

ULM

info



Bulletin fédéral trimestriel Decembre 2015 • N° 94



Bonne
année
2016 !



Quelle année !...

Il est des années que nous n'oublions pas et 2015 fait partie de celles-ci, ce fut une année éprouvante par les nombreux évènements qui l'ont frappée.

C'est tout d'abord le départ non prévu de Dominique qui nous a tous profondément affectés, et qui a laissé le monde ULM orphelin. Nul n'est irremplaçable, se plaisait-il à dire, mais d'évidence certains le sont plus que d'autres !... Il fallait que notre fédération soit solide pour résister à ces bouleversements... mais la vie a continué et les gros dossiers ont été traités.

C'est ensuite le nombre d'accidents difficilement acceptables, souvent stupides, qui montrent dans bien des cas des comportements individuels inadaptés qui remettent souvent en cause la ligne de conduite que nous avons défendue, basée sur la responsabilité personnelle du pilote, celle à laquelle nous croyons.

Ces évènements sont douloureux et les cicatrices sont dures à se refermer. Il faut être conscients que la pérennité de notre activité passe par la prévention des accidents à tous les niveaux, en clubs, sur les terrains, dans nos centres de formation, nos actions dans ce sens doivent se poursuivre sans relâche.

Cela passe par des actions à court terme. Nous organiserons en 2016 un certain nombre de réunions en région sur ce thème. La lettre de sécurité, le REX, sont des outils importants, n'hésitez pas à les consulter régulièrement, ils sont riches d'enseignements.

Cela passe surtout par une action à long terme, entamée par Dominique, sur la formation des instructeurs. Le dossier est en bonne voie d'achèvement, il sera présenté en colloque à l'ensemble des centres de formation d'instructeurs probablement en mars pour les dernières retouches et avant présentation à la DGAC.

Sur les autres dossiers, notre représentation dans les instances européennes a été assurée et les positions qui nous sont chères, notamment sur notre réglementation, bien défendues. L'arrêté relatif aux « aérosurfaces » ainsi que son décret d'application sont à la signature.

Notre Fédération se prépare pour l'avenir avec la dématérialisation des licences, indispensable pour diminuer nos coûts administratifs. La mise en place des nouvelles régions qui nous est imposée va nous permettre d'installer de nouveaux Comités régionaux avec une plus grande représentativité des départements et des clubs.

Cette réforme vous sera présentée lors de vos AG locales en 2016, elle devra être effective en 2017.

Dans ce contexte général, avec l'annonce de nos ministères de tutelle d'une baisse constante de nos subventions, moins 8% en 2016, nous ferons en sorte de continuer à avancer et de poursuivre notre développement pour que chacun puisse continuer à voler avec l'appareil de son choix en toute quiétude.

2015 s'achève, il faut que tous ensemble fassions en sorte que 2016 nous soit plus favorable.

Je vous souhaite, avec le Comité Directeur et le personnel de la Fédération, de joyeuses fêtes de fin d'année, que le père Noël exauce vos souhaits et lorsque vous volez, volez prudemment.



Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM



Il y a du travail...

La pratique de notre activité repose sur une équation assez robuste : plaisir du vol pour le goût de chacun dans le large panel des six classes, garantie d'une pratique sûre où le plaisir ne doit pas être assombri par une prise de risque excessive, et enfin un ensemble réglementaire simple, cohérent qui donne toute sa place à la responsabilité.

Le succès de l'ULM depuis le début repose sur cet équilibre et tout particulièrement depuis la nouvelle réglementation de 1998. Pour en arriver là, il y a eu du travail, beaucoup, obstiné, collectif, sur des principes simples mais rien n'est jamais acquis ! L'accidentologie est un curseur déterminant qui peut tout modifier. Il faut cependant s'inscrire dans le temps long sans céder à l'agitation du temps court et il y a de quoi être confiant, les bases sont saines.

Ce numéro d'ULM Info est le reflet de ce travail : sécurité bien sûr, réglementation au niveau national et européen, formation, espace aérien, juridique, assurance, mais aussi et de manière plus réjouissante parfois : sport, jeune, voler au féminin, Tour ULM pour ne donner que les têtes de chapitre.

Ce travail, il se fait dans chaque structure, avec les Instructeurs, les Présidents de club, les Présidents de Comités régionaux dont le rôle d'articulation est essentiel, les élus nationaux bien sûrs, les salariés, les détachés de Jeunesse et Sport et tous les bénévoles simples pilotes qui ont l'ULM dans les tripes.

Il y a eu du travail, il y en a encore beaucoup, et c'est stimulant. A chacune et chacun d'y prendre sa part.

Très bonne année à vous toutes et tous.



Sébastien Perrot
Rédacteur en Chef

Sommaire 94

- 2** **Editorial**
par Pierre-Henri Lopez
- 4** **Eactualité** ULM
- 6** **Sécurité, comment faire face ?**
Eric Galvagno & Bernard Bonnet
- 8** **Le brouillard pour y voir clair**
Eric Galvagno
- 10** **Réglementation procédures**
Thierry Couderc
- 13** **Conseils d'automne**
Eric Galvagno
- 14** **Espace aérien et intrusions**
Gérard Coffignot
- 16** **Juridique**
Serge Conti
- 18** **2015/2016 La compétition**
Xavier Le Bleu
- 21** **Rencontre nationale BIA**
Sébastien Perrot
- 24** **Assises nationales paramoteur**
Philippe Ganaye
- 24** **Bornos, le spot paramoteur idéal**
José Ortéga
- 26** **L'Europe**
Jean-Claude Hanesse
- 28** **Tour ULM 2016**
Sébastien Perrot
- 30** **Comité régional PACA** Corinne Monloubou
- 30** **Comité régional Aquitaine** Philippe Billand
- 32** **Comité régional IDF** Mohamed Azzouni
- 32** **Comité régional Midi-P** Bruno Rascalou
- 34** **Comité régional Alsace** Michel Rouby
- 35** **Rallye paramoteur en Tunisie**
Rachid Hammoudi
- 36** **ULM au féminin**
Monique Bouvier
- 38** **Assurance, le rôle de l'UFEGA**
Caroline Cognet-Renard
- 40** **Rappels fédéraux et infos structure**
Nicole Focas
- 41** **nouveaux clubs & Basulm**
- 42** **Les aides fédérales pilotes et structures**
- 22** **Portrait de Sébastien Perrot et Corinne Monloubou**



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 : Pierre-Henri Lopez
Rédacteur en Chef : Sébastien Perrot

Ont collaboré à ce numéro : Monique Bouvier, Corinne Monloubou, Nicole Focas, Caroline Cognet-Renard, Pierre-Henri Lopez, Sébastien Perrot, Jean-Claude Hanesse, Serge Conti, Thierry Couderc, Eric Galvagno, Gérard Coffignot, Xavier Le Bleu, Bernard Bonnet, José Ortéga, Philippe Ganaye, Philippe Billand, Mohamed Azzouni, Bruno Rascalou, Michel Rouby, Rachid Hammoudi.

Credit Photos : Couverture : Anne-Marie Le Dorze. FFPLUM, P. Tisserant, P. Marguier, G. Tsao, DTA.
Design & fabrication : Agence CA2S - 07 88 49 20 52

Imprimé en France à 10 000 exemplaires. ULM Info 94 © Tous droits réservés FFPLUM - 12.2015

03 | 2016



WOAW 2016, du 7 au 13 mars, semaine mondiale des femmes de l'air.

www.womenofaviationweek.org/

04 | 2016

Championnat Régional Pays de la Loire. Les 9 & 10 avril 2016 (avec report les 23 & 24 avril 2016). Base ULM de Courcité LF5325 en Mayenne.

Slalomania

Slalomania à Djerba Du 18 au 23 avril 2016.



05 | 2016

Tour des Bretons, du 5 au 8 mai 2016. Circuit non défini à ce jour. Info sur club.ulm.luconnais.free.fr

06 | 2016

Du 10 au 19 juin 2016, 2ème championnat de Slalom en Paramoteur organisé par l'Espagne à Bornos.



07 | 2016

Du 8 au 10 juillet, Rassemblement national femmes pilotes ULM - FIGEAC - LFCE. L'organisation sera assurée par le Comité Régional ULM Midi-Pyrénées et le Comité départemental ULMM 46 du Lot. infos : www.ffplum.com espace : [voler au féminin.](#)

TOUR ULM



Du 23 au 29 juillet. Le tour ULM 2016. Il se déroulera dans le Sud de la France. infos en p 28.



PARIS AIR EXPO
10^e Salon d'Aviation Générale

co-organisé avec



AÉROPORTS DE PARIS

En partenariat avec



- ◆ 300 Exposants et marques représentées
- ◆ 90'000 m² de surface d'exposition
- ◆ Plus de 150 aéronefs exposés, neufs et occasions

Le seul salon d'Aviation Générale en France

Aéroport de Pontoise-Cormelles

2, 3, 4 Juin 2016

ULM - Avions - Hélicoptères - Constructeurs - Equipements - Accessoires - Ecoles de pilotage - Formations Aéronautiques - Services - Avionique - Assurances - Financements - Ateliers de maintenance - FBO



Publicité

Plus d'informations : Tél. : + 33 4 92 97 52 47 - www.parisairexpo.com

08

2016



Du 20 au 27 août, Championnats du Monde toutes classes en Angleterre à Nottingham.

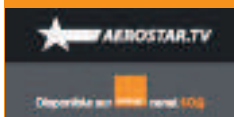
AG Elective 2016



L'Assemblée Générale Élective de la FFPLUM se déroulera le 2 avril 2016. Deux postes sont à pourvoir au sein du Comité directeur. Si vous souhaitez vous impliquer concrètement dans la vie de la Fédération, n'hésitez pas à déposer votre candidature. Le secrétariat tient à votre disposition le formulaire à retourner avant le 17 mars. Il est également téléchargeable sur www.ffplum.com

Média

sur aerostar.tv



Blois 2015 : "La foire aux ailes"

www.aerostar.tv/videos/la-foire-aux-ailes-blois-2015/

Coupe Icare 2015 : "Les rêves d'Icare"

www.aerostar.tv/videos/les-reves-dicare/

09

2016



Salon ULM de Blois, du 27 au 28 août 2016.



Sélection Cadets de l'Air 2016

CALENDRIER 2016

Dépôt des candidatures : jusqu'au 7-01-2016 à 23h59.
Présélection sur dossier : Février 2016.
Sélection finale à Paris : Week-end du 20 et 21-02-2016.
Date des résultats : Mars 2016.
Rassemblement des Cadets de l'Air à Paris :
Dimanche 17-07-2016.
Date de l'échange : du 19-07 au 4-08-2016.
Pays d'échange : Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Hong Kong, Corée du Sud, Grande-Bretagne, Pays Bas, Israël, Suisse.

Alors, que les heureux cadets français sélectionnés partiront aux 4 coins du globe, leurs homologues étrangers seront accueillis en France, pour un programme sympathique qui les conduira à Paris et dans le Sud-Ouest (Toulouse et Foix) !

INFOS SÉLECTIONS 2016

Les conditions pour pouvoir candidater aux pré-sélections des Cadets de l'Air sont les suivantes :

- Être de nationalité française.
- Être membre et être présenté(e) par une association affiliée par la FFA, la FFVU, la FFP, la FFVL, la FFPLUM, la FFAM ou le RSA.
- Avoir entre 18 et 21 ans le 19-07-2016.
- Posséder une expérience aéronautique significative dans son(ses) domaine(s) respectif(s).
- Avoir une bonne connaissance de la langue anglaise parlée.

Candidature en ligne sur iacea.fr

LE VOL ULTRA-LÉGER

D-MOTOR LF 26 ET 39

4 cylindres
injection
68.5 Kw
220 Nm

58 kg en ordre de marche



6 cylindres
injection
92 Kw
300 Nm

78 kg en ordre de marche



ULM

LE SENSATION

REMORQUEUR DE PLANEUR



283kg prêt à voler

À partir de 60 350€ HT 72 420€ TTC

Prix janvier 2015 susceptible de changement sans préavis

BATTERIES
SUPER LIGHT



DÉMARRAGE
ET
ÉNERGIE

850g pour un Rotax 912



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



Comment faire face ?

Les informations reçues grâce à la "Lettre mensuelle de sécurité des vols", les différents articles dans la presse spécialisée locale ou nationale, les reportages à la télévision sur l'accidentologie dramatique pour notre activité en 2015 ne peuvent laisser aucun ulmiste indifférent.

En effet, l'information de la perte tragique d'un ami ou d'une connaissance pilote, pire la vue en direct d'un incident ou accident, vont engendrer chez certains un malaise, des réticences à l'idée de retourner au terrain pour voler. Il n'est pas rare, aussi, que d'autres décident d'arrêter purement et simplement cette activité ULM qui les avait comblé jusque là.

Pour faire face à cet état de fait, il faut retrouver la sérénité indispensable pour aborder le vol en toute sécurité mais comment faire ?

Plusieurs solutions efficaces peuvent être utilisées :

Tout d'abord, pourquoi ne vous rapprocheriez-vous pas d'autres amis Ulmistes pour parler de ce qui vous tracasse et de vos interrogations ? Au-delà de l'intérêt d'extérioriser ses doutes, vous découvrirez certainement que vous n'êtes pas le seul à connaître de telles périodes et ceux qui ont su s'en sortir vous proposeront leur aide à coup sûr.

Pourquoi aussi ne pas relire vos manuels de vol, solliciter un instructeur pour refaire des vols ensemble et en profiter pour se rassurer mais aussi s'améliorer, perfectionner son pilotage et ses

réflexes ? Rafrâchir ses connaissances est indispensable car, qui peut affirmer avoir le niveau théorique suffisant pour partir en vol sans jamais ré-ouvrir les manuels de vol qui pourtant avaient été des livres de chevet lors de la formation ?

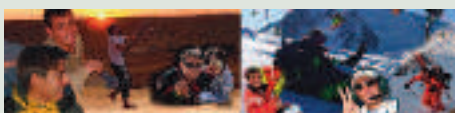
Mieux encore, intéressez-vous à l'analyse de sécurité. Investissez-vous en lisant les REX qui sont publiés, analysez les, posez-vous la question de savoir qu'elle aurait été votre attitude en pareil cas ?

Connectez-vous sur le site du BEA pour lire les comptes-rendus d'accident d'aviation générale. Vous verrez rapidement que ces réflexions vous permettront de transformer. Vous avez également tout un ensemble de ressources sur l'espace Sécurité du site FFPLUM.

Enfin proposez à votre club d'organiser des rencontres, des forums ou des débats sur la Sécurité des vols. Sachez que votre fédération peut vous fournir des interlocuteurs et des documents spécifiques, à l'instar de la DGAC et du BEA qui n'hésitent pas à déplacer des experts ou des enquêteurs en sécurité des vols qui sauront apporter une plus value indéniable aux échanges et aux débats.

La sécurité des jeunes

L'association AnthoFlyDay's a pour objet l'organisation d'évènements dénommés "AnthoFlyDay's", pouvant consister en journées ludiques, sportives, culturelles, repas, soirées dansantes, randonnées, etc...



Toutes ces activités ont pour but de reverser les bénéfices de l'association à la Fédération Française d'ULM pour la formation et la sécurité des jeunes "pilotes ou élèves ULM" et à l'association d'aide humanitaire de Chatuzange le Goubet (26).

