

Bulletin fédéral trimestriel
FFPLUM • Déc. 2014 • N° 90



ULM info



15 mille

LA FFPLUM EST MEMBRE DU



15 mille

Pourquoi ? Comment ?

Lorsqu'en 1998 je prenais mes fonctions bénévoles de Président de la FFPLUM, je mesurais déjà parfaitement l'immense tâche qui attendait l'équipe qui venait d'être élue, pour développer et asseoir le mouvement ULM français au sein de la communauté des pilotes de l'Aviation Légère traditionnelle. Notre Fédération comptait alors 4 500 membres ; sous forme de « boutade » je déclarais pouvoir nous reposer... lorsque nous atteindrions le chiffre (inimaginable à l'époque !) de 15 000 pilotes fédérés.

En cette fin d'année 2014, alors que l'augmentation de nos licences annuelles de pilotes ULM est en progression de 4 % environ, nous pouvons nous interroger sur les raisons d'un succès jamais démenti depuis 16 années de mandature.

S'agissant ici du cadre simple d'un éditorial, je me contenterai de retenir deux questions et deux réponses qui me paraissent tout à fait essentielles et fondamentales :

● **POURQUOI ce succès ?** Grâce avant tout à une réglementation globalement bien adaptée à la pratique de l'Aviation Ultra Légère... par des pilotes de loisir. La voilà, la clef du succès ! Une étude officielle, commanditée par l'EASA il y a quelques années, a conclu sans ambages que ce n'étaient pas essentiellement des coûts moindres qui faisaient le succès de l'ULM dans un certain nombre de pays de l'Union Européenne ; mais fondamentalement une réglementation moins contraignante et mieux adaptée que celle appliquée à l'Aviation Légère traditionnelle certifiée. Nous devons cette réglementation à nos pionniers et aux fonctionnaires de la DGAC en poste à l'époque. Notre devoir a été de la préserver, de l'affiner, de l'adapter... Et ce n'est pas terminé !

● **COMMENT ce succès a-t-il pu se concrétiser ?** Grâce au labeur des équipes fédérales qui, année après année, ont su communiquer sur le travail de fond réalisé ; et tout autant ont su convaincre nos pilotes, nos Associations et nos professionnels de l'absolue nécessité d'être rassemblés, très nombreux, au sein d'une communauté de pilotes ULM, assez forte, déterminée et dynamique pour être admise, respectée, écoutée et entendue. Une question de crédibilité. Ce ne fut pas le plus facile ; et cela compte tenu de L'Histoire mouvementée, parfois folklorique, mais utile et nécessaire des « fous volants » de nos débuts. Mais aussi d'un individualisme marqué et même revendiqué, d'une passion folle pour le principe de « LIBERTÉ ».

On n'embrigade pas les pilotes d'ULM ; on ne les contraint pas, eux, qui dans une large majorité possèdent leur appareil personnel... et pourraient de ce fait tout aussi bien voler très égoïstement dans leur coin. Et au fil du temps nous avons su ensemble y associer la notion de « RESPONSABILITÉ ».

Quelques-uns peuvent se moquer du fait que nous soyons rassemblés autour d'une « PHILOSOPHIE » de la pratique de l'ULM. Mais ne leur en déplaise... nous continuerons à nous reposer sur nos fondamentaux :

- Ne rien lâcher, tant au niveau national qu'européen, au sujet de notre réglementation ULM, basée sur le système « DÉCLARATIF » ;

- Continuer, sans relâche, à tous les niveaux de notre Fédération, à travailler sur les dossiers qui concernent notre présent et conditionnent notre futur ;

- Faire tout notre possible pour que nos pilotes continuent à « CROIRE » que notre avenir et notre développement ne seront assurés qu'à la seule condition d'être suffisamment nombreux, rassemblés et unis, pour ne rien se laisser imposer qui rognait nos ailes Ultra Légères.

Ce ne sont pas seulement que des mots et des rêves... Ce sont, aussi et surtout, des actes accomplis ou qui nous restent à réaliser !

J'ai confiance !

Je souhaite, au nom de toute l'équipe fédérale, à toutes et à tous, santé, réussite professionnelle et bonheur familial... Avec de merveilleux vols tout au long de l'année 2015 !

Bonne Année et joyeuses fêtes !



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



15 000



15 000 ! Pourquoi ? Comment ? Question pertinente !

