à la FFPLUM par la DGAC, sous la hou-

lette de Jacques Maurel.

Nous avons pour Claude un immense respect, beaucoup d'admiration et de reconnaissance.

Claude se battait contre la maladie depuis quelque temps. Né en 1932, Claude Aubé a fait son premier vol en planeur dès 1947, puis en 1950, il passera le brevet de pilote privé ; il entre dans l'Armée de l'Air en 1951 où il devient pilote de chasse. Il décide en 1954 de passer aux hélicoptères et devient instructeur. Il quitte l'armée en 1957.

De retour à la vie civile, il est employé par Hélicoptères puis Gyrafrique. En 1963 il rejoint les Essais en Vol de Sud Aviation pour assurer la formation des pilotes « acquéreurs » (il formera le Roi Hussein de Jordanie et le futur Roi Juan Carlos). Après un passage par l'EPNER il devient pilote d'essai et il va poser un Lama à plus de 7 000 m sur le Mont Karakoram. En 1970, il franchira les 10 000 heures de vol.

Après de multiples aventures il quittera Aérospatiale DH en 1988 avec quelques 22 000

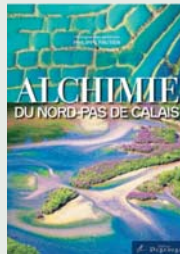
heures de vol mais continuera cependant à s'occuper d'hélicoptères avec la mise au point d'appareils comme le CABRI G2, le Rotorway 162 F et le Baby Belle SAFARI. Sa dernière passion aura été pour la classe 6 « ULM Hélicoptère » qu'il aura aidé à naître.

Claude fut un Président très actif de l'Aéroclub Louis Rouland à Berre-La-Farre dans les années 60 et aussi comme instructeur. Plus récemment il a œuvré pour développer en son sein l'activité ULM, mettant au service de ses élèves pilotes toutes ses qualités d'instructeur.

Il restera un sacré pilote, unanimement reconnu et apprécié pour ses compétences aéronautiques et ses grandes qualités humaines.

Nous présentons nos sincères condoléances à sa compagne et sa famille.

Photo
aérienne



Cinq ans après le succès de son premier ouvrage "Le Nord-Pas-de-Calais à tire d'aile" écoulé à 12 000 exemplaires, Philippe Frutier, Pilote ULM, revient dans le moindre détail sur cette région qu'il affectionne le plus avec "Alchimie du Nord Pas-de-Calais".

176 pages intérieures. Format 24x30 Prix : 35 €
Editions DeGeorge
102, rue Frédéric DeGeorge 62000 Arras
Tél. 03 21 715 333 www.editions-degeorge.com

Publicité

GRAND SUD EVASION
présente

MAROC ATLAS EVASION 2014

15-24 MARS

L'Aventure Bonheur

Un mélange d'océan, de désert et de montagnes à vous couper le souffle ... Tant de beauté et de paysages magiques réunis sur le même parcours ... Sans compter l'accueil marocain !

Au départ du port mythique d'Essaouira, nous longerons l'Atlantique jusqu'à la ville historique de Taroudant.

Puis en suivant l'Atlas majestueux, nous survolerons le Grand Sud marocain en passant par les vallées du Dades, en direction des dunes de Merzouga, et du Drâa pour rejoindre Ouarzazate ...

Zinedine SADAQUI, initiateur des grands raids ULM africains, et Gilles FINET à la direction technique, vous invitent à participer à cette grande aventure !

GRAND SUD EVASION
66 RUE PAUL CLAUDEL 21000 DIJON-FRANCE
CONTACTS : Gilles : +33 (0)3 80 43 46 93
Zinedine : +33 (0)6 13 60 91 97

grandsudevasion.com
grandsud@grandsudevasion.com



**TOUR
ULM**



De l'Atlantique aux Pyrénées...

La 19^e édition du Tour ULM 2014 aura lieu du 26 juillet au 2 août. Vous aurez prochainement accès à toute l'information (parcours et inscription) sur le site fédéral www.ffplum.com



**Championnats
de France
ULM 2014
à LEVROUX**



Pendulaires, Multiaxes et Autogires :
du 25 au 27 mai 2014

Paramoteurs : du 29 au 31 mai 2014
Accueil dès le 24 mai et transition le 28

mai. (le 1er juin sera réservé au cas où les conditions météo nécessiteraient un décalage de la programmation initiale d'une journée)

Base ULM des AILES MOTORISEES

Grange-Dieu - 36210 LEVROUX

LF3624 : N46°57'36"/E001°39'36" (540ft)

Contact Base : Denise Lacote : 02 54 35 70 66

Contact fédéral : Xavier Le Bleu : 06 70 04 61 71

OCCURRENCE REPORTING



flash
dernière
minute !

(Rapport d'évènement) : C'est une nouvelle procédure européenne, qui consiste à imposer aux pilotes d'aviation légère et commerciale de remplir des formulaires pour chaque « évènement » dont ils seraient victimes, du plus insignifiant au plus grave. Le système sera apparemment beaucoup plus contraignant que celui de « déclaration » actuellement en vigueur en France. Par l'intermédiaire d'EAS (*Europe Air Sport*), dont D. Méreuze (*FFPLUM*) et JP Delmas (*FFA*) sont Vice-Présidents, il apparaîtrait aux dernières nouvelles que

nous avons été entendus et qu'il y aurait de bonnes chances que nos ULM échappent à cette contrainte européenne.

Une bonne nouvelle en ce qui nous concerne et qui démontre l'utilité de notre combat et de notre vigilance pour la pérennité de cette Annexe II. Il faudra également ensuite veiller en liaison avec notre DGAC à ce que notre administration nationale... ne nous impose pas ce qui ne sera pas obligatoire au niveau européen !

ATO

(Approved Training Organisation - Organisme de formation approuvé) : Cette autre nouvelle et lourde procédure imposée par l'EASA (obligatoire en 2015) et à laquelle doit répondre l'aviation certifiée pour la formation aux licences de pilote privé, ne s'appliquera pas aux formations de nos pilotes d'ULM.



2 bonnes nouvelles en ce qui nous concerne. En effet nos aéronefs de l'Annexe II du règlement Européen 216/2008, paragraphes e & f échappent aux règles EASA. Ceci démontre l'utilité de notre combat et de notre vigilance pour la pérennité de cette Annexe II.

Publicité

HELI-TECH

CENTRE DE FORMATION HELICOPTÈRE Classe 6

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF FRANCE **LH212**



- Formation brevet classe 6 pilote et instructeur
- Stage intensif ou cours à l'heure
- Formation théorique
- Emport Passager

**Vente - Maintenance
Montage de kit**



NOUVEAU
Location hélicoptère classe 6
Réservée aux pilotes brevetés chez Heli-Tech

HELI TECH FRANCE : Aérodrome de Montélimar 26200
Heli Tech Nord : Courseulles sur Mer (14470)

06 36 64 84 13 - 06 78 87 27 61
www.heli-tech.fr - heli-tech@live.fr

*Simplicité
et légèreté*



**ASSEMBLEE GENERALE
PORTO (Portugal)
12 & 13 Octobre 2013**

**RAPPORT MORAL
DU PRESIDENT**



Il y a 10 ans déjà Keith, Jo et moi-même signions au bas de ses statuts la création de l'EMF (fin de l'année 2003). Ensuite, s'est tenue la première Assemblée Générale en début d'année 1994 à Paris. C'est ce dixième anniversaire de notre première AG que nous fêterons dignement à l'occasion de notre prochaine Conférence Générale de 2014.

Depuis 2003 bien de l'eau a coulé sous les ponts et bien des réglementations nationales et surtout européennes sont nées, sont entrées en vigueur ou en instance de l'être ; mais pas souvent au bénéfice d'une pratique simple et adaptée de l'aviation légère sportive et de loisir. Dans ce contexte assez gris, c'est encore l'ULM qui tire en général le mieux son épingle du jeu. Déjà il y a 10 ans nous

avons compris le danger puisque les statuts nous assignaient notre objectif principal ainsi :

- *De favoriser et développer l'ULM en Europe (tel que défini en tant qu'ULM dans le paragraphe (e) de l'annexe II de l'actuel Règlement du Parlement Européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence Européenne de la Sécurité Aérienne) et incluant tous les types d'aéronefs.*
- *De participer à l'élaboration des règlements et aux actions qui pourraient concerner cette activité afin d'en assurer un développement harmonieux.*



+ 2,50 %

C'est en 2013 la nouvelle progression du nombre des pilotes adhérents à notre Fédération (14500) ; preuve d'un intérêt toujours aussi vivace pour le vol Ultra Léger Motorisé et sa réglementation simple, bien adaptée. C'est aussi la reconnaissance de l'efficacité de la politique menée, en votre nom, par toute notre équipe.

- *De favoriser la libre circulation de ses pilotes en Europe.*
- *En tant qu'Association indépendante et sans but lucratif, représentative des intérêts de tous ses membres nationaux, l'EMF cherchera en particulier à négocier avec toutes les autorités européennes de régulation au bénéfice exclusif de l'ULM. Elle coopérera avec la Fédération Aéronautique Internationale (FAI), avec Europe Air Sports (EAS), avec les Aéro-clubs Nationaux (NAC) ou à défaut avec les organisations nationales représentatives de l'ULM, quand ce ne sont pas les Aéro-clubs Nationaux.*

Nous avons ainsi réussi, tout au long de ces 10 dernières années, certes à petits pas, mais avec beaucoup de persévérance, de persévérance et de cohésion entre nous à peser suffisamment lourd dans le monde aéronautique et institutionnel européen pour maintenir nos ULM hors des griffes de l'EASA en ce qui concerne notamment la navigabilité de nos appareils, les licences de nos pilotes, leur formation, le médical etc. Résultat que toutes les autres pratiques aéronautiques de loisir nous envient. Nous devons nous en montrer fiers parce que nous le devons avant tout à nous-mêmes. Aujourd'hui, le mouvement ULM est le seul à véritablement croître ou au pire à être stable dans certains pays de l'UE.

Bien entendu, nous ne pouvons vivre en marge des autres pratiques aéronautiques ; cela pour une raison essentielle : le poids que nous représentons est certes important et indiscutable au regard du mouvement ULM en Europe ; mais il l'est beaucoup moins, face à l'EASA, mais aussi à la Commission Européenne, au Conseil Européen et au Parlement Européen, alors que nous sommes assujettis aux mêmes règles de l'air, communes à tous les aéronefs. C'est alors que nous devons impérativement agir de concert, aux côtés des autres pratiques aéronautiques de loisir, rassemblés au sein d'Europe Air Sport.

EAS est l'interlocuteur privilégié des institutions ci-dessus énumérées. Elle fait la difficile synthèse entre l'intérêt commun, les exigences et intérêts particuliers de chacun de ses membres, pour présenter un front commun face à nos interlocuteurs... qui préféreraient nous voir divisés.

Je vous représente, au sein du Board d'EAS pour veiller à nos intérêts et je crois que personne ne pourra vous dire que je le fais « mollement » ! Je prêche certes l'unité, tout à fait indispensable. Mais je suis loin d'être naïf et parfois certains autres mouvements de notre communauté de l'aviation légère ne nous veulent pas que du bien. Il faut alors savoir aussi montrer des dents. Mais encore faut-il être présents en tous temps et en tous lieux !



Lors de cette Assemblée Générale de l'EMF (European Microlight Federation) du 12 et 13 octobre 2013 qui s'est tenue à Porto, Dominique Méreuze a été réélu Président pour deux ans.

L'exercice de cette synthèse est parfois difficile pour EAS et certains points de vue mal compris. La communication est un art difficile et délicat.

C'est pourquoi, en votre nom, j'ai invité à participer à notre réunion de Porto le Président d'EAS, afin qu'il nous précise l'esprit dans lequel travaille EAS, nous présente sa politique et ses objectifs généraux pour l'aviation légère de loisir en Europe, ainsi que la place particulière qui y est tenue par l'ULM. Il nous détaillera les dossiers en cours qui intéressent l'aviation légère en général et ceux qui sont du domaine de l'ULM en particulier. C'est pourquoi je ne les détaille pas ici.