AnthoFly" est composée d'une trentaine de membres permanents que de nombreux bénévoles rejoignent pour partager la bonne humeur, le dévouement de chacun et l'esprit "AnthoFly" en souvenir de notre ami ou membre de la famille "Anthony". Cette année la FFPLUM a reçu une somme de 1 500 euros qui sera consacrée à la sécurité lors des stages jeunes. www.anthofly.fr



Où en est la réforme des Instructeur ?

Le bilan accidentologique 2016 ne devra pas ressembler à celui de 2015 sous peine de profondes refontes qui modifieront irrémédiablement notre manière de pratiquer notre passion (soyez assurés que des projets sont déjà dans les cartons de la DGAC)... Chacun de nous se doit alors de se remettre en question, de participer activement à l'amélioration de la sécurité des vols et de ne pas tout attendre des institutions, de la Fédération ou des organisations.

Remplissez des REX pour faire bénéficier la communauté de vos expériences, c'est l'un des meilleurs moyens de prévention et d'amélioration de la sécurité des vols mais trop peu d'entre nous participe pour le moment à l'alimentation de la base de données...

Voler en sérénité est primordial, retrouver cette sérénité doit être un préalable incontournable à la reprise des vols. Bonnes fêtes et bonne année à tous, fly safe.



Eric Galvagno
Membre de la Commission sécurité FFPLUM

La réforme des instructeurs est un élément essentiel du programme fédéral 2013-2017 **"Donnez une classe à votre rêve"**

Il a notamment pour but « Avec les services concernés de la DGAC et un collège d'instructeurs IULM et d' ULM, la remise en forme des conditions réglementaires d'accès à la qualification d'instructeur, à la formation, à l'examen final, et aux maintiens des compétences des instructeurs d'ULM".

Ce chantier a pris du retard pour des raisons dans lesquelles chaque partie a sa part de responsabilité.

Il est devenu, depuis la disparition de Dominique, un axe central et prioritaire. En dehors des conditions d'accès, d'examen final et du maintien des compétences, la formation des IULM relève d'une pédagogie de type formation par les compétences.

Ceci signifie une formation conjointe intégrant de manière globale des savoirs (formation théorique), des savoir-faire reposant essentiellement pour l'ULM sur la maniabilité, un savoir-être lié au comportement du pilote ULM dans l'exercice de sa responsabilité de commandant de bord, et enfin des ressources qui relèvent des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication) et/ou de l'information coopérative.

Deux grandes situations sont envisagées : le vol local et le vol en navigation.

La formation par les compétences est donc traitée dans ces deux groupes d'action pour lesquels sont respectivement listés les items à traiter.

Pour le paramoteur les spécificités de la pratique seront prises en compte.

Globalement, nous devons trouver le moyen d'un contrôle objectif et nous ne saurions trop dire "rien ne remplace l'expérience" et même si certain réplique "la valeur n'attend pas le nombre des années" une bonne expérience avant d'exercer nous paraîtrait salutaire pour tous le monde.

L'élaboration définitive des textes devrait être prête pour la le printemps prochain, et nous communiquerons largement sur cet axe prioritaire de notre politique de sécurité.

Car c'est bien par la formation que se joue la pérennité de notre pratique, et notre crédibilité vis-à-vis des institutions

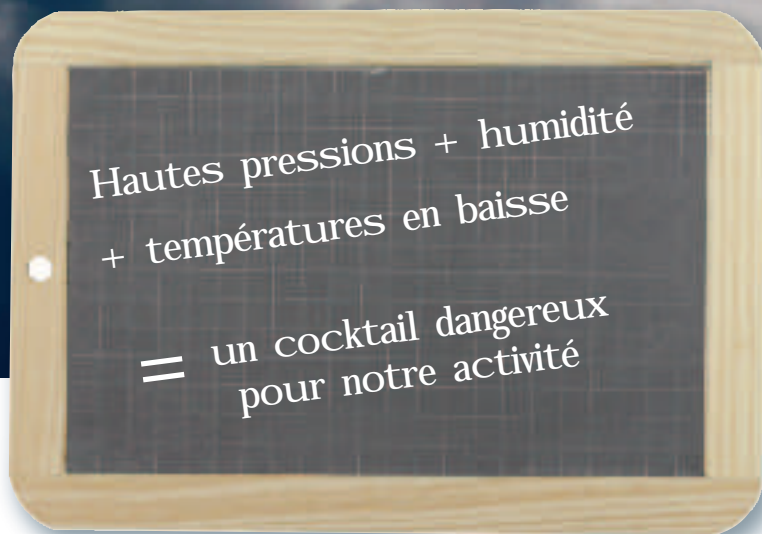
Bernard Bonnet
Commission formation FFPLUM



Téléchargez et consultez la dernière édition du **MÉMO SÉCURITÉ**
www.ffplum.com



Le brouillard, pour y voir clair !



Parce que les conditions météorologiques sont propices en ce moment à la formation soudaine de brouillard induisant une perte de visibilité et donc un fort risque de perte de contrôle ou de collision avec des obstacles, voici un rappel sur la formation de ce phénomène météorologique extrêmement accidentogène pour notre activité :

Le brouillard, constitué de fines gouttelettes d'eau en suspension dans l'air, est un phénomène météorologique qui réduit la visibilité à moins de 1 000 mètres (distance à laquelle on distingue correctement un objet). Au-delà de 1 000 mètres, on parle de brume jusqu'à une visibilité de 5 kilomètres.

Les fines gouttelettes du brouillard sont identiques à celles qui constituent les nuages. Il s'agit en fait d'un nuage, un stratus, en contact avec le sol. Le brouillard se présente sous la forme d'un voile opaque, parfois très dense, mais il peut aussi se présenter sous la forme de bancs, circulant à travers les campagnes.

Pour se former, le brouillard nécessite un taux d'humidité élevé, permettant la condensation de la vapeur d'eau par un refroidissement ou encore par un apport en humidité. Le vent ne doit être ni trop fort, pour éviter la dispersion des gouttelettes d'eau, ni trop faible pour empêcher leur suspension dans l'air.

Il existe plusieurs types de brouillard dont les trois principaux sont :

Le brouillard d'advection

Une masse d'air chaud et humide se refroidit par contact avec une surface froide (par exemple en bord de mer lorsqu'un vent faible apporte de l'humidité vers les terres plus froides). Ce type de brouillard est souvent tenace même si la visibilité n'est pas particulièrement réduite.

Le brouillard d'évaporation

L'air froid s'humidifie au contact de surface chaude et humide (par exemple au-dessus des fleuves ou des lacs lorsque la température de l'eau est plus élevée que celle de l'air). Ce type de brouillard n'est pas très dense et il se présente souvent sous la forme de bancs.



UTILE !



Conditions météo, téléchargez et consultez la dernière édition du MÉMO SÉCURITÉ sur www.ffplum.com

Le brouillard de rayonnement

Une baisse de la température en cours de nuit refroidit la masse d'air, d'où condensation. Il se présente sous forme de bancs mais peut aussi se généraliser à de grandes étendues. Il se produit lors des nuits calmes, sans vent ni nuages, pendant lesquelles le sol se refroidit parce qu'il émet des rayons infrarouges vers l'espace.



C'est ce rayonnement qui a donné son nom à ce type de brouillard.

Le refroidissement provoque d'abord de la rosée, puis il se transmet aux couches d'air proches du sol. Lorsque l'humidité et le froid sont suffisants, il y a saturation de l'air. La vapeur d'eau se condense en fines gouttelettes de brouillard.

La couche de brouillard est plus ou moins épaisse : de 1 m à plus de 300 m. La présence de vent et de nuages empêche la formation de ce brouillard de rayonnement ; le vent en brassant l'air (ce qui limite le refroidissement), et les nuages en faisant une couverture isolante qui stoppe le refroidissement nocturne.

Il y a également deux autres types de processus de formation du brouillard qui donnent :

Le brouillard de mélange

Se produit par le refroidissement d'une masse d'air chaud par mélange avec une masse d'air plus froid. Ce processus est assez limité car plusieurs conditions sont indispensables : un brassage important des deux masses d'air, un fort écart de température entre les masses d'air et une forte humidité. Ce type de brouillard est plutôt rare et peu dense.

Le brouillard de détente

Une masse d'air humide se soulève et se refroidit, par exemple d'une vallée vers une colline, d'où la condensation de la vapeur d'eau.

Ainsi, en général, le brouillard se dissipe dans la matinée avec la chaleur du soleil et peut réapparaître à la nuit tombée. Mais en zone continentale, l'air froid s'accumule dans les plaines, et le brouillard peut persister l'hiver durant plus de 10 jours sans aucune interruption.

Voici un tableau récapitulatif :

Types de brouillards	Lieux	Moments	Visibilité	Conditions complémentaires
Lacustre	surface de l'eau	soir, nuit et matinée, en automne, en hiver et au printemps	10 à 20 m	verglas à 0°C
Au sol	plaines et vallées	soir, nuit et matinée, en automne, en hiver et au printemps	5 à 10 m	subit : peut durer toute la journée en hiver
D'évaporation	partout, surtout dans les rues	après la pluie	15 à 20 m	le plus souvent épais de quelques mètres
Fluvial	cours d'eau	fin de l'été au printemps ; soir nuit, aurore	10 à 20 m	très dense en novembre, décembre, janvier
Givrant	champs et prés	en hiver lors des forts gels	10 à 20 m	brouillard sec non givrant
D'orage	forêts	en été après les pluies d'orages	15 à 20 m	subit et local
Côtier	littoral et régions côtières	toutes saisons	5 à 10 m	mixte, poussé par le vent de la mer vers la terre
Des marais	sols humides, marais	toutes saisons sans liaisons aucunes	5 à 10 m	souvent quelques mètres d'épaisseur seulement
Smog	zones urbaines polluées	surtout en automne et hiver, dure parfois des jours	1 à 5 m	mêlé de fumées et de poussière
De vallée	vallées, ravins	soir, nuit et matinée, toutes saisons, par temps humide sans vent	10 à 20 m	annoncé par des bancs de brume
Nuageux	moyenne et haute montagne	toutes saisons, par temps frais et venteux	5 à 10 m	mixte, souvent mouillant ; givrant en hiver

En conclusion

Une seule attitude à avoir en cette saison : au lever ou au coucher du soleil, si les pressions sont élevées, l'humidité forte (renseignez-vous sur la température sous abri et celle du point de rosée, plus les deux sont proches plus l'humidité relative est élevée), ne partez pas en vol, le risque de formation de brouillard soudain est trop important.



Eric Galvagno
Membre de la Commission
sécurité FFPLUM



8,33 kHz

Réglementation procédures

Les changements
apportés par le passage au
standard 8,33 kHz :

**face aux nombreuses interrogations
des pratiquants, il paraît nécessaire
d'apporter quelques précisions.**

Rappel du dossier

Par le passé, il avait été déterminé que pour être sûr que deux émissions VHF ne se brouillent pas, il fallait que leurs fréquences soient espacées de 25 kHz au minimum. Dans la bande allouée à l'aviation (*), cela permettait l'affichage de 780 possibilités.

Or depuis un peu plus d'une dizaine d'années, les progrès technologiques en matière de traitement du signal ont permis d'abaisser l'espacement à 8,33 kHz sans nuire à la fiabilité des émissions, ce qui permet de multiplier théoriquement par 3 le nombre de fréquences utilisables.

(*) La VHF (Very High Frequency) correspond aux fréquences comprises entre 30 et 300 MHz. La plage attribuée à l'usage aéronautique concernée par la conversion est entre 117,975 et 137 MHz.

#newsletter sécurité



Le Comité Directeur de la FFPLUM
a décidé la mise en place d'une

Lettre de la sécurité.

Ce bulletin mensuel est envoyé à tous
les abonnés à la « newsletter » chaque
dernier vendredi du mois.

TOUS LES MOIS

**Son contenu
comprend
les rubriques
suivantes**

Les instances européennes ont fait le choix de s'engouffrer dans cette possibilité afin d'assurer une souplesse confortable à la gestion de l'attribution des fréquences.

On peut le regretter à bon droit, mais aucune négociation n'a permis d'en atténuer durablement la portée. Et pourtant sur ce dossier, l'aviation de loisir n'était pas la seule à avoir argumenté. Certains services étatiques ont fait valoir sans beaucoup de succès les implications techniques et budgétaires de cette disposition.

Et c'est ainsi qu'après l'avoir imposé aux appareils évoluant en espace supérieur sous régime IFR, le règlementateur européen a fait adopter un plan de conversion générale en 8.33 kHz des fréquences air-so. Pour les espaces classés A, B et C, elle a débuté le 1^{er} janvier 2014 pour s'achever fin 2018.

À terme, seuls quelques canaux particuliers vont demeurer utilisables au standard 25 kHz, telles que les fréquences SAR et détresse par exemple. Comme une émission en 25 kHz encombre 5 canaux 8,33, cela suppose de renoncer à attribuer les deux canaux adjacents de chaque côté de ces fréquences particulières.

On voit bien que maintenir l'autorisation d'opérer les anciens postes sur l'ensemble des autres fréquences de la bande aviation entre 117.975 à 137 MHz ne serait pas envisageable sans retirer tout son intérêt à la démarche.

Une adaptation de la désignation des fréquences

Il faut donc faire appel à sa réserve de fatalisme et se soumettre bon gré mal gré à cette exigence. Mais outre l'effort financier à consentir pour la mise aux normes des ULM en service, la période de transition nous impose une adaptation d'utilisation.

C'est que les nouvelles radios installées depuis l'an dernier sont déjà au standard 8,33 kHz et les différences de modes de désignation des fréquences entre les deux systèmes peuvent provoquer des confusions pour ceux qui ne sont pas avertis.

C'est ainsi qu'au détour des stands du dernier salon de Blois, j'ai pu entendre des pilotes s'inquiéter du fait que leur nouvel émetteur « refusait d'afficher certaines fréquences ».

Et en effet, on ne peut pas afficher « 125,325 » sur un poste en 8,33 (exemple pris au hasard). Pourtant il peut être réglé sur cette fréquence, mais pour lui, elle s'appelle 125,330.

Pourquoi est-ce ainsi ?

Dans l'univers 25 kHz, la fréquence de 125,325 était suivie de celle de 125,350. Mais le découpage en 8,33 kHz va chercher le cinquième chiffre après la virgule.

La succession des fréquences disponible sera : 125,32500 - 125,33333 - 125,34166 - 125,35000.

Imaginez alors un dossier de navigation ou un contrôleur qui vous demanderait d'afficher « cent-vingt-cinq trente-quatre-mille-cent-soixante-six ».

Ce ne serait vraiment pas pratique et une source inépuisable d'erreurs. En outre, pendant la période de cohabitation, il faudra pouvoir savoir si « cent-vingt-cinq trente-cinq » sera une fréquence exploitée en 25 ou en 8,33 kHz.

La dénomination de chaque fréquence, ainsi que la façon de l'afficher sur le poste, fait donc appel à une désignation conventionnelle qui comme par le passé, ne fait appel qu'à 3 chiffres après la virgule.

C'est ainsi que la fréquence 8,33 correspondant à 125,300 est désignée 125,305. La 125,30833 s'affiche 125,310, et la suivante 125,31666 est connue comme 125,315... la fréquence qui suit est 125,325. Elle existe en espacement 25 kHz classique, mais s'appelle 125,330 dans l'univers 8,33.