Passer de 4 500 en 1998 à plus de 15 000 en 2014, est-ce le fait du hasard ? Certainement pas.

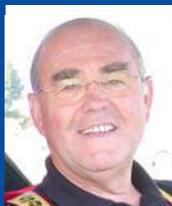
Notre Président parle dans son édito du labeur des équipes fédérales qui ont su s'investir pour le développement de notre activité.

Certes le temps passé par l'ensemble des bénévoles à ensemençer le terrain a permis d'avoir une belle récolte, mais même avec un terrain propice, comment faire pour passer sous silence les 16 années de labeur intensif de celui qui conduit le tracteur.

Certains grands patrons sont concernés par l'évolution de leur groupe moyennant des salaires qui se situent à des niveaux où les ULM vont rarement et c'est compréhensible. Le conducteur de notre tracteur lui, malgré un engagement hors normes, ne peut se prévaloir d'aucun salaire, seule la foi, l'abnégation, un altruisme peu commun et une vision de notre évolution sont la clé de cette réussite.

Au moment où le ciel s'éclaircit, souhaitons-lui de garder encore très longtemps la force qui l'anime et qu'il nous communique.

En vous souhaitant une excellente année 2015, pleine de beaux vols et d'enrichissement personnel.

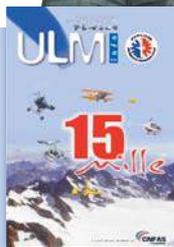


Pierre-Henri Lopez
Rédacteur en Chef

90

Annuaire

- 2** Editorial
Dominique Méreuze
- 4** De 23 à 80 ans, l'ULM plaisir !
- 6** Les bonnes intentions du Diable...
Jean-Claude Hanesse
- 8** Stage Cadets ULM
Coralie Matéos
- 12** Le nouveau BIA
Sébastien Perrot
- 14** Les services de l'Etat au régime...
Joël Amiable
- 15** Lu pour vous
Jacques Canuel - DSAC
- 16** ULM, masses MAX & Assurances
Dominique Méreuze
- 19** La navigation avec Mach 7
- 20** L'ULM à l'honneur en Midi-Pyrénées
Michel Marti
- 21** Handicap et autogire
Bernard Brunet
- 22** Carnet de vol
Maurice Glas
- 24** Une saison en paramoteur électrique
George Blottin
- 26** ULM et réchauffement climatique
Sté Béringer
- 28** Sécurité ULM
Thierry Couderc
- 30** Sans tension...
Jean-Pierre Fady
- 32** Echo à la lettre de la sécurité
Gérard Coffignot
- 34** ULM au féminin
Monique Bouvier
- 35** Assurances
Cabinet Air Courtage Assurances
- 36** Juridique
Serge Conti
- 39** Lu pour vous
L'ULM touche du Blois...
- 40** Les nouveaux clubs & Basulm
- 41** Les aides fédérales
- 42** Boutique



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

Directeur de la Publication : **Dominique Méreuze**
Rédacteur en Chef : **Pierre-Henri Lopez**
Ont collaboré à ce numéro : Monique Bouvier, Coralie Matéos, Thierry Couderc, Jean-Claude Hanesse, Sébastien Perrot, Serge Conti, Joël Amiable, Gérard Coffignot, Philippe Ganaye, Bernard Brunet, George Blottin, Jean-Pierre Fady, Michel Marti, Air Courtage Assurances, la sté Béringer.
Crédit Photos : FFPLUM, Air Création, P. Tisserant.
Design & fabrication : **Agence Mageral & Associés**
Imprimé en France à 10 000 exemplaires.
ULM Info 90 © Tous droits réservés FFPLUM - 12.2014

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.



80
ans

23 ans le 15^{ème} millième!

La FFPLUM passe le cap des 15 000 adhérents et, signe que la relève est assurée, c'est un jeune de 23 ans qui est l'heureux élu. Romain COPPERE, du Centre de Vol ULM Roannais (CVULMR) a appris cette nouvelle avec surprise.

“ C'est avec plaisir que je viens d'apprendre que je suis le 15 000^{ème} adhérent à la FFPLUM.

Originaire de la région roannaise où je réside depuis toujours, j'ai passé 23 années de ma vie dans le village de Saint-léger-sur-Roanne dans la Loire.