Au sein d'EAS je veille (comme le lait sur le feu !) à ce que nos intérêts ne soient pas bafoués. Mais une chose est certaine : nous ne pourrions conserver notre statut privilégié en Europe qu'avec l'aide et le soutien d'EAS, face aux institutions européennes et autres intérêts politiques ou économiques.

Pour terminer, je souhaite souligner une belle action et un bel exemple de coopération entre deux pays membres de l'EMF cet été. Je remercie chaleureusement Le DULF, son président Jo, sa Vice-présidente Heike Wieland et Wolfgang qui les représente à Porto pour leur aide précieuse dans l'organisation et le déroulement du Tour ULM; ainsi que pour la chaleur de leur accueil. Le Tour ULM, organisé dans le cadre du cinquantième anniversaire de l'accord franco/allemand signé entre Konrad Adenauer et Charles De Gaulle, avait pour but de célébrer et de renforcer l'amitié franco/allemande entre les pilotes des deux pays. Ce « raid » français (100 ULM - 250 pilotes et membres de l'organisation) fut une réussite totale. Les paysages survolés du Bad-Wurtemberg, de Bavière et du Rheinland-Pfalz nous laisseront un souvenir impérissable. Déjà en 2009, Keith Negal et Paul Dewurst avait accueilli notre « armada » française dans le cadre du centième anniversaire de la traversée de la Manche par Louis Blériot. Ainsi, nous ne faisons pas que de la politique virtuelle à l'EMF, mais concrètement, nous favorisons aussi les échanges et l'amitié entre les pilotes européens.

Restons unis et manifestons fermement notre volonté de conserver une aviation Ultra Légère fondamentalement basée sur :

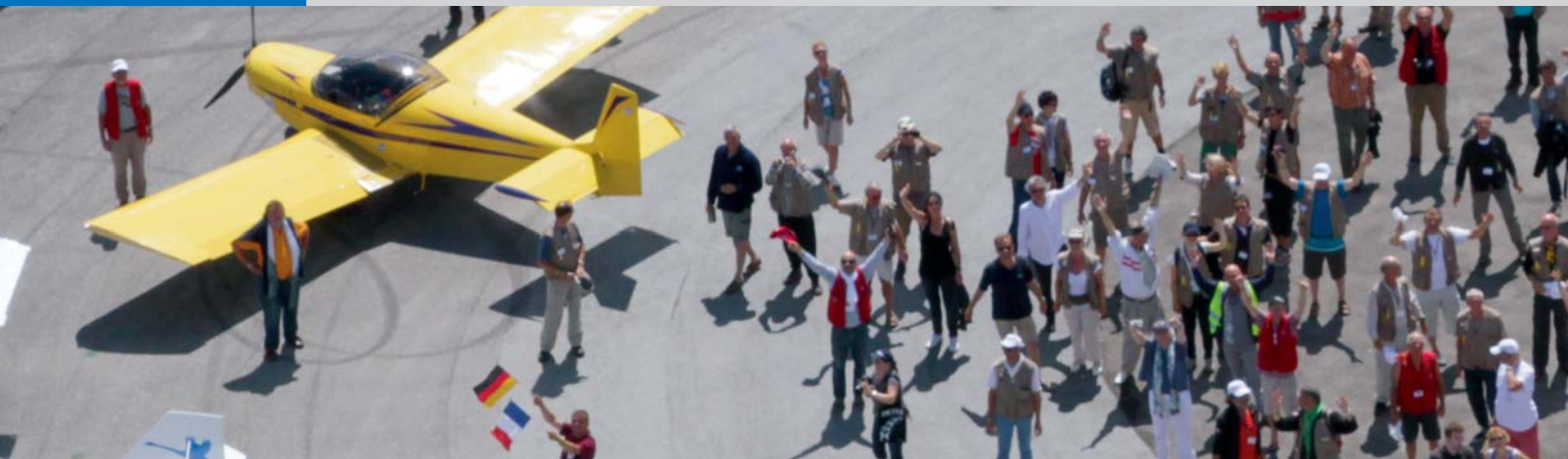
la « Liberté et la Responsabilité individuelle »

Dominique Méreuze, Président de l'EMF



ADHESION 2014

Les adhérents 2013 et les structures affiliées à la FFPLUM ont reçu les formulaires d'adhésion 2014. Nous attirons votre attention sur la possibilité de souscrire la licence-assurance de manière souple et directe par Internet www.ffplum.com Pour ceux qui retournent le formulaire à la FFPLUM, n'hésitez pas à l'adresser au secrétariat en décembre afin de recevoir l'attestation d'assurance rapidement (les chèques ne seront remis en banque qu'en janvier 2014).



Le droit de voler

Comme la plupart des personnes que l'on porte aujourd'hui à un poste "politique", je n'avais aucune idée de ce qui m'attendait, du travail qu'il faudrait entreprendre lorsque vous m'avez élu au Comité Directeur. Notre système électif est bien étrange, puisqu'il permet de confier la direction des affaires à ceux qui en ont le moins l'expérience, pour peu qu'ils aient été désignés par leurs pairs dans un élan de crédulité inconsciente...

Certains pourraient voir dans ce paradoxe un avatar de la démocratie... et je ne suis pas loin parfois de le penser !

La seule chose qui puisse compenser cette virginité originelle du savoir, c'est l'envie sincère de découvrir, d'apprendre de ses prédécesseurs, de s'initier au fonctionnement d'une machine complexe qui sert à perpétuer le fragile droit de voler dont nous disposons encore.

Après 9 mois d'exercice (une gestation !), il est temps que je vous livre le résumé de ma découverte, ma brève analyse de l'état de l'union, mes impressions d'initiation.

Un rappel tout d'abord : le droit de voler pour son loisir est fort mal réparti sur la planète ! Dans de nombreux pays, utiliser un engin volant est considéré au mieux comme une insupportable excentricité, au pire comme un crime justifiant largement votre embastillement ! Il serait à ce propos judicieux d'ajouter un item supplémentaire à nos fameux "droits de l'Homme" : nous bénéficierions ainsi d'un réseau dense de penseurs vigilants prompts à s'enflammer, dans le monde entier, pour la défense de notre passion...

Mais basta ! Je crains que ma suggestion ne soit prématurée...

En revanche - et c'est là encore le paradoxe ! - dans notre pays si prompt à prendre des dispositions législatives liberticides, dans notre pays qui a su consacrer dans sa Constitution un mortifère principe de précaution (alors qu'il eût fallu, bien au contraire, promouvoir un principe d'audace), a subsisté, comme le village gaulois, un étonnant îlot de liberté : notre réglementation française de l'ULM.

Ne nous y trompons pas : si cette exception française (pour une fois positive !) dure encore, ce n'est pas le fait du hasard, mais le résultat des efforts déployés par une équipe et en particulier par Dominique Méreuze qui a su, sans potion magique, mobiliser l'énergie exceptionnelle d'Astérix pour défendre notre droit de voler simplement. Et nous devons être bien conscients qu'il ne s'agit pas d'un de ces "droits acquis" que l'on reconnaît par ailleurs dans tant d'autres domaines de notre vie publique... c'est au contraire un trésor commun à défendre pied à pied contre les intérêts particuliers de certains, contre ceux qui, pour exister ou justifier leurs émoluments, sont prêts à toutes les turpitudes, contre ceux enfin qui - tourmentés par l'envie irrépressible de nous protéger - seraient prompts à nous rogner les ailes.

Après 9 mois donc, mon constat est donc le suivant :

- Une organisation a été mise en place pour défendre le fragile droit de voler : cette organisation (la FFPLUM !) prouve chaque jour son efficacité. Le premier objectif est donc de conforter cette structure, d'améliorer sa pertinence au service de l'ensemble de ses adhérents.

flash
subventions
fédérales



PAGE 35

A compter du 1er janvier 2014, les modalités d'attribution des diverses aides financières dont peuvent bénéficier les structures affiliées ou les licenciés changent. **Découvrez-les.**

flash
aux
Instructeurs



se mérite...

Pratiquement, la gestion d'un quotidien très lourd repose sur une équipe d'à peine... quatre personnes. Fragilité humaine donc, mais aussi fragilité technique : comme n'importe quelle entreprise, nous sommes de plus en plus dépendants de l'outil informatique : la gestion financière, la communication, l'information, la bureautique... tout est soumis désormais au bon fonctionnement de cet outil de plus en plus sophistiqué et... de plus en plus onéreux. Et le moindre grain de sable peut enrayer cette machine délicate, nous en avons fait l'expérience au cours des mois qui viennent de s'écouler. Il conviendra donc, dans les années à venir, d'améliorer -de sécuriser- le fonctionnement de notre fédération, en veillant de près à ce que les coûts inhérents à cette sécurisation n'explorent pas.

- Le second objectif me paraît être de maintenir à tout prix l'unité de nos membres dans leurs diverses pratiques. En dix ans, notre effectif a été multiplié par quatre : nous achèverons l'année 2013 avec près de quinze mille membres. Ce chiffre démontre notre vitalité, mais surtout donne à notre fédération une vraie puissance auprès des pouvoirs publics, auprès de l'Administration, et dans le monde sportif et aéronautique.

Notre force de négociation est directement liée au nombre de pratiquants que nous représentons. C'est malheureusement ainsi : la qualité de l'argumentaire ne suffit pas, il faut "peser" pour influencer les choix politiques. Chacun se souvient de l'aphorisme du député André Laignel, qui confirmait que l'on avait juridiquement tort si l'on était politiquement minoritaire...

On peut déplorer le principe, mais c'est hélas ainsi souvent que notre monde tourne ! Notre intérêt bien compris est d'être nombreux et de rester unis. Il conviendra donc, au cours des années à venir, d'aider nos pilotes à résister aux sirènes qui pourraient les séduire, en rappelant sans relâche l'intérêt d'une réglementation unique.

- Le troisième objectif est de conforter les moyens de la FFPLUM en matière de communication. Dans le monde médiatisé qui est le nôtre, nous ne sommes rien si nous ne sommes pas visibles. On peut là aussi déplorer cette substitution progressive de la forme au fond, qui va croissant dans tous les domaines. Mais, comme dit le sage Arabe, on n'arrête pas la mer avec les mains ! Partant de ce constat, nous devons donc poursuivre et augmenter les efforts faits au cours des précédents mandats, afin de mieux faire connaître nos pratiques et de conforter notre image auprès du grand public. C'est un travail qui ne sera jamais achevé, mais qu'il me paraît fondamental de remettre sans cesse sur le métier.

Tout cela ne sera possible que grâce à l'engagement de femmes et d'hommes partageant la même passion : les travaux qui ont déjà été menés au cours des neuf derniers mois laissent bien augurer du partage de ces objectifs par toute l'équipe fédérale.



Jean-Claude Hanesse
Secrétaire général de la FFPLUM



RAPPEL

Etre licencié pour l'année en cours est l'une des conditions pour figurer sur la liste des instructeurs diffusée par la FFPLUM. Alors, **AMIS INSTRUCTEURS PENSEZ À SOUSCRIRE VOTRE ADHÉSION !** Faute de quoi, votre nom « disparaîtra » automatiquement du site le 1er janvier pour ne « réapparaître » que le jour où vous serez de nouveau licencié.

Vive le MULM !

Si vous étiez à l'inauguration du Salon de Blois cette année, vous avez certainement entendu parler du MULM. Le président du Conseil général de Loir-et-Cher, Maurice Leroy, le Directeur général de l'Aviation Civile, Patrick Gandil, et le Président de la Fédération, Dominique Méreuze, ont souhaité chacun dans leur fonction que le MULM voit le jour. Qu'est-ce que le MULM ? Qu'est-ce que le monde de l'ULM ?