On constate donc que la désignation adoptée ne représente pas exactement la fréquence d'émission au sens physique. C'est pourquoi vous entendrez parler de « canal » au lieu de « fréquence ».

Mais rassurez-vous, à l'usage cela ne change pas grand-chose. En effet, si tout ça paraît compliqué, en pratique seules quelques règles simples sont à retenir :

suite >

8.33 kHz

q **Les REX du mois** et une analyse par T. Couderc, Président de la Commission fédérale « Sécurité des Vols »

q « **Nos réflexions** » par Eric Galvagno et membres du Comité fédéral, en fonction des évènements et de l'actualité.

ABONNEZ-VOUS

Pour ceux d'entre vous qui ne seraient pas encore abonnés à la Newsletter, il est possible de s'y inscrire : <http://www.ffplum.com/#newsletter>

PARTICIPEZ

Vos réactions, remarques, observations et idées sont les bienvenues sur : ffplum@ffplum.com

8.33

Pour l'utilisateur d'une radio 8,33 qui évolue dans un espace qui est encore exploité partiellement en 25 kHz

k Si les deux derniers chiffres après la virgule de la fréquence que l'on vous demande d'afficher sont **00, 25, 50 ou 75**, c'est une fréquence en 25 kHz - **Vous rajoutez 5 à ce nombre** pour afficher la même fréquence sur votre poste 8,33.

Exemple

On vous demande de passer sur 125,325. Vous constatez que vous n'arrivez pas à régler l'affichage de votre radio 8,33 avec cette fréquence. Normal, ça termine par 25. Vous y accédez en affichant le canal correspondant : 125,325 + 5, soit 125,330.

k L'affichage des autres fréquences, celles qui n'existent pas en 25 kHz, se fait directement par leur désignation conventionnelle.

k Quand tout le réseau aura basculé en 8,33, vous pourrez oublier ces subtilités.

25

Pour l'utilisateur d'une radio 25 qui évolue dans un espace qui commence à être exploité en 8,33 kHz

k Votre capacité à percevoir distinctement le trafic sur une fréquence avec votre radio 25 kHz, ne suffit plus à vous assurer que vous avez le droit de l'utiliser pour émettre.

k Si vous pouvez afficher la fréquence publiée, ou celle que le contrôleur vous demande de contacter, c'est qu'elle est encore exploitée en 25 kHz. Vous pouvez émettre et accéder à la zone si l'usage de la radio y est obligatoire.

k Si malheureusement, vous ne pouvez pas régler votre poste exactement sur la fréquence indiquée ou publiée, l'accès au trafic radio ne vous est plus possible dans ce secteur tant que vous n'aurez pas changé d'équipement, et ce même si vous pouvez encore écouter les échanges.

ATTENTION

Certaines radios récentes perfectionnées offrent la possibilité de régler l'affichage des fréquences soit en 8,33, soit en 25 kHz.



Thierry Couderc
Pdt. Commission sécurité FFPLUM

Publicité



**Rejoignez
la Grande Famille
MagniGyro !**

Rejoignez nos Experts MagniGyro ...

Dans le cadre du développement de notre Réseau d'Experts MagniGyro, nous recherchons des professionnels pilotes d'autogire (bâptêmes, formation, travaux aériens) pour la France, la Belgique et la Suisse, dans les régions où nous sommes absents.

Rejoignez nos 300 clients en France ...**Rejoignez nos Champions ...**

Les Podiums Magni		Or	Argent	Bronze
2015	Championnats d'Europe	X		X
2014	Championnats du Monde	X	X	X

Nouveaux Records du Monde !

Oct 2015 : Transcontinentale USA 18000 kms en 3 jours

Nov 2015 : Record d'altitude : 8400 m en autogire !

Le Réseau d'Experts MagniGyro

**Vente neuf et Occasions - Formation et Maintenance
Proches de vous ...**



● Bâptêmes sur Magni
● Bâptêmes + Formation sur Magni
● Bâptêmes + Formation + Formation instructeurs sur Magni

Contactez nous au 06 78 59 24 60

www.magnigyro-autogires.com



Conseils d'automne

L'arrivée de l'automne, des brouillards, les jours qui raccourcissent vont restreindre les occasions de voler. C'est la période propice à la vérification approfondie et à l'entretien de nos machines ultra-légères.

Pour être sûrs de ne rien oublier et de faire les choses dans le bon ordre, reprenez le manuel constructeur et suivez pas à pas les tâches inscrites dans le manuel d'entretien. Ne sous-estimez pas les effets de la corrosion sur une tête de vis, de la fatigue des matériaux sur une tôle ou du soleil sur les tissus.

De plus, même un pilote qui effectue une visite pré-vol rigoureuse de sa machine peut passer à côté d'un dommage car l'habitude fait que le regard se porte toujours aux mêmes endroits.

Alors, lors de votre prochaine venue au terrain, proposez à un collègue ulmiste de faire la visite pré-vol de votre machine à votre place et vice versa.

Vous pourrez ainsi échanger vos points de vue, vos remarques et peut-être le remercier d'avoir découvert quelque chose...

Pour les ulmistes isolés, ça peut être le prétexte d'un vol pour se rendre sur une plateforme voisine pour rencontrer un autre pilote ou l'occasion de sortir le manuel de vol de l'ULM pour effectuer la visite pré-vol préconisée par le constructeur pas à pas en lisant les items et non plus "par cœur".

Prenez le temps aussi de faire une visite post-vol, car il est plus judicieux de découvrir qu'il manque une goupille sur un écrou à la fin de son vol qu'avant le prochain qui du coup risque d'être annulé...



Enfin, pour les ULM à cabine fermée, tractifs et/ou dont le dispositif de chauffage réchauffe l'air autour du pot d'échappement, renouvelez ou achetez un détecteur de monoxyde de carbone. Il en coûte quelques euros et ça peut vous sauver la vie ! Rappelez-vous que si le détecteur change de couleur, aérez immédiatement la cabine, posez-vous et vérifiez votre système d'échappement !

Bonnes vérifications et bons vols d'automne !

Eric Galvagno



Publicité



ECOLE Hélico





**Importateur officiel
Pioneer Alpi-Aviation**



Classe 6 & PPL/H
Formation, mise à niveau, etc.



Ecole ULM 3 axes et train classique



**Importateur officiel
Trail Groppo**

10 ans de compétence et de service



**Vol d'initiation
Stages de pilotage**





**Agent officiel
Tecnam**









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



Les intrusions en espace aérien contrôlé ou réglementé

Pour l'ULM, cette année 2015 n'est pas terminée que nous devons déjà déplorer une centaine d'accidents qui ont conduit à quarante trois décès. Ces événements se sont, si j'ose dire, produits « entre nous », je veux dire au sein d'une population volant sous régime de vol à vue, mais si l'on tient compte des quelques 700 incursions (identifiées !) dues justement à ces « VFR » non autorisés en espace aérien contrôlé ou réglementé, on peut se demander si un jour l'une d'entre elles ne sera pas mortifère lors de la collision entre un IFR et l'un d'entre nous ! Là, je pense que l'on pourra sérieusement s'inquiéter de l'avenir de l'ULM mais aussi de l'Aviation Légère et Sportive (ALS) que nous connaissons aujourd'hui !

Pour l'instant, les accidents nous concernant sont en majeure partie dus à des problèmes d'entretiens machines, d'imprudences, de méconnaissances de règles de pilotage basiques, mais aussi de comportements inappropriés y compris en instruction ; pourtant depuis environ un quart de siècle, aucun ne peut être relié à ces pourtant nombreuses intrusions.

Bon... ben alors, pas de problème, on continue comme ça ?!

Que nenni les amis !

Sans vouloir jouer les oiseaux de mauvais augure, je pense que l'on devrait assez rapidement gagner la timbale si certains d'entre nous continuent de penser que réglementation et information aéronautique ça fait « pro » mais c'est « chiant » !

C'est certes un peu vrai d'autant que les voies officielles d'acquisition des dites informations (SIA) ne sont pas particulièrement simples à utiliser.

Mais désormais, de nombreux logiciels privés existent pour pallier cette complexité relative. D'accord, à leur ouverture, un « encadré » souvent abscons vient un peu refroidir les ardeurs du valeureux pilote qui en déduit qu'il va devoir se « cogner » deux fois le boulot s'il veut vérifier (via la documentation officielle) l'exactitude des infos que le logiciel privé vient de lui communiquer efficacement et facilement !

Aussi, en attendant mieux (voir plus loin), je ne crains pas d'être considéré comme le vilain petit canard qui préférera toujours celui qui, même pour une balade locale, aura consulté l'information aéro via un logiciel

non officiel ; plutôt qu'Adémaï aviateur, fin connaisseur du bocal dans lequel il a coutume de voler le dimanche, qui aura fait fi de toute prise d'info, mais qui grâce aux RTT volera cette fois le mardi en plein exercice POKER, REVENGE ou autre, avec la surprise de voir des lampes à souder qui risquent au mieux de lui passer au ras des moustaches !

La Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) a bien identifié le problème ! Par exemple, depuis quelques mois, elle organise grâce aux SNA locaux des forums dits VFR où les pilotes et instructeurs de l'ALS sont invités à exprimer leurs points de vue sur le sujet ; l'administration fournissant également à cette occasion sa propre analyse. Trois ont déjà eu lieu à Lyon, Marseille et Montpellier et d'autres sont vraisemblablement à venir.

En outre sur le site WEB de la DGAC, la DSNA propose un questionnaire

(<http://enqueteur.dgac.developpement-durable.gouv.fr/index.php?sid=75568&lang=fr>)



auquel chacun d'entre nous est librement invité à répondre, ce que je ne peux que vous engager à faire !

À l'occasion de ces forums, il est intéressant de noter que si les causes principales d'intrusions sont identifiées avec selon l'administration, plus particulièrement un problème de préparation de vol et de complexité de l'espace aérien, il n'y a pas de réelles propositions susceptibles de faire diminuer le chiffre de 700 cité en début d'article.

Or l'outil existe. Il n'est toujours pas opérationnel en dépit de l'effort de ses concepteurs salariés du SIA ; il s'appelle AZAR (Activité des Zones Aériennes Réglementées) et semble pour l'instant un peu en « stand by ».

C'est réellement dommage car pour les représentants des fédérations de l'ALS qui l'ont testé et continuent de le faire, il s'agit d'un outil efficace et synthétique qui permettrait à coup sûr de simplifier considérablement la préparation d'un vol pour ce qui concerne l'espace aérien (à partir de 500 ft) avec une information robuste puisque fournie directement par le SIA. Il va de l'intérêt de tous que ce projet finisse par aboutir.

Parmi les autres causes relevées, figure aussi une connaissance imparfaite de la réglementation.

Alors comme nous entrons dans une période hivernale moins propice aux activités aériennes, je vous souhaite cette fois non pas de bons vols mais plutôt de bonnes et instructives lectures aéronautiques.



Gérard Coffignot

Président
de la Commission
Espace Aérien -
Discipline
de la FFPLUM

HELI-TECH

CENTRE DE FORMATION PILOTE ET INSTRUCTEUR HÉLICOPTÈRE CLASSE 6



STAGE HELICO CLASSE 6 10h = 1h offerte*

*OFFRE VALABLE pour tout stage bloqué de 10 heures



231€*
L'heure de vol

*Tous en stage bloqué pré payé de 12 h ou 10 h (offre spéciale limitée jusqu'au 30/10/2015 non cumulable avec autre promo stage en cours)

VENTE-MAINTENANCE HELICOPTERE Classe 6 ULM

LH 212 - H3 Dynali CH7 kompress - MOSQUITO

Montage de Kit



HELI-TECH

Aérodrome Montélimar 26200
06 36 64 84 13 - 06 78 87 27 61
www.heli-tech.fr - heli-tech@live.fr

Des bons réflexes en matière de sécurité pour éviter les infractions les plus fréquentes

Ce billet procède de la modeste prétention d'essayer de participer à la prévention des incidents, violations de la réglementation aérienne et... accidents, qui affectent lourdement notre activité aérienne et dont le sujet a pris cette année une acuité particulière.

Sur une étude basée sur les statistiques dressées par la DGAC (*DSAC Nord - 898 D2 A*) on peut lister les principales infractions, répertoriées en :

- q infractions à la sécurité,
- q infractions aux règles de protection des nuisances,
- q infractions aux règles de police de la circulation aérienne.

La liste de ces infractions est mentionnée sans commentaire, comme une sorte de check-list additionnelle, dont la lecture avant la préparation d'un vol pourrait éviter de les commettre !

1. PRINCIPAUX TYPES D'INFRACTION

1.1 ■ Infractions à la sécurité

1.1.1. ■ Infractions les plus fréquentes

- q pénétration en VFR en Espace Aérien Contrôlé de classe A, C, D, sans autorisation ou dérogation
- q pénétration dans les zones à statut particulier (permanentes et/ou temporaires)
- q survol basse altitude d'agglomérations, de plage ou de rassemblement de personnes
- q non-respect des consignes d'intégration en circulation d'aérodrome
- q non-respect des consignes particulières d'aérodrome ou du tour de piste

1.1.2. ■ Les autres infractions

- q vol à basse altitude
- q panne de carburant en campagne suite à mauvaise préparation ou gestion du vol

- q conditions météorologiques IMC en VFR
- q atterrissage sur piste fermée
- q décollage en patrouille sans accord du pilote qui le précède
- q licences, qualifications périmées ou non détenues
- q atterrissage de nuit
- q atterrissage et décollage sur un taxiway
- q non-déclaration d'accident
- q transport public illicite / baptêmes contre rémunération avec des titres privés

1.2. ■ Infractions aux règles de protection des nuisances

- q non-respect des itinéraires publiés
- q non-respect du tour de piste

1.3. ■ Infractions aux règles de police de la circulation aérienne

- q absence de marque d'identification des ULM
- q franchissement de frontière sans plan de vol



2. SUR L'EXPOSÉ DES PRINCIPAUX FACTEURS D'INFRACTION

Cette question n'est pas neutre alors que ces différents facteurs sont susceptibles d'être visés par les autorités de poursuite au soutien de condamnations pénales et/ou civiles et/ou administratives.

2.1. Manquements aux règles de la préparation du vol

- q incertitude sur la quantité de carburant et/ou absence de vérification de la quantité disponible
- q méconnaissance des caractéristiques de base de l'aéronef (quantité de carburant utilisable, consommation, distance d'atterrissage et de décollage, ...)
- q absence d'informations météorologiques ou exploitation inadéquate
- q absence de prise de NOTAM ou mauvaise exploitation des services de l'information aéronautique ou exploitation incomplète
- q cartes aéronautiques absentes, incomplètes ou périmées
- q méconnaissance de la réglementation concernant les licences et la navigabilité
- q méconnaissance des divers services rendus par les services de la circulation aérienne et des risques associés aux

divers types d'espaces aériens
q mauvais choix de route

2.2. Manquements aux règles président à la conduite du vol

- q absence de gestion carburant
- q absence de stratégie alternative
- q méconnaissance des règles d'altimétrie
- q méconnaissance des règles d'intégration sur aérodrome (trajectoires, signaux, balisages)
- q incapacité à gérer un déroutement
- q incapacité à se situer après égarement
- q mauvaise lecture de carte

3. Rappels des sanctions susceptibles d'être prises à l'encontre des personnels navigants non professionnels

1) Chacun garde ou devrait garder en mémoire que toute infraction peut générer :

- q des poursuites pénales du chef soit de contraventions passibles du tribunal de police, soit de délits passibles du tribunal correctionnel et générant peines d'amendes et/ou peines d'emprisonnement ; les infractions sont trop nombreuses pour détailler dans le cadre de cette étude, leurs listes et les sanctions qui y sont attachées ;

q des poursuites administratives devant les commissions de discipline susceptibles de donner lieu aux sanctions disciplinaires suivantes par ordre de gravité :

- avertissement/blâme
- suspension du privilège d'exercer des vols en qualité de commandant de bord tant qu'un complément de formation pratique ou/et théorique, dans les conditions spécifiées par la décision de sanction, n'a pas été réalisé
- suspension des licences ou qualifications, assortie ou non d'un sursis ou/et d'une obligation d'un complément de formation pratique ou/et théorique
- annulation des licences ou qualifications, assortie le cas échéant de l'interdiction d'en solliciter une nouvelle délivrance pendant une durée déterminée (qui ne peut excéder 5 ans).