C'est à proximité de chez moi qu'est implanté l'aéroport de Roanne-Renaison, j'ai donc grandi avec les avions, les ULM et les planeurs à proximité. Mes principales promenades en vélo se faisaient en direction de l'aérodrome.

Ma passion pour le vol fut renforcée lors d'une rencontre privilégiée avec la patrouille de France un soir de meeting dans un hangar de l'aéroport, puis par un baptême de l'air accompagné de ma mère et de mon grand-père qui partageait mon enthousiasme, j'avais alors 14 ans.

J'ai du prendre mon mal en patience jusqu'à cette année 2014 où j'ai enfin eu les moyens financiers pour pouvoir commencer à voler.

C'est dans ce club sympathique, présidé par M. Hizazi que j'ai pu avec mon instructeur François Treuil enfin réaliser mon rêve.

Je suis aujourd'hui impatient de pouvoir voler de mes propres ailes et j'espère être parmi tant de futur autres pilotes pendant longtemps un adhérent de la FFPLUM.



Le Comité Directeur est heureux d'accueillir Romain dans la grande famille de l'ULM et lui souhaite pour le futur de très beaux et longs vols.



À l'occasion de la traditionnelle fête de la Saint-Jean, au Club Aérofocus du Thou (Charente-Maritime), le Président Guy Bourrasseau, le Comité régional et la Fédération ont honoré les 80 ans d'un de ses membres, pilote pendulaire toujours très actif.

En effet François GIORGI, natif de Corse, doyen du club, est un adhérent assidu qui partage à temps égal sa vie entre l'île de Beauté et le village de Puyvineux en Charente-Maritime.

Il possède un parcours aéronautique atypique...

Technicien chez Citroën dans les années 1960 et spécialiste de la DS 19, il est envoyé aux Antilles (le chanceux !) pour former les mécaniciens nécessaires à une maintenance à l'origine compliquée.

Mais si en métropole tout déplacement est facile, il en n'est pas de même pour visiter les clients de Marie Galante, des Saintes, de Saint-Martin, de Saint-Barth et la Désirade, et faute d'une desserte locale régulière, il faut souvent faire appel au seul moyen de transport pratique : les avions taxis (ceux-ci proviennent de l'Aéroclub des Ailes Guadeloupéennes et assurent alors les déplacements).

Un jour, faute de pilote bénévole disponible, c'est le chef pilote instructeur en personne qui vient le chercher et au cours du voyage de retour, celui-ci lui propose d'apprendre à piloter lui-même, mettant en avant un gain de temps et d'argent.

Agenda



Réservez dès à présent sur vos agendas le 28 mars 2015, date de la prochaine Assemblée Générale de la FFPLUM.

Nous vous y attendons nombreux !



DATES	ÉVÉNEMENT	LIEU
28 mars	Assemblée Générale FFPLUM	Paris
15 au 18 avril	Salon Friedrichshafen	Allemagne
27 juin au 5 juil.	2nd FAI World Paramotor Slalom Championships	Legnica, Pologne
10 au 12 juil.	Rassemblement National des Femmes Pilotes d'ULM	Le Puy
17 au 19 juil.	68ème Rassemblement RSA	Vichy-Charmeil
23 au 31 juil.	Tour ULM	
15 au 23 août	13th FAI European Microlight Championships	Kruszyn, Pologne
5 et 6 sept.	Salon de Blois	Blois-Le-Breuil
1er au 15 sept.	6th FAI European Paramotor Championships	Roumanie
17 au 20 sept.	Coupe Icare	St. Hilaire du Touvet
1er au 12 déc.	2015 FAI World Air Games	Dubaï

9^{ÈME} RALLYE ULM
LE GRAND TOUR DE LA FRANCE EN ULM
LE RAID GAULOIS
16 AU 28 MAI 2015

organisé par
BRETAGNE AÉROPTÈRE
bretagneaeroptere@orange.fr
www.rallye-ulm.fr 06 85 34 61 42



François Giorgi, ou comment allier passion et plaisir.

Aussitôt contacté, le directeur de Citroën donne son accord pour prendre en charge sa formation. Voilà simplement comment François Giorgi est devenu pilote. Au compteur, plus de 700 h de vol accomplies dans les îles sur plusieurs appareils jusqu'en 1980, date de son retour en France.