Si vous suivez de près la politique fédérale ou si vous êtes un lecteur fidèle d'ULM-Info, vous savez l'intérêt que la Fédération porte à l'histoire de notre mouvement, non pas par nostalgie, ou pour céder à la tentation très à la mode de la

unique de cette plateforme dans le paysage européen de l'aviation sportive et de loisir. Blois est donc historique, central et pleinement soutenu par la collectivité. C'est dans ce cadre que s'inscrit notre projet. Mais le plaisir de l'ULM est avant tout un



muséification mais bien pour revendiquer, conserver, montrer une histoire vivante dont nous sommes fiers. Nous avons en effet la conviction profonde que l'histoire instructive de l'ULM est un jeu permanent de progrès et de retour aux sources, d'innovation et de plaisirs simples, de diversité et de profonde cohérence. L'ULM a fini par s'imposer dans le paysage en pleine mutation de l'aviation de loisir. Mais cela il faut le montrer !

Ce travail actif de conservation a été mené avec ténacité, efficacité et bonne humeur par les Vieux Deb's que vous avez certainement croisés sur un terrain, à Blois ou sur le Tour et dont Guy Wardavoire nous tient régulièrement informés. Toutes les machines, documents, témoignages, qui ont un intérêt historique sont en effet rassemblés. Mais ce travail gigantesque doit être pérennisé, amplifié. Le MULM doit donc être un lieu de conservation où notre passé se fédère car c'est maintenant que les acteurs principaux de notre mouvement sont encore en activité, qu'il faut faire ce travail de rassemblement.

Le lieu qui s'impose naturellement dans notre histoire est l'aérodrome de Blois qui depuis 2007 est propriété du Conseil général du Loir-et-Cher qui a pris conscience du caractère

plaisir du vol, nous ne pouvons accepter l'idée d'un musée statique. Il faut que ce plaisir de voler soit accessible, palpable, soit pour découvrir le vol, soit pour le perfectionner.

L'objectif du MULM est donc triple.

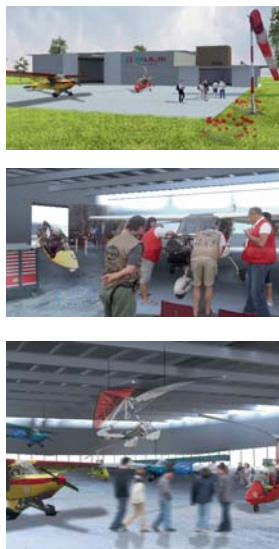
Il s'agit tout d'abord de promouvoir l'activité ULM dans toute sa diversité, montrer, voler, former, instruire. Le MULM doit être pour chaque pratiquant, chaque professionnel un lieu de rassemblement et d'expertise, de perfectionnement et de découverte. Cette promotion s'inscrit naturellement dans les traces du salon ULM tel qu'il existe et tel qu'il évoluera. Blois est, toute proportion gardée, l'Oshkosh européen de l'aviation de plaisance. Il faut donc se donner les moyens d'inscrire cet événement dans la durée. Nous étions 6 000 ULMistes il y a 10 ans, 15 000 aujourd'hui, la FFPLUM est la première fédération européenne. La France est un grand pays d'aéronautique qui s'est construit par la richesse de son aviation de loisir. Il faut le dire et le montrer !

Le second objectif du MULM est de conserver l'histoire de notre mouvement, de relayer le travail des Vieux Deb's avec des moyens différents mais en respectant l'idée d'un musée vivant

à l'image de ce que peut faire la Ferté-Alais pour l'aviation traditionnelle. Cela suppose bien sûr le sérieux, la compétence et l'engagement de tous. Cela suppose aussi une muséographie, un lieu de compréhension de l'aviation pour les jeunes notamment et pour le grand public qui connaissent si mal notre mouvement.

Enfin le MULM doit être un lieu qui favorise l'innovation, sur les motorisations, sur la sécurité, sur les systèmes de navigation où le visage de l'aviation de demain puisse prendre forme. Il s'agit en particulier de prendre la mesure de la révolution culturelle que sera le passage à l'électrique même s'il paraît lointain. Mais qui en 1995 prévoyait l'essor du numérique ? Qui a vraiment vu venir les drones ?

Tout cela est ambitieux et demandera du temps et des moyens. Il faut donc être patient. Chaque contribution est la bienvenue, notre mouvement est fort de ses initiatives



Les vues d'artiste présentées en illustration ne sont que des projets.

individuelles et nous mettrons prochainement en place des moyens de communication pour fédérer nos forces.

En créant le MULM comme association nous marquons une première pierre et très concrètement le Conseil général met à notre disposition un espace de stockage pour conserver les machines qui s'accumulent.

Dans l'idéal nous souhaiterions voir émerger le MULM en 2016. Il y a l'idéal et il y a le réel. Entre les deux : de la passion et des idées, des moyens, des doutes, des rencontres et des rêves qui prennent vie.

Au boulot, vive le MULM !

Sébastien Perrot
Président du MULM



Le Comité Directeur :
Président : Sébastien Perrot - Vice-Présidents : Guy Wardavoire, Jean-Marie Carré.
Secrétaire général : Pierre-Henri Lopez. - Trésorière : Denise Lacote.

L'Avenir de notre passé est en marche !

Depuis longtemps j'ai pu observer que les choses se passaient par étapes que ce soit dans une vie professionnelle, familiale ou associative.

En créant l'association « Les Vieux Déb's », nous avons voulu alerter sur l'urgente nécessité de faire quelque chose pour notre patrimoine ULM si important, si récent, si riche et qui risquait de disparaître sans intervention de notre part. Ce message est si bien passé auprès de tous, membres licenciés et instances dirigeantes, l'ancien et le nouveau Comité Directeur de notre Fédération, que l'on est certain maintenant que l'avenir de notre passé est en marche !

Toutefois avant de passer à cette nouvelle étape, difficile, longue mais riche en rencontres et aventures, que va être la « construction » au propre et au figuré de ce merveilleux projet du Monde de l'ULM (dont nous ferons partie), porté par le nouveau Comité Directeur et en particulier par Sébastien Perrot, il me semble important de faire un « arrêt » sur image en mettant en avant les hommes et femmes, entreprises et associations qui ont permis à la première étape d'alerter d'exister. Qu'ils en soient ici remerciés ainsi que la centaine de membres qui nous soutient à ce jour !

Pour des dons de documents, témoignages, films, matériels :

André FOURNEL, Laurent VASSEUR, Patrick BERANEK, Bertrand PICCARD, Jean Marie CARRE, Alain Yves BERGER, Henri PESCAROLO, Alain DREYER, Daniel LEMIERE, Christiane PHILIPPON, Annick D'OTREPPE, Patricia LAMY, Jean D'OTTREPPE, Bernard MICHEL, Hervé ROUSSEAU, Alex ZUCKERMAN, Patrick POULET, Alain DREYER, Christian CRAYE, Dominique MEREUZE, Christian LHOMME, Bruno HUART, Vincent BISIAUX, Daniel DUMAS de RAULY, Vincent PIRET et Bernard BLEECKX (société Aériane), Bertrand CLAVEAU, Marc LAMBERT, Didier QUINTARD, Claude TISSERANT, Roland MAGALLON, Philippe TISSERANT, Gérard BOURGOIGNON, François PRUAL, Jean DERMENGHEM, Luc LAMBERT, René COULON, Louis GABORIEAU, Marie Hélène GIENGER, Jean Luc PRIGNON, Patrick REBEYROL, Jacques DUPIN, Jean Bernard HARISCAIN, Reiner ROEHLICH, la FFPLUM.

Pour des dons de pièces, hélices, moteurs, appareils complets ou en pièces :

Francis BARBIER (ULM air Drakkar) pour le don de nombreuses revues ulm, des pièces détachées de Weed, Jean Paul DUHAMEL de Bouville (76) pour le don d'un Weed Chotia (le vrai Weed américain des débuts) et de la cellule d'un Weed mono Europa, Charles SCHIFFMAN (un Eagle), la famille LE TURDU (des éléments d'Albatros), Marco ROESSINGER (chariot pendulaire type " Raquepeuteu"), Charly CUENOUD (un chariot pendulaire et 3 ailes), Jean Jacques REMBERT et Gilles FROMONT (une aile Sabre 23 m), Jean Pierre LEFEBVRE (une aile "Plus 20" et l'ossature d'une "Plus 17"), Maryvonne et Daniel FILLON (un pendulaire mono construction amateur avec moteur Fuji Robin et un Chickinox mono), Vincent PIRET et Bernard BLEECKX de la société Aériane (pour le don du matériel de production du Mistral + des pièces), Christian THERVILLE (un Scout Australien), Marc ROESSINGER (1 chariot pendulaire Bardou moteur Cuyuna), Patrick ARNOU (chariot Mercure Danis/ aile sabre 23 m²), Denis PIEDAGNEL (une aile Epsilon), Jean Christophe SOLON avec la participation de Jacques Olivier LOMBARDIN (1 quicksilver), Christian TIREL (1 chariot DANIS), James GUERIN (1 Baroudeur), Marie DUHAMEL (1 chariot type Samourai et 2 ailes), Philippe et Marc CHABORD (Vector 610), Henri PICCA (Chickinox tandem, Rotax 447), Michel ROUBY(2 Vector 600 et pièces), Sylvain COTTE (Weedhopper JC31), François ALLARD (pièces de Ptérodactyl et d'Eagle et un Ultrastar), Jacques Antoine BREUVARD (pièces de Vector), Jean Jacques RAMBERT (moteur Fuji Robin), Jérôme VARET (Vector 610), Serge et Geneviève BOUCHET (Weedhopper mono, KFM), Simon ECHELARD (1 moteur Rotax 582).

Votre aide nous est plus que jamais précieuse, adhérez aux Vieux Déb's !
Joyeux Noël et Bonne année 2014 !



Guy Wardavoire
Association "Les vieux Deb's"

Voiles de légende à Toulon

« Mediterranean Tall Ships Regatta 2013 »
27-30 septembre 2013



Originellement la «Tall Ships Regatta » (ex « Cutty Sark ») a été rebaptisée « Toulon Voiles de Légende » pour accueillir dans la rade les grands voiliers mythiques arrivant de Barcelone. Après Toulon, seule escale française pour ces navires de légende, ces derniers ont ensuite poursuivi leur route vers La Spezia.

Sous l'impulsion de Luc Adrien, président de l'association « Castel-Mauboussin », basée à Cuers-Pierrefeu, notre comité régional a été approché doublement, d'une part pour nos ULM hydravions, d'autre part pour notre école de pilotage pour handicapés moteur et sensoriels, Handy Flying ULM Provence, basée au même endroit.

Originellement il s'agissait de faire amerrir nos ULM hydravions dans la rade, première place maritime et aéromaritime militaire française, de faire voler des militaires touchés par le feu rentrant du combat pour un baptême et une participation à

un concours de photos aériennes mais malheureusement, la météo n'a pas permis aux hydravions de se poser.

Notre partenariat commençait par l'implantation de notre stand et de notre simulateur de vol « Guy Trier » dans les locaux de l'IPFM (*Institut de Promotion et de Formation aux Métiers de la Mer*) sur le nouveau site portuaire de La Seyne-sur-Mer pour une exposition aéromaritime organisée en lien avec Patrick Ducrot, président de l'APREEV (*Association Promotion Relations Écoles Entreprises dans le Var*) comportant quatre thématiques :

- Le début de l'hydraviation en Méditerranée, avec focus « Latécoère »
- L'aéronautique Navale : les 3 sites Cuers, Hyères et Saint-Mandrier
- Focus sur l'hydravion « Ville de Toulon »
- Les métiers d'avenir dans le domaine de l'aéronautique

Avec le souci que le vol handi soit reconnu à sa juste valeur, Luc Adrien avait invité notre président fédéral, Dominique Méreuze, Pierre-Henri Lopez, notre premier vice-président fédéral et président du Pôle National Vol Hydro et Christian Piccioli, notre président régional.

Vendredi soir, au Musée de la Marine, a eu lieu la cérémonie « Handicap et Aéronautique » sous le haut patronage du Général d'Armée Bruno Cuche, Gouverneur des Invalides, suivie d'un dîner sur le port.