2) Il doit être noté que les sanctions sont indépendantes et que toute infraction peut donner lieu :

- à une poursuite pénale sans poursuite administrative,
- à une poursuite administrative sans poursuite pénale,
- à une poursuite administrative et à une poursuite pénale pouvant donner lieu à deux sanctions totalement indépendantes !

Que ce vade mecum puisse être le rappel des actions de base qui, appliquées, et au-delà des sanctions qu'induit leur violation, devrait être un complément de préparation à un vol permettant sa conduite dans les meilleures conditions de sécurité et en s'affranchissant des poursuites.



Serge Conti
Avocat
UL - PPL/H - PPL/A - BL

2015/2016 la compétition plus que jamais !



A.M. Le Dorze
P. Marguier



2015... une année très difficile

Si cette année qui s'achève s'est montrée d'une assez grande générosité météorologique, et donc d'une bonne amplitude pour la pratique de notre activité, vous l'avez appris, lu ou vu, elle restera l'une de celles que nous souhaitons oublier pour le sort qu'elle a réservé à nos camarades et amis disparus.

Très spontanément, nos pensées vont tout d'abord à Dominique, notre « Grand Timonier », ainsi qu'à Yvette, son épouse, sans laquelle celui qui a tant donné à notre Fédération n'aurait évidemment pas pu aller aussi loin et aussi vite. A Cédric, Laetitia et leurs enfants respectifs.

Nos pensées vont aussi à nos deux amis Corinne et René, tous deux membres de l'équipe de France, qui nous ont quittés à Chauvigny dans l'exercice de leur passion.

Corinne avait pris en charge l'organisation d'une compétition avec nos amis anglais (la « Française Friendly »). C'est à cette occasion que j'ai pu mesurer son enthousiasme et son dynamisme. René était totalement investi dans le monde de l'hydro-ULM dont il était le représentant FFPLUM en région PACA.

Je garderai de l'un comme de l'autre, le souvenir de passionnés vraiment sympathiques et investis, qui ont grandement contribué à la vie de leur club et du mouvement.



2016... écrivons ensemble une nouvelle page

Il y a deux ans, la Commission sportive avait officiellement invité les Comités régionaux à être les moteurs de l'activité sportive en organisant des compétitions régionales. Ces dernières restent un prérequis à l'inscription aux Championnats de France pour un pilote ou un navigateur n'ayant pas participé à l'un des trois derniers championnats. En 2015, cinq compétitions régionales ont été organisées, 3 seulement ont réellement eu lieu en raison de contrariétés météorologiques (ULM Info n°93).

Championnats de France 2015 : les résultats



Les résultats (scores, classement, épreuves) sont publiés sur le site fédéral. Comme il n'y a pas eu de cérémonie de remise des prix et que le championnat des Classic' Class a bien été validé, nous vous invitons à prendre connaissance des podiums :



Catégorie Pendulaires Monoplaces

Médaille d'Or : Jean-Michel SERRE
Médaille d'Argent : Nicolas BOCHE
Médaille de Bronze : Marie GERAUX

Catégorie Pendulaires Biplaces

Médaille d'Or : Bruno BOURON / Franck MAUBERT
Médaille d'Argent : Pierre BOURGUE / Ophélie HAMARD
Médaille de Bronze : Loïc TOUSSAINT / Félix TOUSSAINT

i Tous les résultats sont consultables sur le site

La parole aux acteurs

Dans cette édition d'ULM Info, la Commission sportive donne la parole à **Didier Dufay**, membre de l'UCOM [q http://loiret-paramoteur.fr](http://loiret-paramoteur.fr) qui souhaitait donner son point de vue sur le bien-fondé du classement par équipe et de ses vertus promotionnelles.

Les propos qui suivent confirment notre retour d'expérience, très positif, sur le double classement (individuel et équipes) initié lors du Championnat de France 2014.



Constat préalable UCOM Orléans

- q Difficulté pour obtenir des subventions pour compétition et matériel.
- q Difficulté pour communiquer sur les résultats en compétition (considéré comme sport de loisir et individualiste).

Actions menées depuis le CDF 2014 avec classement CLUB ÉQUIPE :

ACTION 1

UCOM a communiqué sur le thème CLUB SPORTIF de HAUT NIVEAU en Équipe et Individuel sur résultats du Championnat de France et Championnat du Monde 2014. Résultats : le Conseil Régional Centre et le Conseil Général nous ont attribué des subventions "Compétitions" significatives en 2015.

ACTION 2

UCOM a rencontré des élus d'Orléans qui ont manifesté leur intérêt par rapport à nos activités de compétition, notamment en équipe. Résultats : transfert du Siège social sur Orléans.

ACTION 3

Elaboration d'un projet associatif et recherche de subventions pour du matériel. Résultats : très fort accompagnement pour acquisition d'une remorque et de pylônes par nos partenaires, le Conseil Régional et la Ville d'Orléans.



Cette année a aussi vu partir un nombre incompréhensible de pratiquants pour des raisons qu'un minimum de recul nous empêche de comprendre. Notre rôle fédéral n'est pas de juger telle ou telle situation mais de trouver des solutions pour qu'elle ne se reproduise pas. Malheureusement, l'humain est faillible et ce facteur de faillibilité sera toujours à l'origine de la plupart des situations délicates, celles qui peuvent nous être fatales comme les plus anodines.

Alors, une fois de plus, même si l'année écoulée est un mauvais exemple pour cet argumentaire, nous continuerons à prêcher que la compétition est un vecteur de progression technique et psychologique, une sorte d'entraînement ou de remise à niveau auxquels nous avons toujours exhorté les pilotes à participer.

A partir de là, chaque pratiquant prendra ce qu'il veut de ces mots, personnellement, je sais ce que je dois à la compétition...

Lorsque je parle de mauvais millésime, j'y inclus aussi la frustration très perceptible des paramotoristes qui ont été privés de leur championnat cette année en raison de la décision prise de ne pas continuer l'activité sportive après l'accident survenu le 27 septembre.

Même si ce sentiment d'injustice est parfaitement compréhensible, certains se sont livrés à des commentaires tout à fait excessifs, infondés pour l'essentiel, comme si ce mépris, une fois extériorisé, allait ramener les choses à la normale !!! En marge de cette attitude regrettable, je ne garderai que le souvenir de pilotes compréhensifs et bienveillants, certains ayant pris la peine de nous contacter d'ailleurs, et qui ont fait part de leur soutien et de leur compréhension. Qu'ils en soient sincèrement remerciés.

C'est dans cet esprit qu'est né l'ULM, ce serait vraiment dommage de tout détruire...



Si vous souhaitez organiser des rencontres dans votre région, n'hésitez pas à prendre contact avec la Commission sportive, nous vous aiderons à programmer cet événement et pourrons, le cas échéant, vous apporter un soutien humain et logistique commission.sportive.ffplum@gmail.com

Catégorie Multiaxes Biplaces

Médaille d'Or : José VANDE VEKEN / Steve MINDEN
Médaille d'Argent : Jean-Claude AYNIE / Patrick ETCHETO
Médaille de Bronze : Georges TRUCHET / Yoann GINI

Catégorie Autogires Biplaces

Médaille d'Or : Stéphane KUBLER / Philippe FICARELLI
Médaille d'Argent : Norman HULMEL / Alexis LEGER
Médaille de Bronze : Serge BOUCHET / Laurent OTH

Record

Eric de Barberin-Barberini et Antoine Seidner ont battu le record du monde de vitesse sur multiaxes SHARK 912S en officialisant les **300,51 km/h en ligne droite**.



fédéral dans la rubrique « Compétition »

Conclusions

Pour l'UCOM, l'expérience est très riche d'enseignements, le bilan est positif et bénéfique à tous les niveaux.

Au niveau sportif

Emulation du Club, des membres, renforcement de la cohésion, pratique plus collective, effet d'entraînement pour essayer la compétition, cohésion accrue entre pilotes.

- q Pour le côté émulation du club et des membres.
- q Pour le côté sécurité de pilotes devenu plus chevronnés et aguerris.
- q Pour le côté accompagnement financier des Clubs.

Au niveau local

- q Club perçu et reconnu comme club sportif de haut niveau plutôt qu'individualiste et pouvant être générateur de nuisances.
- q Possibilité de participer à des Actions Citoyennes lors de manifestations publiques, et donc de faire connaître notre sport au plus grand nombre.
- q Implicite à terme : être accepté et reconnu par tous.

Les enjeux

Continuer et inciter à pratiquer un classement individuel et CLUB ÉQUIPE, ce à tous les niveaux national, régional et local, pour se faire reconnaître partout en France comme des clubs sportifs.

Entamer une réflexion et communiquer au niveau de la FFPLUM pour devenir reconnu et perçu comme un sport de haut niveau, en individuel et surtout en équipe, au lieu d'un loisir individualiste.





24^e Salon des Formations et Métiers Aéro

29 . 30 . 31 JANVIER 2016

MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE PARIS LE BOURGET

Entrée salon + musée gratuite

Informations +33(0)164 62 05 06

www.salondesformationsaero.fr

www.aviation-pilote.com



**Aviation
et Pilote**

MUSÉE
AIR +
ESPACE

SAAM
VERSPEREN GROUP

PARTENAIRES :

alsim
PARTI TRAINING AIRLINES





Rencontre Nationale pour le nouveau **BIA**

Une rencontre nationale des formateurs BIA et des représentants des CIRAS (Comités d'Initiation Régionaux à l'Aéronautique et au Spatial) de chaque académie, la première sous l'égide de l'éducation nationale, s'est tenue le mardi 10 novembre au siège de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

Cette grande manifestation était organisée, à l'initiative de l'Education Nationale, par le Comité de suivi national du BIA.

Ce Comité, composé de membres de l'Education Nationale (EN), de la DGAC, et du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS), est en effet à l'origine des réformes intervenues sur le BIA en début d'année.

La Fédération Française d'ULM était présente en nombre par le biais de ses Comités régionaux. L'ensemble des interventions et de nombreuses ressources sont présentes sur le site www.monbia.fr.

L'enjeu principal était que les acteurs dans chaque académie/région se rencontrent et que les nouveaux CIRAS puissent se mettre en place. Rappelons que les nouveaux CIRAS sont composés de huit représentants (trois représentants de l'académie ; un de la DGAC et quatre des fédérations membres du CNFAS).

Historiquement l'ULM a été relativement peu présent dans l'organisation du BIA qui touche un large public ou alors souvent par le biais de l'avion.

La refonte des programmes permet désormais de prendre en compte toute la variété de l'aviation et du spatial et les CIRAS sont un formidable bras de levier pour faire connaître nos pratiques en lien avec d'autres partenaires, FNAM, GIFAS, Armée de l'Air, CNES pour ne citer qu'eux. A nous donc d'utiliser ce canal pour promouvoir notre pratique auprès des jeunes et dans les régions où l'image de l'ULM est souvent bloquée au seuil du préjugé.

Les nouveaux textes permettent surtout d'élargir considérablement le vivier des titulaires du CAEA (Certificat d'Aptitude à l'Enseignement de l'Aéronautique).

Si vous êtes pilote ou instructeur ULM, vous avez de fait l'équivalence de l'écrit, il vous suffira de vous inscrire dans votre Académie pour passer un oral qui mesurera votre aptitude à mettre en situation des cours de BIA. Durant cet oral, toutes les ressources sont autorisées. Il s'agit de montrer votre talent de transmission.

Le CAEA n'est exigible que pour être responsable d'une filière dans un établissement scolaire mais il peut être intéressant pour des instructeurs d'ajouter cette corde à son arc.

On peut dès à présent, dans le cadre d'une structure ULM, inviter ses élèves à passer le BIA en candidat libre. Les programmes des théoriques ULM et du BIA sont articulés globalement de la même manière, qui peut le plus, peut le moins ! Par ailleurs il peut être judicieux d'inviter les enseignants non pilotes à se tourner vers l'ULM, ils auront de droit l'équivalence du BIA.



Le BIA, bien qu'étant un diplôme de l'Education Nationale tire sa richesse de vivre adossée à la richesse du monde de l'aviation. L'ULM dans le cadre du CNFAS, y a désormais toute sa part !

Sébastien Perrot



ANTI-FROID

75€

Blouson pilote

Workguard 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.



ANTI-FROID

75€

Parka 3en1

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



CONFORT

30€

Blouson polaire Falcon

100% polyester micropolaire anti-boulochage. 2 poches zippées sur le devant. Fermeture zippée. Grammage : 300 gr/m² Couleur rouge ou marine. Tailles : M, L, XL, XXL



68€

Blouson polaire Penduick



FIN DE STOCK!

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.



LE PRIX

T-Shirt Moon

Col en V avec bord côte, couleurs : violet, vert pomme, ou blanc. Jersey 190 gr. 100 % coton semi peigné. Tailles : S, M, L, XL et XXL.

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

20€

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



Polo People

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



NOUVEAU

59€

Combi Pilote

Véritable combinaison Pilote, très confortable et agréable à porter. Couleur beige foncé. 65% polyester, 35% coton.
 □ Un total de 7 poches □ Trous de ventilation sous les bras □ Boutons pour le réglage de la largeur de la taille
 □ Bras et jambe avec fermeture éclair
 4 tailles : 46 (M) / 50 (L) / 54 (XL) et 58 (XXL).



10€

Casquette Urban

complètement fermée à l'arrière ce modèle "army" très tendance, réalisé en coton souple délavé. Rivets d'aération. 3 couleurs au choix : beige, vert olive ou noir.

2 TAILLES & 3 COULEURS AU CHOIX



Manche à air

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

2 TAILLES

110€ Long. 2,50m Diam. 0,50m Circonférence 1,57m

190€ Long. 4,00m Diam. 1,00m Circonférence 3,14m



8,50€

Gilet Sécurité

Logo fédéral sur le dos. Deux bandes haute visibilité de 5cm. Fermeture velcro®. 120 gr/m² Tailles : XL - XXL

LOGO FEDERAL SUR LE DOS QUALITÉ PRO



Carte murale

Air Million France 2015 Editerra Retrouvez l'intégralité des bases ULM et des aérodromes. Dim.: 117x130 cm. Pélliculage mat recto/verso, 250 gr/m² Ech.: 1:1 000 000



25,50€

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



17,50€

Cartabossy

VFR France 2015 Jean Bossy

Tous les terrains
 BASULM
 Ech.: 1:1 000 000
 La "Cartabossy" VFR France 2015.