Passé à Citroën International, la possibilité de continuer à piloter régulièrement devient alors difficile en raison de déplacements fréquents à l'étranger, les quelques heures faites ne servant qu'à maintenir sa licence jusqu'en 1985.

En 1990, alors à la retraite, il décide de s'installer à Puyvineux où il a des attaches familiales, il envisage alors de reprendre le pilotage, mais le prix élevé de l'heure de vol et surtout l'accueil frisquet de l'Aéroclub de La Rochelle l'en dissuade.

C'est à l'occasion d'une balade à vélo que la chance lui sourit de nouveau en découvrant le terrain ULM du Thou. Ce jour-là, un certain Jacques Lefebvre préparait un beau pendulaire rouge pour faire un petit vol local. Après un accueil poli et quelques mots échangés sur le club, il se retrouve rapidement en place passager pour un vol local, histoire de découvrir les sensations sur ce type d'appareil, c'est une révélation ! Peu de temps après, il adhère à Aérofocus et le 10 mars 2006, il obtient sa licence de pilote pendulaire. Le club du Thou est connu dans la région pour l'ambiance qui y règne et pour ses parties de pétanque mémorables en bordure d'un clubhouse toujours très animé. François réalise une trentaine d'heures de vol en moyenne par an, et suit tranquillement son bonhomme de chemin.

Curieusement, il n'avait jamais passé son emport passager, et c'est après avoir fêté ses 80 ans qu'il vient de l'obtenir...

Lors de la petite fête organisée à cette occasion, outre un diplôme remis par le Président du Comité Régional ULM Poitou-Charentes Bernard Brunet, la FFPLUM représentée par son Vice-président Pierre-Henri Lopez lui faisait également cadeau d'un blouson de pilote.

C'est avec une pointe d'émotion que François nous avouait avoir récemment pensé faire l'acquisition d'un blouson fédéral et qu'il allait l'utiliser bien entendu sans tarder.

Longs et beaux vols à toi, François !



Bernard Brunet
Président du Comité régional
ULM Poitou-Charentes.



Actualités



Cette année, la FFPLUM a pris la direction des vols pour le paramoteur (sur le site de Saint-Hilaire-du-Touvet) pour la 41ème Coupe Icare.

Nous avons bénéficié d'une météo assez clémente, ce qui a permis d'encadrer les vols tous les jours ainsi que la réalisation de quasiment tout les shows aériens prévus pendant le week-end. Merci à tous les pilotes présents à Saint-Hilaire d'avoir respecté

le dispositif d'inscription en ligne et l'ensemble des consignes de vol qui ont contribué au succès de cette belle manifestation. 140 pilotes du monde entier étaient inscrits sur le site fédéral pour voler pendant la manifestation du jeudi au dimanche.

La coupe Icare, c'est aussi la rencontre avec les principaux constructeurs et acteurs du monde de l'ULM et du vol libre dans les halls d'exposition où sont présentés les voiles, les moteurs et autres nouveaux accessoires.

C'était également l'occasion d'échanger avec de nombreux pilotes et adhérents. Merci à tous pour votre participation et en espérant vous retrouver au moins aussi nombreux l'année prochaine.

Philippe Ganaye
Commission paramoteurs



Les bonnes intentions

L'été a été chaud ! Et je ne parle pas du climat...
Récapitulons : au mois de mai dernier, les différents acteurs de la vie aéronautique en Europe reçoivent de la part de l'E.A.S.A. (l'agence européenne qui veille de très près à notre sécurité...) un épais questionnaire poétiquement baptisé A-NPA 2014/16.

Ceux d'entre nous qui sont habitués aux arcanes de l'Europe agissante auront déjà reconnu là le goût forcené de nos fonctionnaires pour les acronymes anglicisants et la normalisation ! Puisque vous donnez votre langue au chat, je vous offre la traduction : cela signifie « Advanced Notice of Proposed Amendment »...

En langage commun, il s'agit là d'une enquête lancée par notre administration européenne dans le but de recueillir des propositions des utilisateurs de l'espace aérien, afin d'élaborer une révision de la « Réglementation de Base » (la « Basic Regulation » n°216/2008 de l'EASA.)

Dans un monde idéal, cela apparaîtrait comme une intention louable. Or, comme le répétait à l'envi l'estimable prêtre qui veillait à mon éducation religieuse, le chemin de l'Enfer est pavé de bonnes intentions...