En présence de Maxime Coffin, Directeur Général de l'Aviation Civile, accompagné d'Odile Chérel, Directrice de Cabinet et de Geneviève Lévy, 1ère adjointe au maire de Toulon et Député du Var, il s'agissait pour Dominique Méreuze de remettre le brevet de pilote d'hélicoptère



ULM Classe 6 à Bernard Reymann et Philippe Richard. Maxime Coffin remettait la qualification d'instructeur avion à Philippe Carette, Eric Dabas, Guillaume Féral, handicapés moteur.

Une convention vouée à développer des actions de formation dans la filière aéronautique a également été signée entre la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Var et ACM (*Aéro Compétence Méditerranée*), association créée par Derichbourg Évolution Formation et l'Association Castel-Mauboussin, tous deux centres de formation aux métiers de l'aéronautique.

Grâce à un étroit partenariat entre l'Association Castel-Mauboussin, notre Comité et notre Fédération l'ULM ont pu prendre la place qui leur revient dans la région.

Partie intégrante de cet événement international prestigieux nous avons pu informer les jeunes, montrer notre attachement à la promotion du vol handi, toutes classes confondues, et signaler notre engagement dans la formation aéronautique.

Désormais, il n'en restera pas moins vrai que l'ULM a gagné ses quartiers de noblesse au sein de la base navale de Toulon, au sein de la Royale... !

Corinne Monloubou
Comité Régional ULM PACA



COMITÉ
RÉGIONAL
ULM



Région
PACA



L'hydro-surface Martigues-Henry Fabre inaugurée le 28 septembre



une alternative au Rassemblement International d'Hydravions de Biscarrosse.

Depuis notre premier rendez-vous avec la mairie de Martigues en 2010 pour le Centenaire Henry Fabre, nous avons travaillé en vue d'implanter une base ULM hydro à Martigues et même d'y créer

Le 28 septembre dernier le député-maire de Martigues et le conseil municipal ont invité Dominique Méreuze, Pierre-Henri Lopez et Christian Piccioli à l'inauguration de l'hydro-surface créée suite au protocole d'accord signé entre le Contrôle Aérien de Marseille Provence, la Base Aérienne d'Istres et la ville de Martigues en partenariat avec l'Hydro-Club de France, coordinateur du projet et l'implication efficace de son président Jean-François Monier.

René Manzano, responsable de la Commission hydro du Comité régional PACA était également présent.

La FFPLUM et le Comité Régional PACA se félicitent de la relance de ce site historique qui ouvre à l'ULM hydro de belles perspectives.

Corinne Monloubou - Comité Régional PACA

Publicité



Gagnez du POIDS...

Réduisez vos DISTANCES D'ARRET...

Faites CONFIANCE à 25 ans d'expérience...

...investissez dans la **QUALITE**
la **SECURITE**



N'hésitez pas à nous contacter. Nous répondrons à vos questions techniques et vous conseillerons sur le matériel adapté à votre usage.

Agréments:
EASA Part 21G
APDOA



+33 (0) 4 92 20 16 19

contact@beringer-aero.com
www.beringer-aero.com



Stage CADETS ULM

Dans le cadre de l'ensemble des actions pour l'amélioration de la sécurité des pratiquants, la Commission "Jeunes" de la FFPLUM a organisé, du 26 au 29 octobre 2013, un stage de perfectionnement sur le thème de la navigation et de la découverte des autres classes ULM.

Ce stage Cadet, au profit de 10 jeunes brevetés, âgés de 18 ans à 25 ans, était accueilli par le club ULM de Saint-Lieux-lès-Lavaur dans le Tarn.

La base est en fait un centre de formation de pilotes et d'instructeurs IULM. La logistique était donc très confortable.

Nos 10 "Cadets" ont eu à leur disposition : 2 multiaxes et 2 pendulaires, encadrés par Didier Darcy, Michel Marti et Bernard Fabre (*Instructeurs du club ULM de St-Lieux-lès-Lavaur*), du paramoteur présenté par Alexandre Mateos (*Instructeur à Orléans, Triple Champion de France et Vice-Champion du monde paramoteur*) et de l'autogire avec Stéphane Pegaz (*instructeur à Annecy 74*), et Ramon Dorrego (*instructeur à Colomiers 31*).

Tous les ingrédients pour un stage "parfait" !

- Météo presque encore estivale.
- Des jeunes passionnés et motivés avec une soif d'apprendre !
- Des encadrants et instructeurs, heureux d'avoir sous leurs ailes autant d'enthousiasme et une réelle soif de découverte.
- Un environnement qui se prête très bien à l'accueil de ce genre de groupe.

À l'issue du stage, un pilote multiaxes, s'est inscrit pour une formation autogire avec Stéphane Pegaz à Annecy. Trois Cadets se renseignent près de chez eux pour une formation paramoteur. Une « Cadette », pilote paramoteur, devrait prochainement s'inscrire à une formation multiaxes. Si l'objectif principal de cette opération est de permettre à



Vidéo du stage : <http://www.youtube.com/watch?v=fZbZbsGllwU&feature=youtu.be>



Adrien sous les yeux de Didier



Marie et Bernard



Hugo et Stéphane



Ramon et Marie-Louise



Pierre et Michel



RAPPEL >

Selon l'Arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) Version consolidée au 09 mai 2012.

Article 3 - Chapitre III : Stagiaire

Modifié par Arrêté du 30 avril 2012 - art. 1
> 3.2. Stagiaires ULM

> Un élève pilote ne peut entreprendre de vol seul à bord pour se préparer à la délivrance du brevet et de la licence de pilote d'ULM que s'il remplit les conditions suivantes :

- > Être âgé de 15 ans révolus.
- > Détenir une attestation de début de formation délivrée par un instructeur habilité, dont un



des jeunes de découvrir et partager leur passion du vol ULM, la FFPLUM souhaite que les Comités Régionaux se saisissent de ces opérations pour les décliner au niveau régional afin de permettre à plus de jeunes d'en bénéficier.

Le bilan est très positif autant pour les jeunes que pour les encadrants ! Vivement l'année prochaine ! Je tiens à remercier le Club ULM Saint-Lieux-lès-Lavaur pour l'organisation du stage, la qualité de leur accueil, leurs aides matérielles et financières.

Je remercie encore les instructeurs et les logisticiens pour lesquels les stagiaires n'ont fait que des éloges. Le Conseil général du Tarn et le Comité départemental ULM du Tarn.



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

Une expérience très enrichissante

tant sur le plan humain que sur la pratique du vol. Le groupe de Cadets a dès le début du stage fait preuve de cohésion et d'esprit d'équipe. La bonne préparation et l'état d'esprit dans lequel le stage s'est déroulé ont largement contribué à sa réussite. Félicitations aux Cadets et à l'encadrement, bon vols à tous.

Michel Marti
Président du club de Saint-Lieux-Lès-Lavaur



Thomas

double est transmis au service territorialement compétent pour la délivrance des titres aéronautiques de navigants privés accompagné des renseignements d'identité concernant l'élève pilote.

- > Les dispositions contenues au paragraphe 1.4 sont applicables aux élèves pilotes ULM, à l'exception de l'usage du carnet de vol.
- > Lors des vols d'entraînement seul à bord, le stagiaire ULM doit détenir, à bord de l'aéronef, l'autorisation écrite de l'instructeur habilité.

Stage
Comité
régional
CADETS
ULM

NORD-PAS-DE-CALAIS



Les 26 et 27 Octobre 2013, 10 jeunes du Nord-Pas-de-Calais ont pu participer à un stage sur l'aérodrome de Saint Omer, un stage entièrement financé par la FFPLUM et le Centre National pour le Développement du Sport (CNDS), encadrés par 5 instructeurs du Comité Régional, ils ont pu voler sur différentes classes d'ULM tout en se perfectionnant en théorie. Malheureusement le dimanche un vol vers l'aérodrome d'Headcorn a du être reporté suite à l'arrivée d'une grosse perturbation. La matinée a du se continuer en stage de perfectionnement théorique sans que l'on puisse voler. Les jeunes et l'encadrement ont tous retiré une grande satisfaction de ce week-end, comme en témoignent quelques extraits des remerciements des stagiaires :

Pierre Telliez : *< j'ai tout de même amélioré ma connaissance de l'air donc l'objectif est atteint. >*

Clovis Darque : *< ce stage m'a été très instructif, je remercie mes instructeurs et mes camarades cadets car l'ambiance était vraiment bien. >*

Alexandre Coche : *< Personnellement, je n'en tire que du positif. >*

Alexandre Mallart : *< J'y ai effectué mon premier vol en pendulaire, vol que je pourrais décrire d'inoubliable, de fantastique et de formidable ! >*

Jean-Marc Ketels
Président Comité régional ULM
Nord-Pas-de-Calais



les conseils
de
Pey 😊

Les essences

Les AVGAS

Essences pour moteur d'avion.

100 LL

Carburant plombé certifié pour moteur d'avion. Fortement polluant et salissant pour le moteur. Ne présente aucun intérêt pour les 2 temps et 4 t 912. **À n'utiliser qu'au titre du dépannage en carburant.**



91 UL

Carburant étudié pour les moteurs d'ULM. Moins polluant et salissant que la 100 LL. Ne contient pas de plomb. Bonne tenue dans le stockage. Efficace également sur les petits moteurs de motoculture (carburateurs et pompes à membranes).

À préférer largement à la 100 LL.

Les MOGAS

Essences pour véhicules automobiles.

SP 98

Carburant en cours de disparition.

Convenait particulièrement aux moteurs d'ULM.

SP 95

Carburant à utiliser à la disparition du 98. Peut provoquer quelques soucis sur les périphériques du moteur. **Soyez vigilants au changement de carburant.**

SP 95 E 10

Ce carburant convient à vos moteurs mais peut poser des problèmes aux périphériques. Consultez impérativement le constructeur de votre machine.

SP E 85

À ne pas utiliser

Les moteurs ne sont pas conçus pour. Augmentation du volume consommé de 60 à 70 %. Les joints et certains alliages d'aluminium n'apprécient pas.



A lire ou relire
dans le numéro
74 de déc. 2010,
les pages 14/15



Publicité



TOTAL



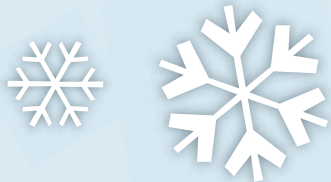
**Partenaire Officiel
du Tour ULM**



Conseils de saison automne/hiver

Vous rentrez dans
la saison où l'on
vole moins

Si vous devez hiverner votre machine



Si la machine doit peu voler

Que faut-il faire ?

Videz les réservoirs et les cuves de carburateurs
Protégez le moteur avec une bâche ou mieux, une couverture
Protégez les filtres à air et l'échappement avec une poche en plastique
Ne mettez pas d'huile dans les cylindres
Débranchez la batterie et rechargez-la

C'est tout et pas plus !

Que faut-il faire ?

Ne gardez que très peu de carburant dans les réservoirs
Vous referez les niveaux en temps utile
Vérifiez et maintenez le niveau de charge de la batterie
Protégez les filtres à air et l'échappement avec une poche en plastique
Maintenez la batterie chargée
Purgez les réservoirs le jour où vous remettez en route

C'est tout et pas plus !

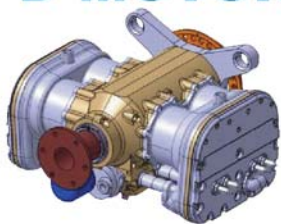
Fastoche non ?



Publicité

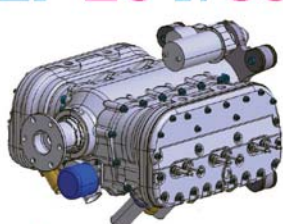
LE VOL ULTRA-LÉGER

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



À partir de 57 000€ HT



Tél. +33 02 40 64 21 66 - Fax. +33 02 40 64 15 22
contact@randkar.fr - www.randkar.fr

Championnat d'Europe ULM Classic'Class



En haut de gauche à droite : Christophe Vedraïne, Joël Amiable, Eric Changeur, Patrice Girardin, Jean-Michel Serre, Dominique Méreuze, José Ortega, Patricia Roumier, Georges Monier.
En bas, de gauche à droite : Guillaume Richard, Laurent Oth, Serge Bouchet.