ULTRA LEGER



TRANSFORMABLE EN SHORT

53€

NOUVEAU

Pantalon Trekking

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.

2 en 1 Homme. Coupe droite. 2 poches latérales et 2 poches à l'arrière. 1 Grande poche avec rabat sur les cuisses. Taille avec passant pour ceinture. Fermeture éclair et bouton. 100 % polyester. Enduction en Téflon (traitement déperlant et anti-tâches).

40€

Pantalon Safari

Coloris beige, 100 % coton lavé CANVAS, 2 poches sur côtés. 3 poches basses. Taille élastique avec ceinture réglable fournie. Cordon de serrage sur le bas du pantalon. 2 poches Ar. (1 zippée et 1 à rabat). Tailles : S, M, L, XL, XXL.



30€

Gilet Mélodie

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

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€



CHAUD

35€

Gilet Warm

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



T-Shirt Victory

12€

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



QUALITÉ

Polo Rugby

33€

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



Sweat-Shirt New Supreme

25€

Couleurs : bleu royal, bordeaux ou gris. Moleton gratté 280 gr. 50 % coton, 50 % polyester, poignets élasthanne. Tailles : M, L, XL, XXL.

NOUVEAU



Cravate fédérale

Polyester tissé, largeur 8 cm., logo fédéral tissé, livrée en boîte.

19€



22€

Chemisette Popeline

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



Drapeau fédéral

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.

20€



5€

Ecussons

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



Porte-clés fédéral

En cuir véritable, acier nickelé, logo fédéral gravé.

6€

3€



Pin's inox

Diam.: 22mm.

M. Mme. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

TÉLÉPHONE

E-MAIL

Bon de commande

merci de livrer cette commande

DESIGNATION	TAILLE	QUANTITÉ	PRIX UNITAIRE	PRIX TOTAL
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
Minimum de commande : 14,00 € (sauf Ecussons)				
* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)				
• Ecussons 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



Assises nationales des Instructeurs PARAMOTEUR 2016



Les premières assises paramoteur organisées en décembre 2014 et ouvertes à tous, nous ont permis de faire, non pas un point, mais un constat de l'utilité d'une telle organisation pour échanger sur la spécificité des pratiques du paramoteur au sein des autres classes d'ULM.

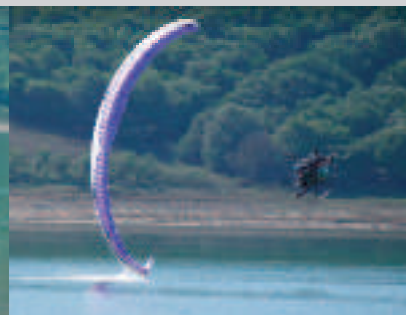
Compétition paramoteur



France 100 % podium (de gauche à droite) Jérémy PÉNONE, Alexandre MATEOS et Guillaume VALLANCE



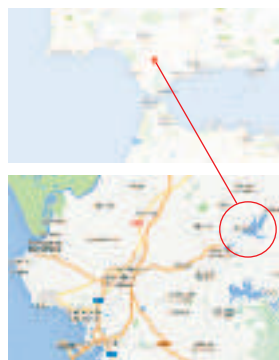
Des incroyables talents !



Alex MATEOS en action

Bornos, le spot

Dès la fin des Championnats du monde qui se sont déroulés en juillet dernier en Pologne, le staff de l'équipe de France, conscient du travail à réaliser, décide d'organiser un entraînement pour les pilotes français avant la fin de l'année.



L'équipe de France

de slalom, composée de 7 pilotes, s'est donc réunie la semaine du 2 au 8 novembre sur la magnifique base de loisir de Bornos. Les 3 premiers jours étaient dédiés à l'entraînement spécifique de nos pilotes, tandis que le vendredi et le samedi se tenait la compétition open avec 12 autres participants, soit un total de 19 compétiteurs.

L'entraînement

Les moyens sur place nous ont donné un confort de travail exceptionnel car l'infrastructure est parfaite pour travailler efficacement et l'équipe "CAT" s'est donné les moyens de nous satisfaire. En effet, deux bateaux sont à disposition en permanence sur l'eau, un système de chronométrage (est installé), 5 pylônes disposés sur des plates-

Plusieurs points ont été soulevés lors de ces assises et il est apparu indispensable de poursuivre ce travail en réunissant les Instructeurs paramoteur, puisque la plupart des questionnements nous ramenait systématiquement sur l'Instructeur.

Plutôt que de réitérer une réunion sur 2 jours qui peut poser des problèmes de disponibilité, nous vous proposerons une journée dans un lieu central (Paris).

Afin d'optimiser au maximum ce regroupement, nous allons préparer l'ordre du jour sous forme de questionnaire qui vous sera transmis avant la réunion et qui aura été décrypté afin

d'éviter de longues séquences d'explications. Nous souhaitons que cette réunion soit centrée sur des propositions et pour cela il nous faut formuler les problématiques en amont.



Philippe Ganaye
Président
de la Commission
Paramoteur FFPLUM

Instructeurs paramoteur, nous comptons sur vous.

Afin d'adapter la salle au nombre de participants, merci de bien vouloir procéder à une pré-inscription en remplissant ce formulaire :



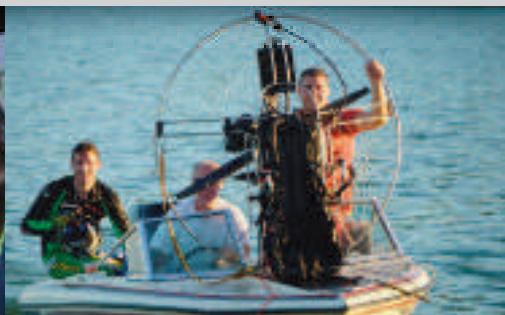
<https://www.inscription-facile.com/form/fdSdDXt4BCQBephkppPt>



Frédéric MALLARD au travail



Podium féminin



Jérémy PENONE après l'action

de slalom idéal !

formes elles-mêmes ancrées aux dimensions standard Slalomania, le décollage se situe à 3 min du lieu d'hébergement et de restauration et enfin une salle est à disposition afin de visionner les vidéos des runs de la journée.

Il s'agit donc du bon endroit pour travailler avec les bons outils et toute la sécurité nécessaire !

Durant deux jours, les pilotes ont répété leurs gammes et travaillé les combinaisons délicates afin d'améliorer leurs chronos respectifs ! Une première hiérarchie se profile,

les pilotes qui ont préparé l'entraînement sont clairement plus à l'aise...

La compétition

Les 19 pilotes inscrits, dont 4 femmes, constituent la bonne surprise de la compétition ! Même si nous en étions tous convaincus, la pratique au-dessus de l'eau rassure tout le monde à juste titre. Cela va forcément accélérer le développement de la pratique en compétition, ce qui est très encourageant !

Bravos à nos pilotes français : 6 dans le top 10 et podium 100% français !

La première place est gagnée par Alexandre Mateos qui fait un retour remarquable en remportant toutes les manches !

Nos pilotes français sont prêts pour les WAG qui se dérouleront à Dubaï en décembre prochain !



José Ortéga

L'Europe: la meilleure et la pire des choses...



L'avenir de notre aviation de loisir se construit hors de nos frontières, à Bruxelles, à Cologne, partout là où des organisations lourdes comme l'EASA œuvrent (objectif affiché !) pour notre sécurité et notre sauvegarde...

On peut le déplorer, mais c'est ainsi : depuis Jean Monnet et la création de la Haute Autorité, l'Europe est en construction et, petit à petit, les États membres ont abandonné des parcelles de leur souveraineté au profit d'institutions supranationales chargées d'organiser et de réglementer des activités qui, par leur ampleur ou leur impact, dépassaient les frontières traditionnelles des pays de l'Union.

Nonobstant les gesticulations de certains politiques, nous ne reviendrons pas en arrière. Et c'est une bonne chose, car cette construction législative délicate élaborée en plus de soixante ans, a permis l'avènement d'un esprit européen à travers des réalisations concrètes dont nous bénéficions chaque jour : la monnaie unique, le programme Erasmus, la politique agricole, les divers fonds de développement... Certes, et je le sais bien, tout n'est pas parfait. Les politiques de toutes nationalités ont hélas des traits communs (mais la réserve qui doit prévaloir dans ce type d'éditorial m'interdit d'approfondir le sujet !). La technocratie quant à elle, avec son penchant naturel pour la prise d'embonpoint et la complexification, apporte aussi son lot de tracés à l'usager (je riais franchement en lisant l'éditorial de l'excellent Pierre Duval, dans InfoPilote de novembre 2015, lorsqu'il évoquait la forêt dense d'acronymes divers dont l'Europe aéronautique est friande...).

L'Aviation – activité économique lourde, mais aussi symbole de liberté ancré dans l'inconscient collectif – ne pouvait pas être ignorée du législateur européen. Nous bénéficions donc depuis 2003 d'une Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA) qui règle tous les détails de l'aviation générale... à l'exception notable de nos petits aéronefs ! Et c'est bien là la pierre angulaire de notre bonheur de voler ! La réglementation de nos ULM n'a pas été placée sous la tutelle européenne, mais est restée du ressort de chaque État membre : chacun a alors légiféré et, grâce à l'action généreuse et clairvoyante de quelques hauts fonctionnaires (Patrick Gandil, Maxime Coffin, Alain Vella, entre autres), nous avons échappé à la mainmise européenne « protectrice » qui, aujourd'hui, asphyxie lentement et très sûrement l'aviation générale de loisir certifiée. Mieux encore, nous bénéficions en France d'un régime de liberté très exceptionnel, au regard de ce qui se pratique dans d'autres pays de la Communauté.

Mais, comme rien n'est jamais acquis, il convient d'être vigilants : il faut être conscients du fait que notre situation avantageuse est mal vécue par les jaloux et les pisse-froid, et plus généralement par tous ceux à qui la liberté d'autrui donne une urticaire géante.

Nous devons tous à Dominique Méreuze d'avoir lutté avec une pugnacité exceptionnelle pendant des années à la tête de notre Fédération pour préserver notre droit de voler librement. Et le meilleur hommage que nous puissions lui rendre, c'est de poursuivre – avec la même philosophie politique – le travail qu'il a engagé. Depuis deux ans, je l'accompagne régulièrement dans toutes les assemblées d'Europe Air Sport (E.A.S., présidé par l'anglais David Roberts) et de l'European Microflight Federation (E.M.F., qu'il avait créée).

Dominique pensait que l'avenir de notre activité se dessinait dans les institutions européennes : c'est la raison pour laquelle il était systématiquement présent dans toutes les réunions organisées à Cologne ou à Bruxelles, dès que le sujet abordé pouvait induire une modification de la législation, et donc constituer un danger potentiel pour notre activité. Il avait ainsi, lors de l'été 2014, sonné le tocsin et mobilisé tout le petit monde de l'ULM européen lorsque l'EASA avait engagé une consultation sur les modifications possibles de la Basic Regulation, afin de faire prendre une position commune par les différents pays membres sur l'intangibilité de l'Annexe 2. Et ce diable d'homme y était parvenu, malgré les intérêts objectivement divergents de certains pays.

Nous continuerons son action. La politique de la chaise vide n'était pas son fort. Il soutenait l'idée que, dans les institutions où le débat s'engageait, il fallait à tout prix être présent, et capable de réagir à chaud, sans délai. C'est ainsi que Dominique était unanimement respecté – même par ses opposants – pour la clarté et la rapidité de ses positions.

Les arcanes des associations internationales sont complexes et il est souvent difficile d'y déceler le fil rouge des évolutions que l'on peut craindre. Il s'y ajoute le fait que l'ensemble des discussions ont lieu en langue anglaise, ce qui favorise évidemment les pays anglo-saxons, et handicape lourdement les pays latins (dont nous sommes !).

Assurer la synthèse des positions, résoudre les divergences dans des domaines très techniques, c'est déjà un sport difficile en français... Je souligne que je bénéficie heureusement de l'appui sans faille de Michel Rocca et de Philippe Tisserant, qui ont à la fois une connaissance technique exhaustive des problèmes, et une pratique exhaustive des subtilités florentines des réunions internationales. Qu'ils soient ici remerciés de l'aide qu'ils apportent à la FFPLUM et à moi-même dans l'étude de ces dossiers complexes.



Les 9, 10 et 11 octobre 2015, s'est déroulée l'Assemblée générale annuelle d'E.M.F., dont les pays membres rassemblent près de 45 000 pilotes. Après un scrutin à la manière anglaise (on vote dans un premier temps pour savoir qui va pouvoir être candidat !), Rieteke van Luijt (Pays-Bas) a été élue présidente, moi-même premier vice-président, Jan Fridrich (République tchèque) deuxième vice-président, et Darek Cymerys (Pologne) secrétaire général.



De gauche à droite : Jean-Claude Hanesse, France (1er Vice-président), Rieteke van Luijt, Pays-Bas, (Présidente et trésorière), Jan Fridrich, Tchécoslovaquie, (2ème Vice-président), et Darek Cymerys, Pologne (Secrétaire général).

Après de longs débats, qui traduisent bien les opinions divergentes concernant notamment le problème de la masse des machines au décollage (M.T.O.W.), un accord fut trouvé sur une position commune : les membres de l'EMF réaffirment leur opposition à toute modification de l'annexe 2 e), et étudieraient favorablement l'idée de créer une catégorie spécifique – hors réglementation EASA – allant de 450 à 560 kg de MTOW. Cette nouvelle classe a fort peu de chances de voir le jour : ce serait pour l'EASA la quasi-reconnaissance l'échec de la réglementation LSA. Mais sait-on jamais ? En revanche, cette revendication traduit bien la demande de certains pays – les Anglo-Saxons – en faveur d'une augmentation de la masse des appareils.

Les 13 et 14 novembre 2015, a eu lieu à Cologne un séminaire organisé par Europe Air Sports, et réunissant les présidents des associations européennes représentant toutes les pratiques aériennes, et non plus seulement les ULM. J'y assistais, en représentation du CNFAS et de la FFPLUM, en compagnie de Michel Rocca et de Jean-Pierre Delmas, qui suivent les dossiers pour le compte de la FFA.

L'ordre du jour était dense et varié. Les sujets abordés concernaient essentiellement l'aviation générale certifiée, mais la mise en œuvre des mesures prévues touchera inévitablement notre « petite » aviation : ce fut donc une revue de détail des règles prévues en matière de drones,

d'espacement de fréquences 8.33, d'« occurrence reporting », d'allègement des contraintes de maintenance actuellement en vigueur (future Part M light)...

Il me paraît important de souligner deux points :

- Tout d'abord l'intervention du Français Dominique Roland, haut fonctionnaire de l'EASA venu présenter la progression du projet de l'agence en matière de simplification des règles régissant l'aviation générale. Même si les réalisations sont minces pour l'instant, je retiens surtout de son propos le message destiné à convaincre de l'évolution des mentalités. « Work in progress », affirme-t-il, et je veux bien croire que, tel le changement de cap du pétrolier sur son erre, la mutation de la philosophie de l'EASA rencontre quelques obstacles et prend donc un certain temps. Mais malgré mon habituelle méfiance pour le discours politique, j'ai néanmoins le sentiment que l'époque rassemble toutes les conditions d'une nécessaire évolution des mentalités : la prise de conscience qu'un pan entier de l'aéronautique est asphyxiée, mais aussi – ne négligeons pas l'influence du barreur sur le navire – la volonté de Patrick Ky. L'homme apparaît en effet déterminé à secouer les pesanteurs et à faire bouger les lignes : et c'est ce que je veux retenir du message de Dominique Roland, qui est l'un de ses plus proches collaborateurs.