On peut dès lors comprendre les réticences et les inquiétudes qui ont agité le petit monde de l'ULM dès que les éléments de cette « enquête » ont été connus.

Ladite enquête expose 20 thèmes généraux d'évolution de l'organisation, des missions et des prérogatives de l'EASA, puis demande aux usagers de répondre à autant de questions précises.

On voit déjà poindre à travers la méthode employée une démarche que nos politiques de tous poils connaissent bien, pompeusement baptisée « démocratie participative ». Cette méthode a fait florès, car elle permet de justifier n'importe quelle décision au motif que l'on a préalablement demandé à l'utilisateur (ou au contribuable !) son avis. Demander un avis n'engage pas à le suivre et, comme il y a en général autant d'avis que de répondants, on en trouvera toujours un qui ira dans le sens voulu par le questionneur !

Comme l'écrivait l'excellent Thierry Couderc, notre monsieur Sécurité à la FFPLUM, on peut craindre que l'objectif de cette enquête puisse être ainsi reformulé : « Comment augmenter les prérogatives de l'EASA, dans quelles directions, et dans quelles proportions ? ».

Pour bien comprendre le danger, il faut garder à l'esprit que l'Agence européenne édicte toutes les règles qui contraignent l'aviation sur le fondement de la sécurité, motif vertueux autant qu'imparable.

Bien sûr, les règles sont nécessaires, et la sécurité de tous est un enjeu majeur : cela n'est pas contesté. Mais en toutes choses, il faut raison garder. Et sur ce point précisément, les faits démontrent que l'Europe n'a pas été raisonnable. Elle a engendré au cours des dernières décennies une réglementation monstrueuse et mortifère, parfaitement inadaptée à l'aviation légère certifiée, dont les constructeurs français ont largement payé les excès.

Mais à toute chose malheur est bon ! C'est paradoxalement grâce à ce délire réglementaire kafkaïen qu'un trésor de liberté a pu éclore, tel un carré d'herbe verte au milieu d'un monde dévasté : l'ULM ! L'immense chance de l'ULM est d'avoir été dès l'origine EXCLU de la Basic Regulation de l'EASA ; d'avoir été considéré comme quantité négligeable, indigne de mobiliser l'attention bienveillante des hauts fonctionnaires de Cologne (le siège de l'EASA).

Cette exclusion fut la base de notre développement, preuve supplémentaire s'il en était besoin de la capacité d'un groupe humain à s'organiser lorsque l'esprit de liberté se combine avec des contraintes raisonnables.

Mais cette enquête européenne qui se drapait dans les voiles de l'innocence et de la vertu ne cesse pas d'intriguer vos élus fédéraux, qui ont bien intégré les leçons de l'Histoire et les tribulations de l'aviation certifiée... Ils se plongent donc dans l'analyse des questions posées par l'EASA.

Comme l'écrit Philippe Tisserant - et tous les lecteurs de la presse aéronautique connaissent sa finesse d'analyse - il faut bien comprendre qu'à chaque question correspond une ou des réponses déjà discutées à l'intérieur de l'Agence ! Elle est prête à les sortir de ses tiroirs dès que des réponses approchantes émaneront de la « consultation ».

Et bingo ! On découvre ainsi une série de questions référencées 3.2.3. et intitulées « Annexe 2, Révision de la liste des aéronefs exclus ».

À la lecture de ces questions, on constate que l'Agence souhaite

flash
Aides
fédérales



PAGE 41

Découvrez les modalités d'attribution des diverses aides financières dont peuvent bénéficier les structures affiliées ou les licenciés.

flash
Instructeurs

du Diable...

reconsidérer ou affiner l'Annexe 2, celle qui précisément assure notre liberté...

La piste proposée consiste donc à revoir (à la baisse, sans aucun doute...) la liste des aéronefs pouvant bénéficier de l'actuelle bienveillance réglementaire (nos ULM !) en substituant d'autres critères à celui de la masse. L'Agence évoque ainsi des critères fondés sur le risque, la performance et/ou la complexité de l'aéronef considéré...

Nous apprécions donc immédiatement la chausse-trappe d'une telle disposition pour l'avenir de notre mouvement. Et je passe sous silence les débats byzantins qui s'ensuivraient si, par malheur, une telle boîte de Pandore était ouverte ! Qu'est-ce exactement que la « complexité » ? Comment la définir ? Comment évaluer la « performance » ? Le même Philippe Tisserant rappelle très justement qu'un MCR UL va plus vite que bien des appareils certifiés à pas variable et train rentrant !