Championnats du Monde de Slalom en Paramoteur



Aspres-sur-Buëch - 9 • 14 septembre

La FFPLUM a organisé les 1ers Championnats officiels FAI* à Aspres, non loin de Gap.
79 pilotes représentant 19 nations se sont disputés les différents titres.

Dans le numéro 85 en page 10, les champions se suivent mais... ne se ressemblent pas !

Nous aurions dû nous en apercevoir,

Voici l'équipe championne 2013 !



The 12th FAI European Microlight Championships



Le slalom en paramoteur n'est pas une idée récente, cela fait plus de 10 ans que différents acteurs imaginent une forme de compétition basée sur le slalom. Depuis plus de 15 ans, en compétition internationale, des épreuves consistent à toucher des piquets suivant un parcours établi.

Mais ce n'est qu'en 2010 qu'apparaît une compétition organisée exclusivement autour du slalom. Dès le début, c'est un succès. Plusieurs raisons font que les pilotes se lassent et se désintéressent des championnats "classiques" où il faut partir en navigation pendant 2 heures, perdre une demi-journée lors des fastidieux fueling et contrôles des machines pour les épreuves d'économie, attendre 1 ou 2 jours pour voir apparaître les scores, encore attendre que les nombreuses réclamations soient traitées...

Les pilotes plébiscitent donc le slalom, un format plus simple, plus rapide, plus dynamique. Il s'agit de contourner des pylônes gonflés mesurant entre 8 et 12 m de haut. Les épreuves sont courtes, entre 30 secondes et 2 mn. La règle est simple; établir le meilleur chrono. Les résultats sont quasi-instantanés.

Le circuit est établi autour de 2, 3, 4 ou 5 pylônes. La porte d'entrée-sortie est matérialisée par des cellules photo-électriques qui déclenchent et arrêtent le chrono.

Avec ce type de compétition, le paramoteur rentre dans une dimension spectaculaire. Un évènement sportif qui peut facilement attirer le public (et donc les médias). C'est aussi cet aspect qui attire les pilotes qui ont besoin, et c'est tout naturel, de reconnaissance.

Si encore quelques vieux briscards méritants s'inscrivent, ce sont surtout les jeunes qui affluent et font monter le niveau, une nouvelle génération attirée par le freestyle, la précision de pilotage et l'extrême.

La France, sous l'égide de la FFPIUM, organise en 2011 la 1ère rencontre internationale, une première Coupe du Monde. Une trentaine de pilotes sont inscrits. Durant 3 ans, la FFPLUM va travailler à établir et peaufiner un règlement sportif spécifique. Elle crée même SLALOMANIA, une entité dédiée à cette compétition. Un circuit national de plusieurs rencontres par an est mis en place. La plupart du temps, des pilotes étrangers viennent y participer. En 2012, la fédé prévoit d'organiser une Coupe du Monde d'envergure à Djerba. Malheureusement, la situation politique en Tunisie contraint les instances à annuler l'évènement un mois avant l'échéance.



De gauche à droite :
Alex Matéos,
Grzegorz Krzyzanowski,
Marek Furtak



Alexandre
Matéos
en finale

Cette année-là, la CIMA* approuve et valide la proposition de la France d'organiser le 1er Championnat du Monde de Slalom. En septembre 2013, un grand barnum est monté à Aspres-sur-Buëch. L'aérodrome du Chevalet est posé sur un plateau de plus de 60 hectares, le site est idéal par la superficie sans obstacles qu'il offre. Entouré de reliefs montagneux, le décor est tout simplement superbe. Le seul hic vient de l'aérologie par situation de mistral. Le vent du Nord s'engouffre par la vallée au Nord-Ouest. Le Chevalet se retrouve alors sous le vent et est balayé de fortes et violentes rafales.

C'est cette situation qu'ont subie les organisateurs et les pilotes durant 3 jours sans répit. Plus de 200 circuits avaient été conçus spécialement pour cet évènement en prévoyant d'effectuer au moins une quinzaine d'épreuves. Profitant au maximum des rares accalmies, la FFPLUM a pu finalement proposer 6 épreuves pour les 64 pilotes en décollage à pied, 6 également pour la douzaine de chariots et 3 pour les relais par équipe.

Malgré ces conditions météo défavorables, on assiste à de très belles manches, surtout en relais qui donnent une nouvelle dimension collective à ce sport individualiste. Les phases finales, regroupant les 8 meilleurs de chaque catégorie, ont été spectaculaires et ont maintenu en haleine jusqu'au verdict final le public et les concurrents.

Les Polonais, arrivés en force et armés de (très) gros moteurs et de (toutes) petites voiles ont dominé les débats. Ils remportent les médailles d'Or des 4 catégories (déco à pied, chariots, équipe et nation). Les pilotes français médaillés d'Argent les talonnent mais ne parviennent pas à les dépasser. Derrière, les Tchèques et les Espagnols ne peuvent que subir les chronos des premiers.

Plusieurs faits remarquables sont à noter. Le niveau général élevé et homogène des participants, derniers du tableau y compris, avec des pilotes visiblement déjà entraînés et aguerris à ce style de compétition. Aucun accident n'est à déplorer, seules 3 hélices ont souffert en percutant le sol. Il n'y a eu aucune réclamation, ce qui est une première dans l'histoire des compétitions internationales FAI. Enfin la bonne entente et l'ambiance qui se confirment d'année en année entre compétiteurs. Ceux-ci ont fait preuve de bonne volonté et d'une discipline qui ont participé largement à la réussite de cet évènement.

Ce premier Championnat du Monde de Slalom est une vraie réussite. Même si certains secteurs sont perfectibles, il n'y a eu aucune anicroche dans le déroulement des déco, des atterros, des slaloms ou des publications des scores.



En haut de gauche à droite : Pascal Valée, Sandrine Muzellec, Jérémy Pénone, Patrice Béffrey, David Muzellec, Alexandre Matéos, Thomas Migneaux, Frédéric Mallard, Guillaume Valance, Julien et Aurélien Ganaye, Coralie Matéos, Nicolas et Pierre Aubert.

* FAI : Fédération Aéronautique Internationale

* CIMA : Commission sportive ULM de la FAI

La FFPLUM par le biais de ses bénévoles, ses intervenants et ses différents partenaires marque la discipline sportive en écrivant une nouvelle page pour le paramoteur.

Il y a des chances que son empreinte reste encore mieux gravée dans cette histoire puisqu'elle devrait proposer sa candidature en 2014 à l'organisation des Championnats d'Europe de Slalom, les premiers du nom...

José ORTEGA



Service, qualité, disponibilité : un appareil italien s'achète chez Silvio !

Ecole ULM & Hélico



L'école Silvair forme les pilotes, ULM et hélico, depuis l'école de début, jusqu'aux conversions, prorogations ou renouvellement de licence.

Passez de l'avion à l'ULM sur Pioneer ou Groppo, découvrez l'hélico sur Robinson R22, préparez-vous pour l'hélico Classe 6, le PPL-H.

Du stage intensif à la formation complète, Silvair saura vous proposer un programme sur mesure, adapté à vos besoins. Ecole agréée, formation par instructeurs professionnels, sur machines au top !

Osez le kit

Profitez de l'hiver pour monter votre ULM. En moins de 500 heures, vous serez aux commandes de votre appareil.

• Kits Groppo Trial. Train classique ou tricycle. Montage auto-assisté sur CD-Rom. Manuel pas à pas.

• Kits Pioneer 200, 300 et 400. De l'ULM à l'avion 4 places CNSK. Du kit de base au kit avancé, selon votre budget et le temps dont vous disposez.

Livraison rapide. Personnalisation totale. Assistance Silvair, importateur officiel.



Kits Pioneer - Kits Groppo



Prêts à voler



Bonnes affaires - Disponibles sur parc !



Pioneer 200 & 300

Venez essayer un Pioneer 200 ou 300 et repartez en vol !

Silvair dispose actuellement d'un parc d'appareils neufs, prêts à voler, avec radio, transpondeur, parachute, spécialement pré-équipés. De superbes affaires !

N'attendez pas des semaines pour voler : essayez, comparez, adoptez et repartez aux commandes de votre appareil.

Silvair saura également vous dénicher les meilleurs financements et assurer votre formation ou remise à niveau.



Chez nous, le service est une priorité !

www.silvair.fr

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

Silvair distribue
Pioneer / Alpi-Aviation,
Groppo et TECNAM

NYNJA

Le Vol Plaisir



Nynja Ecole ULM Evasion

Champion d'Europe FAI 2013



En école, raid extrême ou en compétition...
Pistes courtes, Montagne, ou sur l'eau...
Avec ou sans porte !
Seul appareils customisables!
Simplicité, robuste 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



DES LIMITES FISCALES D'UNE ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE D'UNE ASSOCIATION

[à propos du jugement rendu par le
Tribunal administratif de Nouvelle
Calédonie du 6 juin 2013]

Que n'est-il tentant dans le cadre de toute activité et spécialement dans le domaine de l'exploitation d'une activité économique aéronautique exercée par la voie d'une association loi de 1901, de s'affranchir, notamment :

- de la facturation aux usagers de la TVA réduisant le coût des prestations offertes par l'association de 19,60 % (20 % à partir du 1er janvier 2014),
- du paiement de l'impôt sur les sociétés au taux de 15 % sur le bénéfice imposable jusqu'à 38.120 € et au taux normal à 33,1/3 % au-dessus de ce dernier chiffre.

Chacun a conscience du déséquilibre susceptible de s'installer entre une entreprise aéronautique exerçant dans le cadre d'une société commerciale dont les prix des prestations seront nécessairement beaucoup plus élevés que celles offertes par les aéroclubs et structures diverses exerçant sous forme associative, si ne sont pas respectées les règles légales qui gouvernent la matière.

La coexistence « pacifique » des deux types de structures ne saurait poser le moindre problème pour autant que chacun respecte la règle du jeu sociale et fiscale .

C'est ce que vient de rappeler avec fermeté un Tribunal administratif dans un jugement rendu en juin 2013 ayant estimé que toutes les sommes perçues par une association ULM requalifiées en bénéfiques imposables après déduction des charges admises en déduction de la gestion intéressée de cette association, devaient être soumises à l'impôt sur les sociétés.

Il échet de rappeler les règles strictes posées par l'administration fiscale pour bénéficier de « l'exonération des impôts commerciaux » et éviter une requalification dont les conséquences financières peuvent être majeures quoique les critères ne soient guère et pleinement évidents !

Une association aéronautique et plus généralement, un organisme aéronautique seront considérés comme non lucratifs sur le plan fiscal et échapperont – *en principe* ... - aux impôts commerciaux (IS, TVA notamment) s'ils répondent aux deux principaux critères suivants :

- gestion désintéressée,
- absence de concurrence avec le secteur commercial.

Sera mis de côté le critère plus délicat de « l'absence de relations privilégiées avec des entreprises ».



ES À L'EXPLOITATION QUE PAR LA VOIE JURIDIQUE À BUT NON LUCRATIF

1 - Sur la gestion désintéressée

Chacun connaît ce critère, mais un rappel des principes ne devrait pas être inopportun.

1.1. L'association ou l'aéro-club à but non lucratif, doit être **géré et administré à titre bénévole** par des personnes n'ayant elles-mêmes ou par personne interposée, aucun intérêt direct ou indirect dans les résultats de l'exploitation.

[Ce principe n'interdit pas aux dirigeants - de droit ou de fait - de percevoir une rémunération encadrée par la loi pour un montant brut mensuel n'excédant pas les 3/4 du Smic [à partir du 1er janvier 2013 : smic horaire brut : 9,43 € - smic mensuel brut (base 35 heures) 1.430,22 €].