- Ensuite, l'importance du lobbying effectué par Europe Air Sports : l'inextricable pelote multiculturelle et multilingue (même si l'anglais prédomine) que sont devenues les institutions européennes rend indispensable l'existence d'un vecteur nous permettant de transmettre nos observations, nos souhaits, de défendre nos positions et souvent, d'éviter la survenance d'une catastrophe législative toujours possible. Chaque pays, ou chaque discipline aéronautique, ne peut y parvenir individuellement. Europe Air Sports centralise, met en forme, transmet nos revendications aux bons interlocuteurs – et en assure le suivi. Et si une partie de nos cotisations sert à rémunérer les services d'un lobbyiste attentif et efficace, j'affirme qu'il ne s'agit pas d'argent dépensé en pure perte. Nous devons poursuivre cette action d'influence et d'explication de nos buts.

Nous, Ulmistes français, sommes aujourd'hui enviés. Tous les autres pratiquants des diverses disciplines aériennes souhaiteraient le même régime de liberté et de responsabilité que celui dont nous bénéficions, grâce soit rendue à nos prédécesseurs ! Mais après avoir été conquise, la liberté doit se défendre pied à pied. Et l'Europe est sans doute le plus proche combat à mener.



Soyons conscients que nous sommes – comme l'aurait dit Somerset Maugham s'il avait été ulmiste – sur le fil du rasoir...

Jean-Claude Hanesse
Secrétaire Général FFPLUM



Tour ULM 2016 «



L'ensemble des participants du Tour ULM 2015 était d'accord sur la réussite de cette édition, sans Dominique mais dans son esprit, tel qu'il a conçu et porté ce Tour depuis le début.

Pourtant, mais c'est le jeu, la météorologie ne nous a pas épar-

gnés : le vent, la pluie, le froid. Alors c'est clairement une envie de Sud qui a déterminé l'itinéraire du Tour ULM 2016 qui fêtera les 20 ans de sa création. Il ne faut pas se faire trop d'illusions, car un bon mistral établi est bien plus pénalisant qu'une traîne de petites dépressions balayant le Finistère.

Nous verrons bien, mais le parcours est prometteur, attrayant, pour des régions dans lesquelles les ULMistes volent assez peu.

Le Tour prendra ses quartiers à Saint-Rambert, direction Fréjus en laissant le Ventoux à mi-che-

min, la Méditerranée et ses calanques, puis l'arrière pays contournant Marseille, un peu de Camargue sauvage et une étape le dimanche soir à Candillargues près de Montpellier. Nous irons vers Toulouse avec des petits crochets touristiques dont un du côté de Millau.

La journée de repos, prévue le mardi, sera consacrée à la visite du site d'Airbus.

Les vols reprendront pour rejoindre le beau pays de Sarlat après avoir survolé les gorges du Tarn puis Ussel le mercredi soir.

Le jeudi soir, nous serons au Puy

après être passés par Vichy en ayant parcouru les volcans d'Auvergne, familiers du Tour mais qui nous réservent toujours des trésors. Le vendredi, retour à Saint-Rambert avec une étape chez nos amis d'Aubenas.

Voilà pour l'idéal, on verra dans la pratique.

Venez nous rejoindre, c'est la même équipe et cette fois « *On dirait le Sud* ».



Sébastien Perrot

Publicité



Aérodrome de Niort
Marais poitevin
Deux Sèvres

- ✓ Recherche porteur de projet pour création d'une structure professionnelle ULM multiaxe et/ou autogyre.
- ✓ Locaux et place hangar disponibles.

Un aérodrome orienté vers l'aviation générale

Contact : Olivier DUPONT au 06 15 92 37 63 olivier.dupont@mairie-niort.fr

Nous vous l'avions promis, le Tour ULM du 20^{ème} anniversaire sera mémorable, nous le devons à Dominique qui avait commencé à le préparer, nous vous le devons, avec vous nous le ferons !...



Pierre-Henri Lopez
Commissaire Général du Tour 2016

On dirait le Sud » !

ITINERAIRE 2016

SOUS RÉSERVE DE CONFIRMATION DÉFINITIVE À L'HEURE OÙ NOUS METTONS SOUS PRESSE

22-29 JUILLET

- ÉTAPE PRINCIPALE
- ÉTAPE INTERMÉDIAIRE
- ÉTAPE PRINCIPALE & JOURNÉE DE REPOS

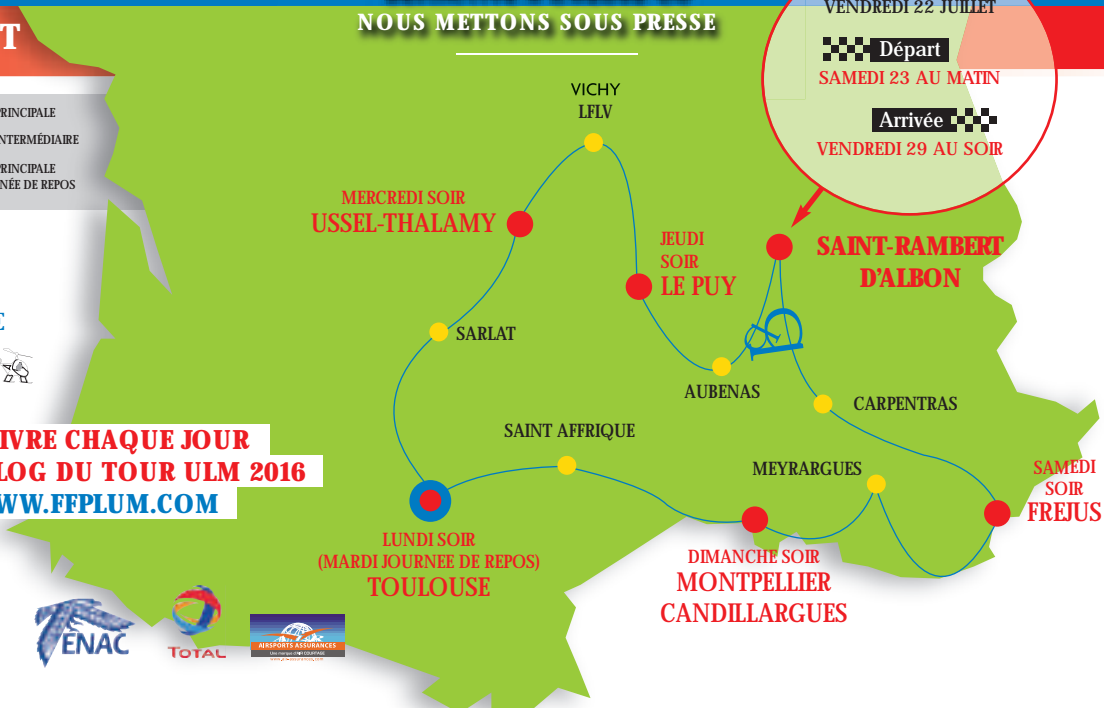
Concentration
VENDREDI 22 JUILLET

Départ
SAMEDI 23 AU MATIN

Arrivée
VENDREDI 29 AU SOIR



À SUIVRE CHAQUE JOUR SUR LE BLOG DU TOUR ULM 2016
WWW.FFPLUM.COM



SPÉCIAL JEUNES 18/25 ANS

Vous avez entre 18 et 25 ans, l'aventure vous tente ?
Adressez-nous un courrier ou un mail de motivation pour faire connaître votre candidature (frais de participation pris en charge).

Publicité


RAID LATECOERE

Étape à Martigues et Marseille,
mercredi 9 et jeudi 10 septembre 2015
Joie, fierté et désolation...


**C'est à Martigues,
que tout commença.**

Henri Fabre, né en 1882 à Marseille, a fait décoller le premier hydro-aéroplane sur l'étang de Berre, à Martigues, le 28 mars 1910. Dès 2007, l'Aéroclub Pierre-Georges Latécoère organise le « Raid Latécoère » sur les traces des lignes Latécoère et Aéropostale.



Du 5 au 12 septembre, Martigues a fait partie du premier raid hydravion reliant la côte Atlantique à la principauté de Monaco.


**5 hydravions - 3 Piper PA19
sur flotteurs et 2 ULM
Seamax - ont décollé du lac
de Biscarrosse,**

à destination de l'Étang de Berre, direction le Cercle de voile où une hydrosurface permanente a été créée en 2013.

Depuis le « Centenaire Henri Fabre » en 2010, notre Comité est partenaire de la ville de Martigues, ULM oblige !



Pour accueillir cette étape et répondre à l'invitation de Florian Salazar-Martin et de son équipe, notre Comité était présent avec son stand et son simulateur de vol « Guy Trier » ainsi que notre très regretté René Manzano, responsable de la Commission Hydro, avec son Trophy TT2000 équipé de flotteurs.

Il s'agissait là de poursuivre un partena-

riat fondé sur une histoire et un désir communs :

**l'ULM à Martigues avec la
création d'une hydrobase
pour de multiples projets à
mettre en œuvre dans des
conditions idylliques.**

Henri Conan, Président de l'Association « Mémoires de l'hydraviation », était à nos côtés avec sa célèbre exposition, mais aussi Jean-François Monier de Amphib-e SAS qui a contribué à la participation des ULM au raid.

Une très belle journée achevée par une soirée conviviale et sympathique, les pieds dans l'eau, en compagnie d'élus et de responsables locaux, émus de vivre cette étape en direct.

**Jeudi 10, l'aventure s'est
poursuivie à Marseille sur
le Vieux Port.**

Le Vieux Port, le deuxième rêve de René ! René avait déjà réalisé son premier rêve en amerrissant sur la plage des Marettes de Vitrolles à l'occasion de la Festa de la Mar.

Être en contact radio avec la tour de Marseille Provence fut un grand moment pour lui et pour l'ULM en général, mais jour du pouvoir de répondre à l'insistance de la contrôleuse en poste ce jour-là, percevoir son inquiétude, fut une grande jouissance : « Si, si, je suis autorisé ! ».

René avait beaucoup rigolé avec cet épisode dont il était très fier et nous avec lui ! René a pu réaliser son deuxième rêve :





reprendre contact avec Marseille pour s'amarrer devant le ponton de la mairie, celui qui donne sur le Vieux Port de Marseille, pour cette étape du raid. Avec René Manzano, notre Comité n'a pas seulement perdu un membre, un ami, un gentil, un passionné d'hydraviation ULM, tout comme pour Dominique Méreuze, notre

Comité a perdu, un expert, l'un des rares experts en hydro ULM, ce qui fait double dose de perte et de désolation. René, comment allons-nous faire sans toi pour développer l'hydro à Martigues ou ailleurs dans la région ? Tu es l'image à garder en mémoire de ce Raid Latécoère où l'ULM, ton ULM, a pris sa vraie place, la place d'honneur dans ce port historique, notre premier port de Méditerranée.

Nous te saluons et te gardons dans notre cœur.



Corinne Monloubou
Comité régional ULM PACA



Infos Comité régional PACA [q ulm-paca.ffplum.com/](http://q.ulm-paca.ffplum.com/)

Infos  RAID LATECOERE [q www.raid-latecoere.org](http://q.www.raid-latecoere.org)

En Aquitaine le Salon



Le CRULMA, comme les années précédentes, a participé au Salon "VIVONS" de Bordeaux qui comprend le Salon "VIVONS 100 % SPORTS".

Ce salon, unique en France, présente toutes les ligues sportives présentes en Aquitaine.

Cette année, 100 ligues ou Comités régionaux participaient du 17 au 11 novembre. Les sports aériens ont choisi depuis plusieurs années de faire stand commun en présentant un plateau regroupant le parachutisme, l'aéromodélisme, le vol libre, le vol moteur, le vol à voile et l'ULM. 70 000 visiteurs fréquentent chaque année ce salon.

Philippe Billand

Pdt. Comité régional ULM Aquitaine



Infos Comité régional AQUITAINE [q ulm-aquitaine.ffplum.com/](http://q.ulm-aquitaine.ffplum.com/)

L'ULM au Salon du Bourget

Le Comité Régional ULM d'Île-de-France

poursuit sa démarche de représentation et de visibilité de la pratique ULM dans les événements importants de l'aviation sur le territoire francilien. La 51e édition du Salon international de l'aéronautique et de l'espace (SIAE) du 19 au 21 juin 2015 accueillait l'aviation légère et en particulier l'ULM dans un espace à la mesure de notre mouvement.

À cette occasion, le stand du Comité animé par René Viguié et les pilotes franciliens était complété par 3 machines qui ont suscité un engouement tout à fait particulier et important des nombreux visiteurs.

Le pendulaire mis à disposition par Air Création a été pris d'assaut par les plus jeunes et les parents. Nombre d'entre eux



ont souhaité être photographiés aux commandes avec un certain bonheur affiché.

Les autogires ont remporté un vif succès auprès des visiteurs avec le Cavalon présenté par Stéphane Kubler (Flyinparis) et l'ELA 10 Eclipse présenté par Eric Changeur (Rotavia).

Enfin le Pitavion de Thierry Canon a également séduit le public, notamment



Comité Régional ULM IDF

et à l'Héliport de Paris

La 32e édition des Journées Européennes du Patrimoine



La 32e édition des Journées Européennes du Patrimoine organisée par le ministère de la Culture et de la Communication avait pour thème « *Le Patrimoine du XXIe siècle, une histoire d'avenir* ».

À cette occasion, Aéroports de Paris, la municipalité d'Issy-les-Moulineaux et l'UFH se sont associés pour accueillir exceptionnellement le 20 septembre 2015 le public sur l'Héliport de Paris.

Ce fut une nouvelle occasion pour le Comité de représenter la FFPLUM lors d'une manifestation exceptionnelle. Cette

édition a accueilli l'ULM et en particulier les voilures tournantes : l'autogire et l'hélicoptère ULM. José VIERA, pilote et Président du club ULM la Rose des vents de Mondreville (77) et la sarl Voltaire nous ont présenté l'autogire Magni et l'hélico Dynali H3.

Encore une fois, ce fut une véritable et belle rencontre du public et de l'ULM. Il faut souligner l'engouement des jeunes pour les 2 ULM présentés.

Merci à l'UFH pour cette invitation sur ce site exceptionnel, et nous ne manquerons

Infos Comité régional IDF

Rallye Midi-Pyrénées 2e édition



La deuxième mouture du Rallye Midi-Pyrénées s'est tenue les 19 et 20 septembre sur la plate-forme de Figeac. L'événement a rencontré un franc succès puisque pas moins de 40 machines, représentantes de 4

classes se retrouvèrent sur le terrain de Figeac à la fin de la journée.

16 clubs étapes ont assuré les animations et la réception des 80 équipages qui ont sillonné les cieux pour cumuler les points et s'enrichir de connaissances locales grâce aux questions que nos gentils organisateurs avaient concoctées pour eux.

L'étape finale fut agrémentée d'un vin d'honneur organisé par nos hôtes du club ULM de Figeac en présence des personnalités locales. Le restaurant du terrain servit un



excellent repas à tous les convives et une chaude ambiance accompagna la

remise des prix qui clôtura le repas. Une nuit étoilée mais fraîche accueillit les plus courageux qui couchèrent sous la tente pour se réveiller au petit matin sous un épais manteau de brouillard vite dissipé.