Il convient donc d'agir et de faire en sorte que les avis communiqués à l'EASA soient fermes sur ce point essentiel de l'inamovibilité de l'Annexe 2 pour ce qui concerne nos petits appareils et les critères qui les définissent.

Mais, si notre détermination est claire et fondée, sa mise en œuvre est plus complexe. Car les intérêts, au sein des divers organismes qui se préoccupent d'aviation légère ou ultra légère et que l'EASA a également sollicités, peuvent être divergents. Les pays européens ont parfois emprunté des voies bien moins positives que la France, et les soucis commerciaux des constructeurs (rarement français...) concordent peu avec les souhaits des pratiquants individuels que nous sommes. Et c'est alors que l'investissement immense de Dominique Méreuze au cours des quinze dernières années au sein de tous les organismes suscite l'admiration et porte ses fruits : j'ai souvent entendu dire par Dominique qu'il n'y avait rien de pire que la politique de la chaise vide : cette vérité est encore une fois vérifiée. Et les positions prépondérantes qu'il occupe dans tous ces organismes, au prix d'un travail quotidien dont aucun de nous n'est capable, ont été absolument essentielles pour assurer la bonne fin des négociations et des débats qui nous auront occupés pendant tout l'été 2014. Il a dû rester à la manœuvre comme vice-président d'Europe Air Sport, comme délégué général du CNFAS et comme président de l'European Microlight Federation (EMF) pour assurer la cohérence des réponses apportées

à l'EASA, et pour veiller à ce qu'elles reprennent toutes le leitmotiv de l'inamovibilité de notre législation.

C'est chose faite. Et c'est bien la raison pour laquelle l'été a été chaud !

Le point d'orgue de cette démarche fut de faire accepter à Malte, en octobre dernier, lors de l'Assemblée générale de l'EMF* qui réunissait tous les représentants de l'ULM des différents pays d'Europe, une motion qui conforte sans ambiguïté notre objectif (maintien de l'annexe 2, e et f), tout en appuyant les demandes pressantes de certains pays en faveur de l'assouplissement des règles de navigabilité des LSA. Il fallut pour cela toute la diplomatie du Président, et en anglais, s'il vous plaît... !

Notre autre sujet de satisfaction fut de constater l'appui sans faille de la DGAC : dans sa réponse à l'EASA, notre administration de tutelle (elle aussi sollicitée) a formulé très nettement sa position. Je cite : « *Aucun problème n'a été identifié qui mérite une révision... Aujourd'hui les critères retenus font consensus... Les autorités françaises considèrent aujourd'hui qu'il n'y a pas lieu de modifier les critères existants...* ».

Merci à Patrick Gandil, à Maxime Coffin et à tous les membres de la DGAC qui ont contribué à l'expression de cet avis sans ambiguïté. Ils contribuent ainsi à asseoir notre futur. Les quinze mille licenciés de la FFPLUM leur expriment une vive reconnaissance.

Mais, aurait dit Cyrano, ne baissons pas la garde ! Nous avons gagné une escarmouche, sans doute pas une bataille, et encore moins la guerre. Le meilleur atout pour la préservation de notre liberté de voler reste une Fédération forte en nombre, et vigilante. C'est le cas aujourd'hui.



Jean-Claude Hanesse
Secrétaire Général
de la FFPLUM

* EMF (European Microlight Federation)



RAPPEL

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



Stage CADETS ULM

Base ULM de Pizay - Rhône-Alpes

29 octobre → 1er novembre

Cette année, le stage National Cadets ULM, au profit de 12 jeunes pilotes "majors" brevetés dans l'année en cours, a été organisé et financé par la Commission jeunes de la FFPLUM en collaboration avec le Comité régional Rhône-Alpes sans oublier l'aide de l'association AnthoFly qui reverse chaque année ses bénéfices à

la FFPLUM pour la formation et la sécurité des jeunes. <http://www.anthofly.fr/>

Ce stage a pour but d'amélioration la sécurité des pratiquants en leur proposant du perfectionnement au pilotage dans la classe de leur brevet et la découverte des autres classes ULM.