1.2. L'association ou l'aéro-club à but non lucratif ne doit procéder à **aucune distribution directe ou indirecte de bénéfices**, sous quelque forme que ce soit :

(ainsi le Tribunal administratif de Nouvelle Calédonie dans son jugement visé ci-dessus a estimé que certains membres de l'association avaient constitué des sociétés commerciales parallèles visant « l'achat et l'entretien d'ULM » et bénéficiaient d'avantages que leur consentait l'association et notamment un droit d'usage systématique des infrastructures associatives ou encore un logement d'habitation.. !)

Certes, la recherche, même systématique d'excédents n'est en rien interdite, dans la mesure où l'association les affectera

à l'exécution de ses prestations habituelles ou à des actions entrant dans l'objet social à but non lucratif de l'association [Conseil d'État : CE 21/11/2007 - n° 291375]

1.3. Bien évidemment, les membres de l'association et leurs ayants droit ne pourront jamais être déclarés attributaires d'une partie quelconque des actifs (à l'exception, évidemment des apports qui ont pu être faits et... prouvés !)

2 - Absence de concurrence avec le secteur commercial

Critère peut-être le plus délicat et le plus à même de créer des distorsions.

Toute association, même respectant strictement le critère de gestion désintéressée, pourra être « redressée » si elle concurrence les entreprises commerciales **en recourant à des méthodes de gestion analogues à celles du secteur marchand.**

Le Conseil d'État a fixé la marge de manœuvre des associations et les limites de la concurrence portée au secteur commercial.

Il y a concurrence « contestable » quand :

- l'association exerce une **activité identique** à celle d'une entreprise concurrente,
- cette association exerce dans la **même zone géographique d'attraction**,
- les activités de l'association s'adressent au **même public**.

SUITE →

DES LIMITES FISCALES À L'EXPLOITATION D'UNE ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE PAR LA VOIE JURIDIQUE D'UNE ASSOCIATION À BUT NON LUCRATIF

Pour autant, même si ces critères sont réunis, l'activité de l'association ne sera pas systématiquement requalifiée comme lucrative et imposable si l'association démontre qu'elle exerce son activité dans **des conditions différentes** de celles des sociétés commerciales parce que l'association :

- répond à **des besoins insuffisamment satisfaits sur le marché**,
- s'adresse à un public ne pouvant accéder au marché trop coûteux pour lui, et en pratiquant des prix inférieurs ou en modulant ses tarifs en fonction de critères particuliers.

Cependant, et même dans ces hypothèses, l'association **ne pourra pas recourir à des procédés publicitaires excédant** les besoins de l'information du public sur les services offerts.

Ainsi tout aéroclub à gestion non lucrative ou toute association aéronautique dépassant le cadre de la mise à disposition de ses infrastructures au bénéfice de ses membres et s'ouvrant vers l'extérieur avec des méthodes s'approchant des méthodes commerciales devra suivre le même raisonnement que celui adopté par l'administration qui applique **la règle dite des 4 P**, aux fins d'apprécier si sa gestion demeure désintéressée ou non, en examinant les critères suivants par ordre d'importance décroissante :

- **produit ou service** proposé et **public visé** représentatifs de l'utilité sociale de l'activité qui doit tendre à satisfaire un besoin non pris en compte par le marché ou de façon insuffisante,
- **prix pratiqués** inférieurs à ceux du secteur lucratif,
- **étendue et nature de la publicité commerciale**.

Il convient de préciser à cet égard que l'administration a estimé que le fait de disposer d'un site d'information sur Internet

ne doit pas conduire à considérer que cette association recourt à des méthodes commerciales analogues à celles des entreprises du secteur concurrentiel.

Pratiquement, le cas de deux entités aéronautiques - *l'une associative, l'autre sous forme commerciale* - se trouvant sur un même terrain d'aviation, se livrant à l'école et à la location d'aéronefs, s'adressant à la même clientèle, se livrant l'une et l'autre à des publicités identiques sur les mêmes supports, et pratiquant des prix distincts, plus élevés pour la société, posera nécessairement la question d'une situation illicite susceptible de requalification par l'administration fiscale.

Cette situation posera en outre la question de la faculté pour la société commerciale d'engager un recours en concurrence déloyale à l'encontre de l'association qui la concurrencerait directement en violation des critères légaux et jurisprudentiels visés ci-dessus.



C'est l'application de tous les critères analysés qui permettront la coexistence légale et loyale entre les entités, le tout en exploitant opportunément les marges de manœuvre offertes par la loi et les décisions administratives et judiciaires tant il est vrai que c'est toujours l'excès qui conduit aux sanctions.

Serge CONTI
Avocat

PPL (H) - TT - UL - BL



ANNULATION de l'Arrêté préfectoral d'interdiction de vol ULM du 19 Août 2012

Préfet de
la Gironde !

Le 20 Août 2012, un communiqué de la FFPLUM vous annonçait que la Fédération demandait à son avocat, Maître Conti, d'apprécier la légalité d'un arrêté pris par le Préfet de la Gironde, suite à des incendies de forêts, "interdisant tout vol d'ULM dans les espaces exposés des communes à dominante forestière du 19 au 22 Août 2012" qui paraissait sérieusement devoir être remise en cause.

La FFPLUM l'invitait à engager un recours administratif propre à protéger dans l'avenir nos pilotes d'actes aussi arbitraires. Il nous semblait en effet nécessaire, autant pour la forme que pour le fond, de ne pas laisser les choses en l'état. Si nous laissons faire sans engager une procédure administrative, ce type de décision deviendrait une habitude sous n'importe quel prétexte (de sécurité toujours, bien évidemment !) ; par ailleurs toutes les formes de pratiques aéronautiques pouvant être concernées, le CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives) s'associait à ce recours.

Or, après l'audience du 15 Octobre 2013, le Tribunal Administratif de Bordeaux (mettre le lien du site fédéral pour les attendus de la décision en PDF) a annulé cet Arrêté du Préfet de la Gironde, pris le 19 Août 2012.

Cette décision est une excellente nouvelle : ainsi, un Préfet, tout Préfet qu'il soit, ne peut pas décider de tout arbitrairement et faire n'importe quoi... et s'asseoir ainsi sur une réglementation... qu'il est par ailleurs chargé de faire respecter !

**Cette décision est un beau symbole... !!!
Une jurisprudence sur laquelle nous pourrions tous nous baser dans le futur.**

Dominique Méreuzé
Président de la FFPLUM

ANTICOLLISION

L'abordage en vol n'est sans doute pas le thème d'amélioration sur lequel la marge de progression de la sécurité est la plus élevée statistiquement parlant au regard des circonstances les plus fréquentes d'accident. Mais c'est bien sûr un risque réel pour tous les pilotes, et si l'on étudie la base de données fédérale, on relève 5 événements dont 4 mortels sur les dix dernières années. C'est surtout un motif d'inquiétude récurrent de la part des pouvoirs publics qui s'inquiètent à juste titre, mais d'une manière peut-être un peu obsessionnelle parfois, des conséquences d'un tel événement qui impliquerait un avion de ligne et un appareil léger.

Le 02 novembre dernier, la collision entre deux Cessna aux États-Unis n'a pas fait de victime car l'une des deux machines procédait à un largage de parachutiste et tous les occupants, y compris le pilote, ont pu évacuer, alors que l'autre a pu se poser. Mais la diffusion mondiale des vidéos prises de l'intérieur a ravivé le débat sur ce point particulier de sécurité aérienne.



On peut visionner ces images sur le lien

<http://www.aerobuzz.fr/spip.php?breve2717>

Et puis l'émergence des drones dans le paysage aéronautique va probablement provoquer des évolutions dans la gestion de la circulation aérienne qui risquent à terme de remettre en question le concept même du vol à vue tel que nous le connaissons si nous ne nous emparons pas sérieusement du problème.

Certes, la question se posera de l'application du principe de base du « voir et éviter » par un drone. Mais de notre côté, il serait tout aussi difficile d'imaginer par exemple des paramoteurs se faire équiper de systèmes compatibles avec la détection non visuelle portant des noms plutôt étrangers à notre monde tels que « transpondeurs mode S avec fonction ADSB et CAS data monitoring ».

Alors, si nous ne voulons pas qu'une telle mutation ne se traduise par des restrictions ou des dispositions incompatibles avec la réalité de l'aviation ultra-légère, il convient d'abord de nous montrer performants au chapitre de l'anticollision. Pour ce faire, la première des conditions est d'être particulièrement rigoureux dans l'application des règles de l'air, le respect des conditions de pénétration des zones en fonction de leur classe et de la mise en œuvre des bonnes pratiques de surveillance du ciel.

L'EGAST (*European General Aviation Safety Team*) est la partie chargée de l'aviation générale, d'un groupe d'analyse et de réflexion international sur la sécurité aérienne dont l'ensemble des composants est regroupé au sein d'un organisme appelé ESSI (*European Strategic Safety Initiative*). Il publie régulièrement des opuscules de conseils sur les divers sujets intéressant la sécurité. Ainsi, son livret General Aviation 1 traite de l'anti collision en une dizaine de pages, dont la quatrième de couverture est une fiche détachable cartonnée, regroupant les principaux conseils en la matière.

C'est bien entendu en anglais, mais en voici la traduction - adaptation que je vous propose :

- Si vous avez besoin de lunettes, emportez systématiquement une paire de rechange - ayez un moyen bien adapté à votre vue pour vous protéger de l'éblouissement.
- Bien nettoyer le pare-brise et les vitres latérales – Si l'une ou l'autre des surfaces vitrées est trop rayée ou opaque, il faut la remplacer.
- Si vous êtes de petite taille par rapport au rebord du tableau de bord, utilisez un coussin.
- Soyez bien conscient des angles morts de votre appareil, tournez la tête et manœuvrez en conséquence pour les couvrir.
- Encouragez vos passagers à vous assister en regardant dehors.
- Entraînez-vous à utiliser une méthode de balayage visuel systématique du secteur de vol que vous occupez.



- Plutôt que de bouger les yeux de façon continue, procédez par étapes en fixant quelques secondes votre regard dans chaque secteur.
- Regarder dehors doit toujours prendre plus de votre temps que la consultation de vos instruments.
- Soyez familier de l'usage de vos équipements, de manière à passer le minimum de temps à contrôler le GPS, régler la radio, consulter la carte, etc.
- Lorsque vous avez détecté un autre appareil, ne vous focalisez pas sur sa surveillance, pensez à continuer à scruter le reste du ciel.
- Un autre appareil volant plus bas que vous, sera souvent noyé au milieu des détails du sol ou de l'arrière-plan.
- Un appareil avec peu ou pas de mouvement relatif par rapport à vous, est probablement en route convergente avec la vôtre, il est d'autant plus dangereux qu'il sera difficile à détecter.

- Si vous avez un transpondeur, mettez-le en fonction avec le code 7000 et l'alticodeur aussi longtemps que vous n'aurez pas reçu d'autres consignes.
- Si vous disposez d'un phare d'atterrissage, utilisez-le dans le circuit de piste.
- Les feux à éclat sont particulièrement utiles par temps couvert.

EN RÉSUMÉ

Gardez un bon niveau d'entraînement pour être à l'aise ; si vous maintenez vous-même et votre machine en bonne condition, préparez soigneusement vos navigations, cherchez à connaître et autant que possible à éviter les zones encombrées, et développez un réel sens du partage de vos tâches, vous aurez les outils de base pour prévenir le risque d'abordage en vol.

Thierry Couderc
Président Commission sécurité.