Chacun enfourcha alors sa monture et prit le chemin du retour en se promettant de revenir l'année prochaine. L'équipe du Comité régional Midi-Pyrénées tient à

Infos Comité régional Midi-Pyrénées



par sa pliability et son caractère unique.

Les visiteurs ont été surpris par le modernisme de l'ULM et la qualité de construction des machines présentées. Ce furent 3 journées de présentation statique de l'ULM dans une des plus importantes manifestations internationales de présentation aéronautiques et spatiales.

pas de réitérer notre participation pour présenter la diversité du mouvement ULM.

En dehors des bases ULM, ces deux manifestations ont offert l'occasion pour le public parfois trop éloigné de l'aéronautique de plaisance, de découvrir notre mouvement. Véritable temps de découverte, de curiosité et d'échanges avec les visiteurs, nous souhaitons avoir suscité les conditions pour tenter un vol en ULM.

Mohamed Azzouni
Président du Comité régional ULM d'Île-de-France



ulm-ile-de-france-ffplum.com

remercier chaleureusement toutes et tous ceux qui ont aidé à la préparation et à l'organisation de ce rallye, plus particulièrement l'équipe du club de Figeac qui nous a reçus avec beaucoup de gentillesse, efficaces, ils ont été vraiment formidables. Nous tenons également à remercier tous ceux qui ont assuré l'accueil et l'animation des bases étapes, sans eux les escales auraient manqué de piment et de bonne humeur. Enfin un grand merci à vous tous qui avez participé à ce rallye, et sans qui le succès de cette manifestation n'aurait pas eu lieu. Nous souhaitons donc vous revoir l'année prochaine pour l'édition 2016.

Bruno Rascalou
Président du Comité régional ULM Midi-Pyrénées



ulm-midi-pyrenees-ffplum.com

lorAvia
VOTRE MOTORISTE DEPUIS 1975

**MOTEUR 912 COMPLET RECONDITIONNÉ
GARANTIE 2 ANS !**

80 cv. 11112 € TTC
100 cv. 12840 € TTC

* livré avec radiateurs + durites + pot inox + filtres et régulateur 12v

TEL 03 82 56 63 71 - loravia@wanadoo.fr

COMCO IKARUS
45 YEARS

45 ans d'expérience
- 1400 machines construites en série -
charge utile importante - cabine large et confortable -
facile à entretenir - pièces détachées en 48h - fait pour
le voyage, le tractage, l'écolage et le remorquage!

Made in Germany - Deutsche Qualität!

IKARUS C42
à partir de 47.150€ HT

Pour plus d'information sur nos produits et offres spéciales,
vous pouvez consulter notre site: www.dh-bou.eu

DKL Light Sport Aircraft Sport
Importateur général de France &
Pologne et Belgique
COMCO IKARUS
4352 871 042 000 (fr)
433 (0)6 06 87 88 86 (pl)
info@dkl-bou.eu
www.dkl-bou.eu

Publicité



L'ULM au meeting d'Haguenau

Les samedi et dimanche

26 et 27 septembre a eu lieu, sur l'aérodrome bas-rhinois d'Haguenau (LFSH) un grand meeting aérien.

Un stand du CRULMA a pu y être accueilli, grâce au club local "Amicale H. Wirth-ACAH" (constructeurs amateurs ULM) et a bénéficié ainsi du passage de très nombreux visiteurs de cette manifestation rehaussée par les démonstrations de nombreux appareils historiques, de la "Patrouille de France", de la "Cartouche Dorée" (École Armée de l'Air de Cognac).

Michel Rouby

Président du Comité régional Alsace



Infos Comité régional Alsace ulm-alsace.ffplum.com

GRAND SUD EVASION présente

MAROC ATLAS EVASION 2016

12-21 MARS

L'Aventure Bonheur
 Un mélange d'écarts, de rires et de montagnes à vous couler le souffle... Des décollages et de paysages magnifiques même sur la même poursuite... Sans compter l'accueil marocain !
 Au départ du port mythique d'Essaouira, nous irons jusqu'à l'Atlantique jusqu'à la ville historique de Tangier.
 Puis en suivant l'Atlas majestueux, nous arriverons le Grand Sud marocain en passant par les vallées du Dadès, en direction des dunes de Merzouga, et du Draï pour rejoindre Quarzate...

Zinedine SADAOUJ, 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
 CONTACT : +33 (0)3 80 43 46 83 - +33 (0)6 13 60 91 97
grandsud@grandsudevasion.com

grandsudevasion.com

Rallye international paramoteur au Sahara tunisien



crédit photos : Francis Tack

Pour une édition de lancement, le Rallye international paramoteur est une franche réussite.

Le plan de vol du Rallye, formellement validé par les autorités civiles et militaires tunisiennes, a permis aux participants d'effectuer quotidiennement des navigations époustouflantes au-dessus de la quintessence du Sahara tunisien : Djerba, Tataouine, Chenini, Ksar Ghilane, Tembaine, Douz, Matmata et retour à Djerba.

L'organisation au sol est assurée par deux aéroclubs affiliés à la FFPLUM, CRACS de la région parisienne et TUL de Tunisie.

Les participants ont unanimement salué leur efficacité, professionnalisme et bonhomie. M. Hédi Mizouri, coorganisateur du Rallye, confirme :

« nous recevons les participants en véritables amis et convives, quoi de plus normal que l'hôte veille au grain ? »

Pour M. Joël Sense, Directeur des vols du Rallye, « les organisateurs disposent d'infrastructures et de moyens importants tel que l'aérodrome de Djerba et les partenariats autour. Ils disposent aussi sur le terrain d'un savoir-

faire rodé à toute épreuve. Il s'agit de présent de le faire savoir pour que les instances en charge de la promotion des sports aériens en France puissent s'en appuyer pour organiser ici à leur tour des stages de perfectionnements et raids-écoles pour les jeunes pilotes. »

Les organisateurs du Rallye sont appuyés par des acteurs importants en France comme en Tunisie, à savoir la FFPLUM, l'Office national du tourisme tunisien, les compagnies aériennes Tunis Air et Nouvel Air. Le partenaire tunisien ATSA (Association tunisienne des sports aériens), en véritable cheville ouvrière, a réussi à engager les administrations natio-

nelles pour obtenir les autorisations et les appareillages nécessaires pour l'encadrement sécuritaire et sanitaire du Rallye.

Monsieur Chokri Chebchoub, Président de l'ATSA, a remercié dans son intervention de clôture les ministères tunisiens de la Défense, de l'Intérieur et des Transports qui ont veillé discrètement mais efficacement au bon déroulement de l'événement.

Le Rallye est désormais inscrit dans les activités régulières de la FFPLUM.

Rachid Hammoudi
Président de l'aéroclub CRACS
Coorganisateur du Rallye

Pour finir l'année en beauté un Raid clé en mains au Sahara tunisien !

Soirée somptueuse du Réveillon dans les dunes, dans la joie et la bonne humeur. Du 27 décembre au 3 janvier.

Pour plus d'infos, le blog : <http://paramoteur-tunisie.blogspot.fr/>
Pour un avant-gout, le teaser : <https://www.youtube.com/watch?v=bbwY-TifNkw>

UN GRAND MERCI !

En cette fin d'année, nous tenons à remercier les structures régionales, départementales et locales qui ont participé ou mené une action de promotion de notre pratique vers le public féminin aux côtés de la Commission féminine.



JOURNÉE MONDIALE DES FEMMES DE L'AIR

Le Comité régional PACA et Vaucluse ULM lors de la Journée mondiale des femmes de l'air en Avignon.



LES JOURNÉES "VOLER AU FÉMININ" DANS LES RÉGIONS

Les organisateurs de journées "voler au féminin" : le Comité régional de Bourgogne avec 6 clubs participants : ULM Club de Pouilly, ULM Club de Bourgogne à La Clayette, Aéroclub du Charolais à Paray-le-Monial, Inspiration ULM à St Yan, Aéroclub du Bassin Minier à Montceau-les-Mines, Lescenciel Club paramoteur à Gisy-le-Noble, puis le Comité régional de Normandie sur l'aéroport de Rouen Boos, et enfin le Comité régional de Midi-Pyrénées avec les club d'Auch (ULM Albatros) et de Bozouls.

Merci aussi aux structures qui auraient peut-être œuvré mais dont nous n'aurions pas été informés des actions initiées. Grâce à ces actions, c'est plus d'une centaine de femmes qui ont pu découvrir le vol en ULM.



photo G. Tsao



12° RASSEMBLEMENT NATIONAL DES FEMMES

Le Comité régional Auvergne et le club des Ailes Volantes Motorisées de Haute-Loire, qui recevaient cette année le 12° rassemblement national des femmes pilotes au Puy-en-Velay, avec 40 participantes.



STAGE DE SENSIBILISATION À LA COMPÉTITION

Le stage de sensibilisation à la compétition reçu en Poitou-Charentes à Chauvigny a quant à lui, permis d'accueillir 12 femmes dont 7 se sont inscrites aux Championnats de France.

Deux en pendulaire et surtout, 4 en paramoteur, qui malheureusement n'ont pu mettre à profit leur apprentissage en compétition, par le fait de l'annulation des championnats pour cette classe, suite au tragique accident qui a endeuillé le championnat et nous a enlevé Corinne, pilote accomplie et femme que j'ai connue récemment et que j'appréciais beaucoup comme nombre d'entre nous qui l'ont côtoyée.





ACTIONS 2016

Au programme de 2016, ce sera la **13^e édition du Rassemblement national** les 8, 9 et 10 juillet à Figeac.

Le stage de sensibilisation à la compétition dont la date et les modalités restent à fixer sera reconduit.

Les journées découverte "voler au féminin" pourraient quant à elles, s'inscrire dans la Semaine Mondiale des Femmes de l'Air à laquelle nous nous associons depuis 2012, aux côtés de la WOAW.

On change de format cette année : pas de manifestation unique mais de l'action au local avec des vols à réaliser sur toute la semaine, du 7 au 13 mars 2016 et, à déclarer via Internet afin de donner aux femmes la chance de participer au niveau mondial pour gagner des aides financières à la formation, des cadeaux et pleins de cadeaux pour les structures organisatrices.

Lien Internet

<http://www.womenofaviationweek.org/win/prizes/>

VOTRE RELAIS

Permettez-nous de rappeler à toutes les structures, la nécessité de votre relais au local :



- Utilisez les supports de communication "voler au féminin" à télécharger sur l'espace dédié aux actions vers les femmes sur le site fédéral : affiche et flyers.

- Utilisez la banderole "voler au féminin" (remise aux Comités régionaux), lors de vos actions de portes ouvertes, journées découverte, participation à des événements, etc. Cette banderole peut être commandée auprès de la Fédération qui groupera les demandes pour une nouvelle fabrication.

- Faites-nous remonter vos actions et nous les mettrons au calendrier et en ferons un compte rendu.

- Fournissez-nous des portraits des femmes pilotes pour la rubrique "on parle d'Elles, dans les régions".

- Dialoguez sur la page Facebook de la commission <https://www.facebook.com/ulmfemmes/timeline>

DEUX FEMMES FÉDÉRATRICES DANS LE LOT (MIDI-PYRÉNÉES)



q Corinne Herren et Marie-Claude Redon, ont été élues le 30 septembre, co-présidentes du Comité départemental ULM du Lot.

Cette structure permettra de fédérer les clubs ULM du Lot, d'animer des manifestations interassociations, de représenter le mouvement ULM auprès des instances départementales, de promouvoir et de dévelop-

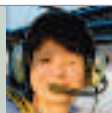
per le vol ultra léger motorisé et ses particularités.

Le siège social est implanté sur l'aérodrome de Figeac-Livernon.

Pour toute information, contactez le 06 81 67 38 54.

Elles sont les organisatrices du rassemblement 2016.

Retrouvez-nous sur Internet dans l'espace "voler au féminin" du site [q www.ffplum.com](http://www.ffplum.com)



Monique Bouvier
Présidente Commission "volez au féminin"
mbocavok@gmail.com 06 62 85 07 40



Le rôle de l'UFEGA et des fédérations membres face à la spécificité des risques aéronautiques en matière d'assurance

Plus de 38 millions d'automobiles en France : des assurances proposées par les banques, par les concessions, par les comparateurs, sur Internet... Dans le jargon des assureurs, l'assurance automobile est qualifiée de marché de masse où un grand nombre de compagnies d'assurances et mutuelles désireuses pour vous assurer se bat tous les jours pour vous proposer le meilleur prix.

Ainsi, même avec un malus exécrable et des accidents à répétition, vous trouverez toujours un assureur pour vous garantir (certes avec une cotisation élevée en conséquence...) et en cas de situation extrême, un Fonds de Garantie existe même pour permettre aux « non-assurables » de continuer à bénéficier de solutions d'assurance.

La situation en matière d'assurance des aéronefs est bien différente !

En aéronautique, et de manière encore plus marquée en matière d'assurance aéronautique légère, le marché des risques aériens est un marché de niche minuscule avec un parc de planeurs, ULM, avions légers de l'ordre environ de 20 000 machines en France...

Vous aurez d'ailleurs remarqué que :

- q votre assureur automobile n'assure pas votre aéronef

- q les attestations d'assurances que vous voyez passer dans les aéronefs indiquent des noms d'assureurs peu connus du grand public...

Pourquoi ?

Car la mutualisation des risques en automobile (plus de 20 milliards d'euros d'encaissement de primes en France en 2014¹ pour l'assurance automobile) et la mutualisation des risques en aéronautique (moins de 500 millions d'euros d'encaissement de primes en France en 2013, en intégrant l'assurance des constructeurs et de l'aviation commerciale) ne s'effectue pas de la même manière et relève d'un tout autre métier².

Plus simplement, la charge annuelle des sinistres/accidents se répartit plus facilement sur une cotisation payée sur la base de 38 millions d'automobiles que sur un parc de 20 000 aéronefs légers en France...

Et qui plus est lorsque le parc des 20 000 aéronefs légers en France est mutualisé au sein d'une compagnie d'assurance qui assure également l'aviation commerciale (compagnies aériennes, constructeurs, équipementiers, ateliers), où la sinistralité représente tous les ans plusieurs centaines de millions par an !

Conséquence ?

Quand tout va bien pour le marché de l'assurance aéronautique en général et que vous

n'avez personnellement pas (trop) d'accidents, vous pouvez assurer facilement votre pratique à un coût raisonnable (voire très bas puisqu'on s'aperçoit que le niveau des primes actuelles d'assurances en aviation légère est même souvent inférieur aux conditions pratiquées avant les événements tragiques de septembre 2001).

En revanche, dès lors que la statistique générale attachée à votre pratique aérienne se dégrade ou dès lors que vous souffrez de manière isolée d'une série d'accidents, le risque est réel de ne plus trouver d'assureur, ou de voir sa cotisation d'assurance augmenter de manière disproportionnée !

Et le rôle des fédérations dans tout cela ?

Aussi, conscientes de l'importance de devoir pérenniser des solutions d'assurances sur le long terme pour leurs structures affiliées et leurs pratiquants, certaines fédérations aéronautiques se sont rassemblées depuis 2004 au sein de l'Union des Fédérations Gestionnaires d'Assurances (UFEGA), nom que vous croisez régulièrement lorsque vous procédez à la lecture des contrats d'assurances fédéraux...