Durant ces 4 jours, différents thèmes ont été abordés :

- La compétition.
- Sensibilisation à l'utilisation des caméras embarquées et des réseaux sociaux pendant un vol : aspect technique et surtout facteur humain...
- Étude du domaine de vol d'un ULM et vols de mise en garde.

« Un moment de rencontre et de partage d'exp

Les Cadets 2014 vous ramentent



Emilien B, breveté multiaxes, pendulaire et paramoteur.

« Les deux premiers jours ont été essentiellement consacrés à la découverte des autres classes d'ULM. Hormis l'aérostat Ultra Léger, toutes les classes étaient représentées !

L'autogire, qui jusque-là demeurait mystérieux, n'a maintenant plus de secret pour nous.

Quant à l'hélicoptère Classe 6, piloté par Jérémy Goodall, il nous a permis d'alimenter les discussions du dîner, tant son pilotage est une nouveauté dans le monde de l'ULM. »

Certains jeunes ont vu naître de nouvelles vocations : les pilotes multiaxes s'envolent en paramoteur, il y a même eu des lâchers pour 5 d'entre nous ! Un paramotoriste semble sérieusement s'intéresser au pendulaire, et les penduleux lorgnent sur la classe 3...

Bref, un bon moyen de promouvoir la multi-activité et de lever parfois des inquiétudes.

Le brouillard du matin s'est avéré presque nécessaire pour aborder la partie plus théorique du stage. L'enjeu était de faire naître des réflexions, des idées et des retours d'expériences sur le thème principal de la sécurité : risques des caméras embarquées, facteurs humains et domaine de vol des appareils.

Cette dernière phase fut illustrée en pratique avec des démonstrations en vol grâce à l'instructeur Sylvain Parmentier avec le tout premier ULM certifié voltige, le CORVUS !

Un vol pour chacun à visée pédagogique afin d'aborder, notamment, les risques liés aux virages engagés et à la survitesse. Il suffisait simplement de lire les sourires à la descente de l'appareil pour comprendre l'enthousiasme unanime !

Dernier volet, approche de la compétition. Les instructeurs eux-mêmes compétiteurs ont abordé ce thème et répondu aux questions. Le sujet a fortement suscité l'attention de tous.

Certains jeunes semblent vouloir s'y intéresser de plus près et pour-quoi pas participer au championnat 2015 afin de se perfectionner encore plus...

Ces quelques heures de vol en valent plusieurs dizaines tant elles étaient riches d'enseignements. Les jeunes ont exprimé leur chance d'avoir pu apprendre de nouvelles choses par des instructeurs tous dotés d'un palmarès fourni. Aux dires des stagiaires, le cru 2014 a été une réelle réussite !

Et tant pis pour le café sans sucre du premier petit dej'... »



Rhodric K., breveté multiaxes

« La Semaine des Cadets ULM, un évènement qui marque !

Passionné d'aviation, c'est avec une grande curiosité que j'ai postulé pour devenir Cadet ULM.

À quoi je m'attendais ? Quelque chose de classique : du vol et de la théorie. Et bien non ! J'ai vécu une semaine bien plus sensationnelle que ça !

Tout d'abord, le cadre de Pizay où nous avons été accueillis est absolument génial, non seulement par ses paysages (vue sur le Mont Blanc par exemple) mais aussi par les installations.

Il s'agit d'une base ULM avec une jolie piste en herbe et d'une école chaleureuse avec des instructeurs qui nous ont fait découvrir les classes ULM que nous ne connaissions pas ou que de nom.

Nous avons pu choisir sur quelle classe nous souhaitions nous initier : personnellement, j'ai choisi le pendulaire et le paramoteur, les deux classes qui m'ont énormément plu et que je n'aurai probablement pas osé découvrir sans ce stage : je suis maintenant très tenté de passer les brevets sur ces deux nouvelles classes.

Un autre point fort du stage est le vol avec Sylvain Parmentier qui nous a emmenés à bord de son

CORVUS pour nous montrer les bons réflexes à avoir en cas de perte de contrôle de son appareil : un vrai plus !

L'ambiance durant le stage était super : grâce à l'organisation nous avons pu profiter de cette semaine à 100 %.