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 = 6037)		VISUALISATION DU REX	
Date de vol :	21/09/2013	Nature du vol :	de la formation
Fonction :	Instructeur		autre (*)
Meteo :	Favorable		en plaine
Appareil :	Multiaxes	Nature vol autre :	
		Phase du vol :	formation intégration AD non contrôlé
Equipements :	Parachute	Phase vol autre :	en finale
	Radio	Catégorie	Vigilance
	Transpondeur		
	GPS		
Description :	En exercice d'intégration sur AD non contrôlé, après le cours théorique fait la veille, nous décollons vers un autre terrain - transit sans histoire à 2000 ft, verticale terrain en auto information, et prise de vent AR pour une finale 31, lors de la verticale, je vois un appareil au roulage vers le seuil 31. Après la verticale nous nous mettons en descente à 2 m s vers le début de vent AR 31, vers 1500 ft nous apercevons le dit avion nous arriver dessus en montée, je remets en montée et a priori il part en descente. Il passe sous le Savannah a une une distance verticale que j'estime à moins de 10 m, je me suis demandé si son empennage vertical allait passé.		
Commentaires :	Mise en montée de la machine, et bonne réaction car commandes vives. Chaud très chaud, pas de d'auto information sur son alignement et décollage, dans la position ou nous étions pas de visibilité. On est passé près !!! Pas de radio de la part de l'avion au décollage, même si nous l'avions visualisé lors de la verticale, roulant au point d'arrêt, il s'est mis dans nos arrières en montée		
Enseignement :	Commentaire du modérateur : Un bon exemple du fait qu'en vol à vu, il ne faut pas compter sur la radio comme moyen d'anti collision sûr. L'autre appareil s'est peut-être senti en sécurité pour n'avoir pas entendu d'annonce. Le terrain n'étant pas contrôlé, il n'y a pas de vérification systématique de la qualité de la radio au moment de l'entrée en fréquence. Alors, panne matérielle, mauvais branchement du casque, erreur de fréquence etc...sont autant de cas qui peuvent empêcher une bonne communication.		
Impression :	Positive		



Licencié(e) de la FFPLUM, vous avez reçu la dernière édition du **Mémo sécurité du pilote ULM**. 40 pages d'informations pratiques et essentielles sur toutes les phases du pilotage !



Cette 4ème édition, est téléchargeable gratuitement sur le site fédéral, www.ffplum.com



nouvelle version !

BASULM est de nouveau en ligne, nous sommes persuadés que vous apprécierez les différentes nouveautés et aménagements introduits. Désormais vous pouvez consulter les fiches directement, l'identification ne vous sera demandée que pour créer une base, modifier une information et pour les importations de fichier.

Vous pouvez voir dans les statistiques que l'équipe BASULM a intégré de très nombreuses mises à jour, mais il y a encore beaucoup à faire !

BASULM est un outil indispensable et il nous appartient de le faire vivre, profitez de week-end pluvieux pour mettre à jour vos bases préférées, ajoutez quelques photos, il est tellement plus parlant de visualiser un terrain lorsque l'on ouvre une fiche.



Vous êtes les premiers concernés par le développement de cet outil et si chacun participe en apportant sa pierre à l'édifice, BASULM grandira et en sera bonifiée. Nous comptons sur vous.

Pierre-Henri LOPEZ
Administrateur BASULM



Remerciements à Emmanuel Blot responsable de l'informatique fédérale pour les longues journées passées à la restauration du programme suite au piratage et à Michel Hirmke pour les 390 fiches mises à jour.

NOUVELLE ADRESSE

<http://basulm.ffplum.info/>

Au féminin

10^e
anniversaire

du Rassemblement des femmes pilotes ULM

Le passage du trophée entre Valérie Cartais (du club qui a reçu le rassemblement 2012 à Niort) à Yvonne Riotte, du CR Alsace. En arrière plan, Philippe Dufay, président AC Saverne-Steinbourg.



photos : Raphael Ludwig (CR Alsace)

Les 6 et 7 juillet, la belle région Alsace accueillait 45 participantes, sur le terrain de Saverne-Steinbourg. Le rassemblement 2013 voyait deux particularités. D'une part une première dans le rapprochement avec les femmes pilotes allemandes avec la participation de 4 équipages dont la vice-présidente de la DULV. D'autre part, parce qu'il s'agissait du 10^e anniversaire du rassemblement national. À la suite du vol touristique sur le Haut-Koenigsbourg, c'est une cinquantaine d'Ulm qui se sont posés, pour une première, sur le terrain de Strasbourg Neuhof.

L'organisation et l'accueil de l'équipe du club de Saverne et du Comité Régional ont été à la mesure de cette édition spéciale qui s'est clôturée avec la remise des ailes alsaciennes par Dominique Mereuze. Ce souvenir en cristal a été spécifiquement créé pour marquer le dixième anniversaire du rassemblement qui a démarré en 2004 en région Bourgogne. Un DVD a été réalisé par le club de Steinbourg.

Merci à toutes et tous, organisateurs et participants. La Commission « voler au féminin » vous donne ren-

dez-vous, les 5 et 6 juillet 2014, en région Franche Comté à Gray.

Albums photos en ligne sur l'espace « voler au féminin » du site FFPLUM. Autres actions « voler au féminin » en 2013 :

- Les Journées découverte : 250 femmes ont fait leur VI dans les clubs avec la plus forte participation en termes de VI et de structures dans la région Poitou Charentes, puis la Bourgogne avec plus de 60 vols pour sa première participation et une remarquable implication du CD Aveyron et du club de Bozouls avec plus de 50 vols.
- la participation au 3^e rassemblement de l'AFFP à Dijon-Darois avec un bel engagement de l'équipe du CR Bourgogne et la venue d'une quinzaine de femmes pilotes.

Monique Bouvier
Commission "Volez au féminin"



Couleurs

de



Ayant assemblé avec des amis son premier Sky Ranger à Madagascar en 1999, Thierry Barbier a entrepris de survoler notre planète à raison d'un raid annuel. En 2013, il a volé du Canada à la France par le Groenland et l'Islande, portant à 85 le nombre de pays survolés.

FFPLUM : Comment tout a commencé ?

Thierry Barbier : enfant je rêvais de voyage et d'aviation. À 18 ans, j'ai appris à voler en delta puis en parapente. J'ai également commencé à voyager en allant en Grèce en autostop puis en Inde à l'occasion de mon service national en Coopération. Puis j'ai fait des choix de vie pour l'organiser de plus en plus autour des voyages et de l'aviation. Quand on me dit que j'ai de la chance, je réponds qu'il n'y a aucune chance mais essentiellement du travail acharné et des choix de vie avec leurs conséquences au niveau familial. En 1991 j'ai passé mon PPL et c'est en 1999 que je suis passé à l'ULM pour des raisons économiques. C'est la manière la plus abordable de voler, de plus avec un moteur à essence de petite cylindrée, c'est la plus faible signature dans l'environnement. J'ai pu ainsi en toute liberté me rendre jusque dans les coins parmi les plus reculés de la planète au cœur de l'Amazonie, au Groenland...

À ce propos, quel sont tes plus beaux souvenirs ?

C'est impossible de répondre tant il y en a mais tout d'abord je voudrais parler de toutes les personnes qui partout m'ont invité chez elles, fait partager leur quotidien. Ensuite j'ai survolé tant de paysages extraordinaires, incroyables que j'en avais souvent de petites larmes d'émotion tant la nature peut être une artiste incomparable dont j'ai voulu être témoin par mes photos et films. Il nous faut absolument protéger notre splendide et fragile planète sur laquelle pèsent de nombreuses menaces afin qu'elle ne devienne pas un enfer pour nos descendants. Parmi les paysages les plus forts : le Sahara immense, les parcs africains comme Amboseli, les îlots de l'Adriatique en Croatie, la Patagonie, les

hautes Andes et le salar d'Uyuni, l'Amazonie, le grand nord du Québec et le Groenland, l'Islande...

Comment as-tu choisi ton ULM et comment l'as-tu équipé ?

J'ai cherché un ULM bon marché, solide et facile à piloter et surtout économique à réparer. Mon choix s'est porté sur le Sky Ranger avec lequel j'ai survolé mes 50 premiers pays avant qu'il ne soit exposé 2 ans au musée du Bourget. Ce fut un très bon choix car j'ai eu des soucis !!! Qui m'ont amené à devoir le reconstruire entièrement et cela n'aurait pas été possible financièrement avec une autre machine. Un tube et toile se reconstruit toujours au plus faible coût ! De plus on peut voler les demi-portes totalement ouvertes... Le Sky est un peu la 2 CV de l'air ! Puis j'ai eu le premier Nynja, le proto qui est le nouveau Sky Ranger plus profilé, plus rapide.

Concernant l'équipement : je l'ai pensé de manière à sentir que je ne risque pas ma vie : moteur Rotax 912 s 4 temps fiable, parachute Junkers qui permet de pouvoir voler au-dessus de territoires inhospitaliers sans risquer sa vie en cas de panne. Balise 406 et spot et interface satellite par Sierra Echo, radio et transpondeur (finesse max), Efis avec horizon (inutile sans entraînement approprié, mais un bon joker au cas où !) GPS Garmin et GPS sur tablette, assurance à couverture mondiale Verspieren, huile Yacco ; j'ai une hélice DUC, une batterie lithium super B hyper légère, des freins Béringier. Pour le grand Nord, j'avais en plus canot et combinaison de survie, téléphone iridium, fusée, rations de survie...

la terre



Est-ce difficile de piloter partout dans le monde ?

La météo pas meilleure chez nous qu'ailleurs dans le monde. La seule règle essentielle : prendre son temps pour attendre des météo favorables ; pour mon travail de photos et vidéos c'était de plus essentiel. En allant sur mon site www.earth-colors.fr vous verrez que j'ai très souvent volé avec de superbes météo.

La préparation de mes raids est variable suivant le temps dont je dispose. Le minimum est de savoir si une autorisation est nécessaire, et comment l'obtenir. D'une manière générale, pour la plupart des pays c'est assez simple et libre (parmi les pays plus compliqués où je suis allé voler : Cuba, le Venezuela, la Bolivie, le Groenland). Je cherche aussi des contacts de pilotes ayant été voler là-bas et des contacts de pilotes sur place. Ensuite je cherche des infos sur le pays... je rédige d'ailleurs des résumés sous forme d'un fichier VOYAGES HORS FRONTIÈRES qui est en ligne sur le site de la FFPLUM : c'est le travail de ma petite Commission à la Fédé. N'hésitez pas d'ailleurs à me contacter pour mettre à jour ces fiches si vous avez été voler à l'étranger !

Faut-il être riche pour entreprendre de tel périple ?

Non, j'ai choisi un ULM économique et j'ai un budget « routard ». Parfois 80 % du budget c'est l'essence comme en Amazonie en 2011 ou lors du tour du Québec en 2012 ou en Islande en 2013. J'ai du matériel de camping léger mais je ne l'utilise pas souvent. J'ai volé avec une vingtaine de copilotes différents qui m'ont aidé à financer ce tour du monde. Contactez-moi si cela vous tente !

Concernant les taxes d'atterrissage c'est extrêmement variable. De 0 à 300 € comme au Groenland cette année. J'essaye de le savoir avant et de prévoir un itinéraire en conséquence (je n'ai fait que 3

pistes au Groenland par exemple). Je refuse tout handling qui augmente la note quitte à passer souvent beaucoup de temps pour les formalités.

Faut-il être un pilote exceptionnel ?

Non, un bon pilote est un pilote qui augmente peu à peu son expérience en volant. Plus on vole, plus on fait corps avec sa machine comme avec sa voiture qui devient le prolongement de ses bras. C'est la même chose pour l'ULM sauf qu'on vole moins qu'on ne conduit et que cela prend plus de temps ! En l'air le stress arrive aussi plus vite et plus on vole plus on est détendu en volant et on repousse l'apparition de ce stress. Il faut s'entraîner à des pannes, des déroutements. Il est aussi important de savoir faire des préparations de vols rigoureuses que de savoir improviser utile pour la gestion du stress.

Quels conseils à donner à ceux qui veulent partir ?

Volez, entraînez-vous, faites le tour de France puis ensuite lancez-vous à votre rythme dans des raids plus lointains... Consultez les fiches « voyager hors frontières » sur le site de la fédé et contactez-moi si vous avez des questions précises. Sachez que vous serez presque partout bien accueillis en arrivant en vol dans un ULM !

Bons vols.