L'UFEGA (association loi 1901 rassemblant à ce jour la FFPLUM, la FFVU, le RSA, la FFVL et la FFG soit plus de 60 000 pratiquants) a souhaité « professionnaliser » la gestion de son programme d'assurances de la manière suivante :

1. Chiffres FFSA – marché de l'assurance française en 2014.

2. Les entreprises d'assurances qui exercent ainsi dans les risques liés aux aéronefs sont d'ailleurs titulaires d'un agrément administratif spécifique : branche 11 selon nomenclature de l'article R321-1 du Code des Assurances.



- Par une remise en concurrence du programme d'assurances tous les 4 ans³ via un nouvel appel d'offres à assureurs.

Objectif : veiller à optimiser les coûts et à négocier les meilleures garanties au meilleur prix au bénéfice de tous leurs adhérents (structures ou personnes physiques).

- Par la tenue d'une statistique assurance détaillée, rigoureuse et actualisée sur l'ensemble des contrats souscrits par ses membres (INDIVIDUELLE ACCIDENT/RESPONSABILITE CIVILE / PROTECTION JURIDIQUE : ASSISTANCE RAPATRIEMENT) : une base de données importante a ainsi été constituée depuis 2004, permettant de maîtriser l'ensemble de ces données fondamentales lors des appels d'offres à assureurs.

Objectif : pérenniser l'assurabilité des fédérations aéronautiques et de leurs membres. Rappelons en effet qu'une fédération ne peut se permettre d'être sélective et doit pouvoir accueillir (et assurer) les plus jeunes, les plus vieux, les plus expérimentés, les sinistrés, les compétiteurs, les nouvelles pratiques... Pas uniquement « les bons risques » qu'apprécient les assureurs !

- Par la réunion d'un maximum de pratiquants /aéronefs au sein du programme d'assurances UFEWA pour peser plus lourd vis-à-vis des assureurs en cas de sinistre catastrophique.

Objectif :

- o mutualiser les risques entre toutes les pratiques et permettre à l'une de ne pas être résiliée pour sinistre lors des éventuelles mauvaises années (et toutes en ont... ou en auront !)
- o bénéficier d'une plus grande force de négociation.

- Par l'harmonisation de certaines garanties entre les différentes pratiques et la possibilité de diminuer le budget assurance pour les pratiquants qui exercent des activités aériennes au sein de plusieurs fédérations

(principe de l'INDIVIDUELLE ACCIDENT MULTIACTIVITE de l'UFEWA et passerelles RC).

Objectif : donner plus de clarté en matière d'assurances, permettre les passerelles entre les pratiques (selon le principe du « qui peut le plus, peut le moins »).

- Par la négociation de garanties complètes, de qualité et surtout adaptées dans la rédaction des contrats aux spécificités de chaque pratique aérienne : chaque fédération dispose ainsi d'ailleurs de son propre contrat d'assurance personnalisé.

Objectif : éviter de mauvaises surprises aux licenciés au jour de l'accident. Qui plus est, celui-ci n'est pas seul et peut compter sur l'assistance de l'UFEWA et de sa fédération pour défendre ses intérêts face aux assureurs. Le poids de négociation de l'UFEWA est en effet plus important que celui du pratiquant isolé...

Assistée dans cette mission par AIR COURTAGE ASSURANCES depuis plus de 10 ans, vous aurez compris que l'UFEWA

joue donc un rôle d'autant plus essentiel que notre société s'est judiciarisée au plus haut point et que le montant des réclamations suite aux accidents s'envole...

Et alors que l'année 2015 se termine avec une accidentologie extrêmement élevée par rapport aux années précédentes, l'UFEWA lance fin janvier 2016 son nouvel appel d'offres à assureurs pour le placement et la négociation du programme d'assurances pour les années 2017 à 2020.

Alors... volez prudents, responsables et solidaires car quelle que soit votre pratique aéronautique, vous aurez compris qu'en matière d'assurances, l'UNION FAIT LA FORCE !

Caroline COGNET-RENARD
Co-gérante et associée
AIR COURTAGE ASSURANCES



FLASH PRATIQUE IA MULTIACTIVITES UFEWA

Si vous possédez une assurance INDIVIDUELLE ACCIDENT UFEWA, celle-ci vous couvre pour toutes vos pratiques aéronautiques au sein de la FFPLUM, FFVL, FFVV, RSA et FFG, dès lors que vous possédez une licence fédérale auprès de la fédération concernée.

Vous n'avez pas besoin de payer plusieurs primes d'assurances INDIVIDUELLE ACCIDENT !

**PLUSIEURS PRATIQUES = PLUSIEURS LICENCES =
UNE SEULE ASSURANCE INDIVIDUELLE ACCIDENT.**

Rappel : l'INDIVIDUELLE ACCIDENT UFEWA vous couvre aussi bien lorsque vous êtes en vol (pilote ou passager) qu'au sol.

3. Obligation issue de l'article L 131-13 du Code du Sport



Référence utile le Guide de l'Assurance ULM à télécharger sur le site web fédéral www.ffplum.com



RAPPELS LICENCE / ASSURANCE 2016



Quelques rappels à l'aube de 2016

- Responsables de structures, pour la bonne tenue du fichier fédéral et afin de répondre aux exigences de nos statuts, il est impératif que chaque organisme affilié adresse tous les ans à la Fédération une copie de son procès-verbal d'assemblée générale. Ainsi, la mise à jour rapide du site Internet de la FFPLUM permettra aux visiteurs de pouvoir vous contacter efficacement. Plus généralement, informez-nous de toutes modifications (bureau, coordonnées, activités, etc.).

- En ce début de saison, n'oubliez pas de renouveler la souscription de vos RC aéronef club et de contrôler que les pilotes qui utilisent ces machines sont bien licenciés 2016 afin de bénéficier de la garantie de l'assurance.

- Dans les prochaines semaines, vous aurez également à compléter le rapport d'activités adressé par la DGAC.

- Si vous êtes concerné, pensez à compléter et adresser le formulaire « ATTESTATION 2016 établie en vue de la conduite des vols rémunérés en ULM ».

- Être 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 « réparaître » que le jour où vous serez de nouveau licencié. À chaque renouvellement de votre qualification d'instructeur (tous les 2 ans), nous vous invitons à nous adresser la copie recto verso de votre brevet afin de toujours figurer sur cette liste.

Le secrétariat fédéral est à votre écoute et à votre disposition pour répondre à toutes les questions et vous aider à la constitution des dossiers tels que les demandes de subventions fédérales, à la souscription des licences et assurances, etc.

À réception de cet ULM info, la saison 2016 sera ouverte aux souscriptions des licences et assurances. Si vous rencontrez des difficultés lors de la saisie en ligne ou en remplissant votre formulaire, n'hésitez pas à nous contacter, nous vous guiderons.

À toutes et tous, excellentes fêtes de fin d'année durant lesquelles notre petite équipe restera à votre service !

Nicole Focas
Directrice Administrative

CALENDRIER DES AG REGIONALES 2016

Voici le calendrier des dates des Assemblées générales dont nous avons connaissance au jour de la parution, pour les Comités régionaux.

Région	Date AG	Lieu	Président
Aquitaine	6-mars	Maison des Sports - Bordeaux	Philippe BILLAND
Auvergne	13-fév	14h - CROS Auvergne à Clermont-Ferrand	Patrick THEPIN
Basse Normandie	19-mars	L'Aigle - 10h	Jean PODYMA
Champagne-Ardenne	6-févr	Mairie de Courtisols	Nelly BRUN
Haute Normandie	19-mars	L'Aigle - 10h	Marie-Françoise DUBUS
I.D.F.	7-fév	Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget	Mohamed AZZOUNI
Languedoc-Roussillon	13-fév	9h30 - Lieu non encore déterminé	Thierry GOBERT
Limousin	31-janv	Hôtel des Manédières - Seilhac	Dominique BORIE
Lorraine	12-mars	Maison Régionale des Sports de Lorraine à Tomblaine (54)	Fabrice DEPARDIEU
Nord-Pas-de-Calais	23-janv	9h30 - restaurant de l'aérodrome d'Arras Roclincourt	Jean-Marc KETELS
P.A.C.A.	30-janv	9h - Salle des fêtes - Meyrargues	Christian PICCIOLI
Pays de Loire	12-mars	Restaurant Le PN "Passage à Niveau" 2 av. Nationale - 72230 Arnage	Jean-Yves ROBERT
Poitou-Charentes	30-janv	ou 6-fév.	Bernard BRUNET
Rhône-Alpes	5-mars	9h30 à l'ENAC - Aérodrome de Grenoble - Isère	Louis COLLARDEAU

AUX RESPONSABLES DES STRUCTURES AFFILIÉES



Pensez à nous adresser la copie de votre PV d'Assemblée Générale. Le maintien de l'affiliation est subordonné à l'envoi chaque année à la fédération du compte rendu d'Assemblée Générale du dernier exercice (art. 6 du Règlement Intérieur de la FFPLUM).

LE FORMULAIRE AER AL À COMPTER DU 6 JANVIER 2016



Aéral : la DGAC met en ligne le formulaire qui permet à toutes les structures aéronautiques de rendre compte de leurs activités pour l'année qui vient de s'écouler. Les informations recueillies pour 2015 sont très importantes pour une bonne connaissance des activités de l'ULM et de sa place au sein de l'aviation légère, pour l'élaboration de statistiques fiables ainsi que pour la publication des annuaires aéronautiques. Alors rendez-vous sur : <http://aeral.aviation-civile.gouv.fr>



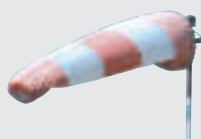
<p>A/M/ P</p>	<p>LES AILES DU BLEROT FERME DU HAMEAU DES 3 CHEMINS 76570 PAVILLY ☎ 06.08.21.92.68</p>	<p>R</p> <p>ADVENTURE TOULOUSE PARAMOTEUR - LES AILES FOUSSERETOISES LA PRAIRIE 31430 LE FOUSSERET ☎ 06.89.26.72.27 q www.paramoteur-hautegaronne.fr</p>	<p>R</p> <p>LIBERTY DUCK BASE ULM DE FLAYOSC - ROUTE DE LORGUES 83780 FLAYOSC ☎ 07.82.59.75.13 q www.libertyduck.fr</p>
<p>M</p>	<p>AEROPLUME Luxembourg LIEU DIT ZIEGELET 57330 ZOUFFTGEN ☎ +352 661 380 321 q www.aeroplume.lu</p>	<p>P/R</p> <p>YENNE ULM ROUTE DE LUCEY 73170 YENNE ☎ 06.80.54.93.24</p>	<p>M</p> <p>AVIATION LEGERE FORMATION QUARTIER KERHUNOU 22340 LOCARN ☎ 06.51.08.24.02</p>



VOUS RENTREZ D'UN VOL
AVEZ-VOUS PENSÉ À METTRE À JOUR
LA FICHE BASULM DU TERRAIN VISITÉ ?



basulm.ffplum.info



Il faut garder à l'esprit que BASULM est une base interactive et que les informations qui vous sont utiles sont entrées par l'ensemble des utilisateurs. Cette base de données utilisée par la majorité des programmes de navigation et bon nombre de GPS est essentielle pour notre pratique. Il est important de continuer à s'impliquer dans sa mise à jour, ces quelques minutes que vous passerez à compléter les informations du terrain que vous venez de visiter vont dans le sens d'une amélioration de la sécurité, **C'EST VOTRE CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT DE NOTRE ACTIVITÉ.**





IMPORTANT

Depuis le 1er janvier 2014, les modalités d'attribution des diverses aides financières dont peuvent bénéficier les structures affiliées ou les licenciés ont évolué. **Le 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
concernées

- q L'aide jeune pilote (305 €) ou instructeur (1 525 €) de moins de 25 ans.
- q L'aide spécifique aux enseignants (458 € pour les pilotes et 1 525 € pour les instructeurs).
- q L'aide instructeur bénévole (1 500 €).
- q L'aide 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 aides aux pilotes et structures



aux jeunes

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

Tu connais les aides Jeunes ?

- 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)



aux instructeurs

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

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.

aux structures

- 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.

sécurité

aide 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 d'aides.
- L'opération PARACHUTE DE SECOURS consiste à aider financièrement les structures affiliées à la FFPLUM, labellisées ou pas, pour équiper leurs ULM servant à la formation, de parachute de secours.
- Tous les centres de formation FFPLUM peuvent accéder à cette aide. Pour être éligible dans le cadre de cette opération, il faut que le centre de formation :
 - q soit affilié à la Fédération
 - q propriétaire de l'aéronef ULM qui sera équipé ou qui est équipé
 - q s'engage à ne pas revendre l'aéronef ayant bénéficié de l'aide pendant une période de 2 ans (ou, en cas de cession, que l'aéronef de remplacement soit équipé d'un parachute de secours).



sécurité

aide kit balisage



- 150 € Toujours avec l'aide de la DGAC, l'opération kit sécurité balisage des terrains à usage exclusif des plates-formes ULM. Depuis 2011, c'est près de 160 plates-formes qui ont été équipées de ce KIT comprenant les 20 balises blanches et la manche à air de 2,50m x 0,50 m.
- Conditions d'obtention du kit :
 - q La demande doit être faite au nom d'une structure fédérale.
 - q Elle ne concerne que les plates-formes ULM.
 - q Le kit ne sera accordé qu'à une structure par terrain, en cas de présence de plusieurs structures sur un terrain, il faut se coordonner.
 - q La valeur de ce kit est d'environ 700 €.



NOUVEAU

Pour le remplacement de balises défectueuses, nous avons mis en place une procédure dans l'ESPACE PratiQ.

Formulaire de demande téléchargeable dans q l'ESPACE PratiQ sur q <http://boutique.ffplum.info/>

Consultez le détail des principes et de la procédure sur le site fédéral www.ffplum.com

30th ANNIVERSARY
BERINGER
1985... 2015

Gagnez du POIDS...
Réduisez vos DISTANCES D'ARRET...
Faites CONFIANCE à 30 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.

Nouveau site Internet
www.beringer-aero.com

Agréments: EASA Part 21G APDOA 04 92 20 16 19
sales@beringer-aero.com

NYNJA *Voliez différent !!!*

Suivez nous en temps réel:
[facebook.com/bestoffaircraft](https://www.facebook.com/bestoffaircraft)

Champion du Monde IAL 2013
4 titres mondiaux, palmarès inégalé
1500 Skyranger et Nynja en vol

Voliez différent... Voliez plaisir... le compromis idéal...
Le Nynja la référence en école, en raid ou en compétition!
Décoller sur des pistes courtes, sur moquette, sur l'eau!
Voliez plaisir... volez avec ou sans porte!
Appareils simples, robustes et performants
Visibilité exceptionnelle y compris arrière pour Nynja
Régulation très facile et économique (Envoi rapide)
Poids respectés... Voliez sereins!
Kit cellule Skyranger à partir de 13000€ ht,
Kit cellule Nynja 17000€ ht
Primo sur option freins **BERINGER**

www.bestoffaircraft.com

Publicité





AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAxes
AUTOGIRE | AÉROSTATS | ULM HELICO

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

ffplum@air-assurances.com

Tel 0 800 777 107

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

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

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

Consultez-nous ! Découvrez nos offres sur www.air-assurances.com
(Assurance de prêt, Santé, Hangar, ...)