Si vous souhaitez sponsoriser et voler avec Thierry Barbier sur une étape autour du monde ou lors d'un grand raid, tél. 0674652067 ou connectez vous sur : www.earth-colors.fr

Excellentes fêtes et bons Vols 2014

Concessionnaire

AirBorne
Magni
SkyRanger
SkyLane
Pegasus



www.airulmparis.com

idées cadeaux



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



Ouvert
7/7jrs

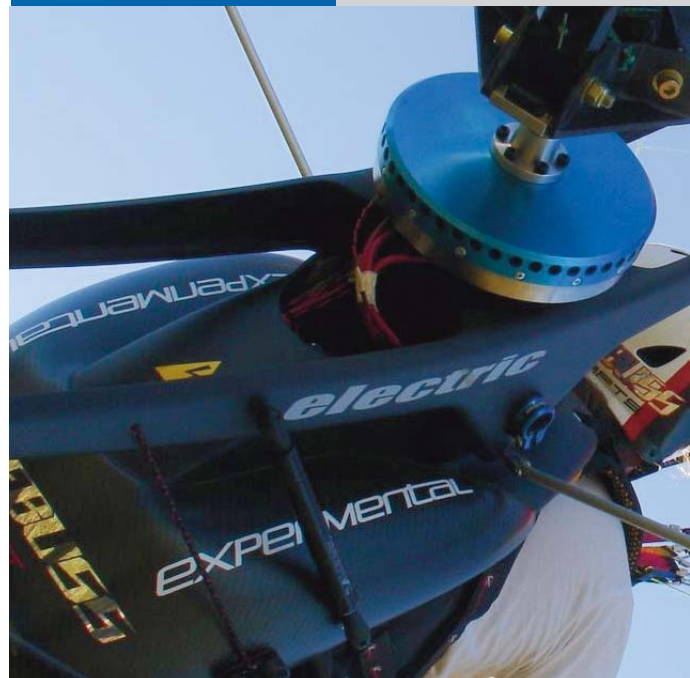
Centre de Formation ULM : Pendulaire - 3 axes et Autogire

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



Dévelop d u r

Après la 1ère Conférence du développement Durable du sport en PACA tenue en Décembre 2011,

Christian Piccioli, Président du Comité Régional ULM PACA a récemment animé une table ronde sur les thèmes Pratique sportive, développement durable, sport et activité économique et sociale en présence du professeur Dantin, vice-Doyen de la Faculté des Sciences du Sport d'Aix-Marseille-Université, Directeur de la chaire société, sport et management.

Dans ces rencontres où toutes les ligues et Comités régionaux des différentes fédérations étaient présentes, le but était de faire un bilan sur les thèmes : carbone-environnement, protections des sites, sports santé et environnement.

Pour l'ULM ces sujets sont d'actualité et l'arrivée de motorisation électrique en test sur différentes classes d'appareils a été l'occasion de nous inscrire dans une volonté politique de participer aux actions en faveur du développement durable.

La Commission Développement Durable de la Fédération Française d'ULM sous la présidence de Christian Piccioli est maintenant créée, cette Commission est animée par :

- Gilles Clisson, ingénieur en management à EDF, pilote ULM et instructeur
- Daniel Dalby, ingénieur, précurseur en électrique avec Pouchelec, créateur de l'Association pour la Promotion des Echelles Volantes, travaille sur la motorisation électrique depuis 2006
- Charles Donnefort, ingénieur, ancien élève de Chartres
- Bruno Sohier, Professeur à l'université de Chartres, Agrégé de Génie Electrique, Docteur Es Science section 63 (Electronique, Microélectronique Optique Laser)



veloppement a b i e

Les projets :

- Organiser un concours européen de construction d'un ULM électrique en partenariat avec EADS, EDF, DGAC, les universitaires, les industriels.
- Promouvoir l'ULM comme vecteur de développement non contraignant dans le domaine aéronautique par une réglementation adaptée.
- Développer une communication notamment pendant les salons comme ce fut le cas cette année à Blois.

Conférence Développement Durable au Salon de Blois 2013

(De gauche à droite :
Gérard Feldzer, Patrick
Gandil, Sébastien Perrot
et Christian Piccioli)



- Intégrer le futur MULM dans son pôle « Innovation Développement Durable ».

Si vous vous sentez acteur de notre évolution et que vous souhaitez nous rejoindre dans notre action, contactez le Comité régional PACA.

Christian Piccioli

Président du Comité Régional ULM - PACA



**Dernière
minute**

Création du premier club associatif d'ULM électrique sur Chartres par Bruno Sohler et ouverture par Georges Blottin à Montpellier d'une base ULM 100 % verte avec une école paramoteur électrique, ce qui prouve que l'innovation et le Développement Durable dans le monde de l'ULM, est en marche...

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



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.



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

12€

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



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

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

2 TAILLES

110€ 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. Fermetures "Eclair", réglages de ceinture, poignets et chevilles par velcro. 5 poches extérieures dont une sur la manche gauche. Coton et synthétique mélangé. 4 emplacements velcros pour badges.

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

45€



Drapeau fédéral

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.

20€



5€

Poster mural Cartabossy BASULM

Retrouvez l'intégralité des bases ULM et des aérodromes. Mise à jour mai 2013. Dim.: 117x130 cm. Papier pelliculé 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

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

Écussons

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



Porte-clés fédéral
En cuir véritable, acier nickelé, logo fédéral gravé.

6€



3€

Pin's inox
Diam.: 22mm.



10€

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



Bon de commande

merci de livrer cette commande

M. Mme. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

TÉLÉPHONE

E-MAIL

DESIGNATION	TAILLE	QUANTITÉ	PRIX UNITAIRE	PRIX TOTAL
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
Minimum de commande : 14,00 € (sauf Écussons)				
* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)				
• Écussons et Pin's : 1,00 €				
• Autres articles : Forfait 8,00 €				
FRANCO À PARTIR DE 300 €				
MONTANT TOTAL des articles				,€
PORT *				,€
TOTAL en euros				,€



Dom-Tom & étranger nous consulter

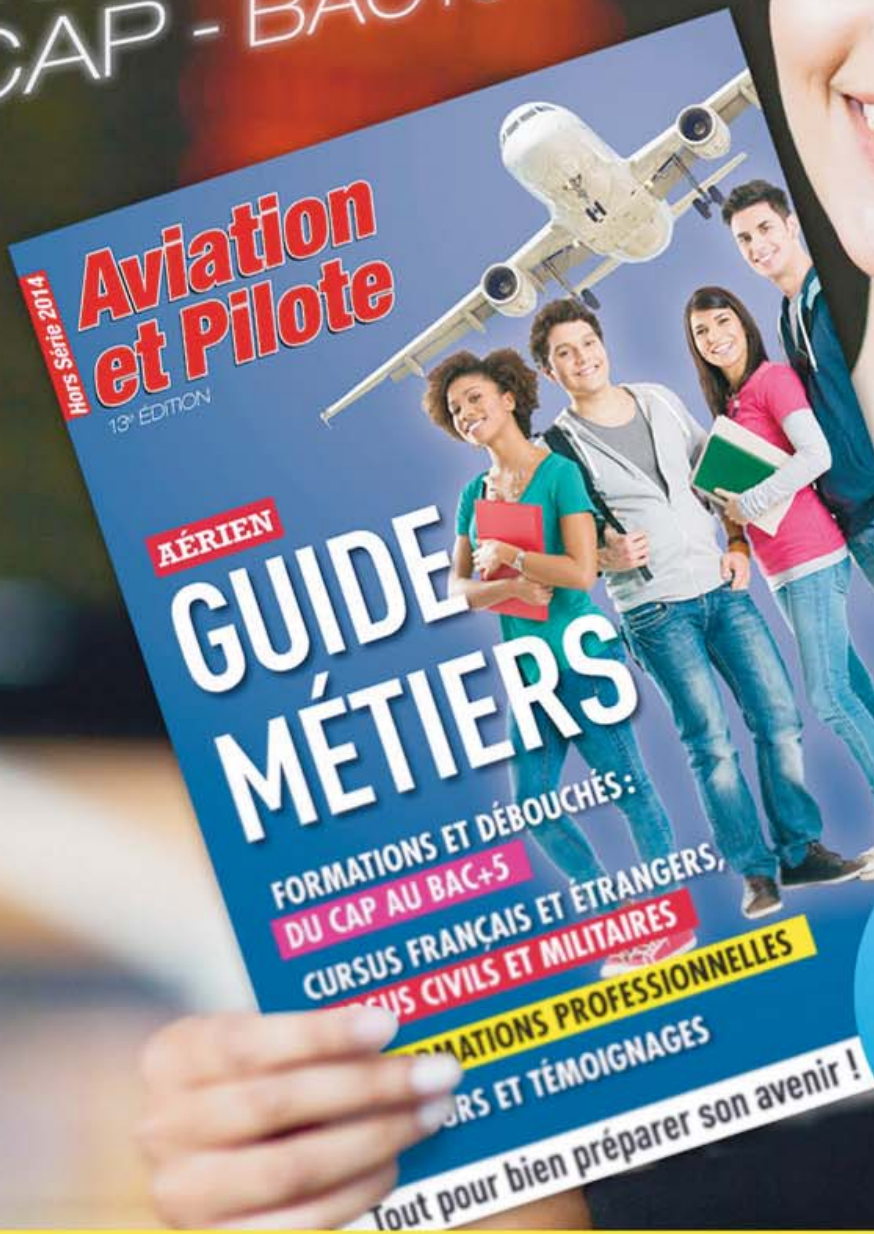


Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier - 94704 - Maisons-Alfort Cedex



NOUVEAU ! PREPAREZ VOTRE AVENIR :
LE GUIDE METIERS
2014

MAINTENANCE - PNC
PILOTE - INGENIEUR -
FRANCE/ETRANGER
CONTROLE - AEROPORT
CAP - BAC+5...



Le 7 Décembre !
7,50 €*
en kiosque et
par correspondance
ou en formule
abonnement
*hors frais de port

EN VENTE EN KIOSQUE ET SUR WWW.AVIATION-PILOTE.COM



IMPORTANT

À 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 et cela dans la limite du montant maximum qui peut être alloué.**

SONT CONCERNEES

- ▶ L'aide jeune pilote (305 €) ou instructeur (1 525 €) de moins de 25 ans
- ▶ L'aide spécifique aux enseignants (458 € pour les pilotes et 1 525 € pour les instructeurs)
- ▶ L'aide instructeur bénévole (1 500 €)
- ▶ La subvention parachute de secours (1 200 €)

ATTENTION, CES MONTANTS SONT PLAFONNÉS.

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

MONTANT DE LA FACTURE ACQUITTÉE	AIDE FINANCIÈRE ATTRIBUÉE
1 000 €	PLAFONNÉE À 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 : plafonnée à **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.

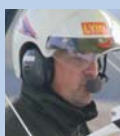
Formation instructeur : plafonnée à **1 525 €** (sur justificatif)

Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

Formation pilote : plafonnée à **458 €** (sur justificatif)

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

Aide INSTRUCTEUR bénévole



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

BIA ▶ aide de 35 € par vol



aux structures affiliées,

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

SUBVENTION PARACHUTE ▶ 1 200 €



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.

Nouvelles Structures



Motorisation
auxiliaire
X



A ALERION GYRO
AERODROME DE NIMES-COURBESSAC
CHEMIN DE L'AERODROME - HANGAR N° 9 -
AERO LOISIRS 30000 NIMES 06.72.70.07.82

M/P LIB'AIR LOYAT
AERODROME DE PLOERMEL / LOYAT
LE BAS DES GREES 56800 LOYAT
06.79.21.38.56

R AIN PARAMOTEUR
11 RUE DE LA TOUR 01800 MEXIMIEUX
06.51.75.43.09
www.ain-paramoteur.fr

R MAYENNE PARAMOTEUR
FLECHIGNE 53700 COURCITE
06.36.50.20.15
www.mayenneparamoteur.com

M BASE LATECOERE CATALANE
PERPIGNAN RIVESALTES
AVENUE MAURICE BELLONTE
66000 PERPIGNAN 06.95.77.23.69

M AERoclub D'ALBI
AEROPORT D'ALBI LE SEQUESTRE
81990 ALBI - LE SEQUESTRE
06.76.47.19.13



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, ...)