J'ai rencontré durant ce stage mes amis cadets qui partagent la même passion pour l'aviation : c'est une passion qui rapproche, si bien que je dois admettre avoir été ému de devoir les quitter à la fin du stage. Pour faire bref, j'encourage chaque jeune à devenir Cadet ULM pour découvrir la grande famille des Cadets de la FFPLUM et se sensibiliser à la sécurité en vol.

Je remercie la fédération pour sa grande générosité ainsi que tous les instructeurs et les organisateurs et j'espère pouvoir être de nouveau parmi les Cadets pour le Tour ULM ! »



Nicolas B., breveté multiaxes

« Plus que des vols d'initiations, nous avons pu prendre les commandes et piloter des machines différentes et pour certains d'entre nous, inconnues.

Le tout dans une ambiance plus que joviale sur un aéroport très bien entretenu et dans une cohabi-



Expériences animées par notre passion commune - voler »

tation parfaite malgré les caractéristiques d'évolution différentes des machines et le rythme soutenu des vols.

Je pense que nous avons tous été marqués par ce stage, que ce soit par la découverte des nouvelles catégories ULM ou la découverte de nouveaux paramètres (terrains inconnus, machines inconnues ...) mais aussi et surtout par la rencontre, la bonne humeur, le partage et la joie de toutes les personnes présentes.

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont fait de ce stage Cadets ULM 2014, un événement riche, ludique et très instructif sur bien des plans, la barre a été placée très haute et j'espère que ce sera aussi bien l'an prochain pour les futurs jeunes brevetés... »



Pierre F,
breveté multiaxes

« Une expérience enrichissante qui m'a fait découvrir différents aspects du monde de l'ULM.

Ce stage a accentué mon choix de commencer une formation pendulaire et d'envisager dans un futur proche une formation paramoteur. De plus nous étions encadrés par des personnes d'expérience qui ont partagé leurs connaissances en matière de pilotage et de sécurité. »



Thomas P,
breveté paramoteur

« Alors que dire... les mots ne me parviennent pas mais les images grandioses de ce stage sont partout dans mon esprit et resteront gravées pour longtemps !!!

Un stage formidable où l'on découvre et apprend tellement de choses sur une si courte durée. Cela n'est que bénéfique.

Merci encore à vous d'organiser ces stages jeunes, cela renforce la motivation à poursuivre dans ce monde qui est l'univers aérien, c'est une passion, un loisir, qui doit être préservé. »



Manava G,
breveté multiaxes

« Après un début d'expérience dans le monde du vol à voile, je souhaitais découvrir la famille ULM.

Étant peu expérimenté avant ce stage, j'ai pu apercevoir l'étendue des possibilités qu'offre la pratique de l'ULM.

Chaque discipline a ses caractéristiques qui peuvent se combiner les unes aux autres pour offrir des compétences de pilotage supérieures à une pratique isolée d'un seul et unique domaine de vol.

Pour cela, la compétence et le savoir-faire des instructeurs disponibles et attentifs aux jeunes ont été des facteurs importants au bon déroulement du stage.

Pouvoir se poser sur une alti-surface entre les arbres avec Samir et apprendre énormément sur les particularités des domaines de vols, surtout avec l'expérience de Sylvain Parmentier et son CORVUS qui a été génial avec nous !

Bonne ambiance, bonne orga, bonne météo, bons instructeurs et finalement rien à jeter !!

Que du bonheur d'avoir un peu appris à côtoyer des champions du monde en tout genre et disponibles pour partager leur expérience !

Certain que je vais tenter de faire le tour de France ULM ou faire un coucou aux Cadets de l'an prochain) »



Maxime D,
breveté pendulaire

« Pour ma part, étant breveté depuis peu et évoluant sur ma machine personnelle (7 h de vol

solo), j'ai décidé de me consacrer à un perfectionnement sur le pendulaire.

De plus j'ai pu tester deux machines assez différentes entre un skypper 912 et le ifun pixel, tous deux de la marque Air Création. Deux appareils qui offrent des sensations totalement différentes à cause entre autres de l'écart du pods.

Enfin, le vol de mise en garde sur le CORVUS était assez sympa. Cet exercice aura permis de montrer les limites à ne pas dépasser, tant pour la machine, que pour le pilote.

Ce stage a été très intéressant pour enrichir mes connaissances sur le monde de l'ULM, ainsi que sur mon pilotage.

Un grand merci pour tout, et aussi à l'organisation qui était parfaite. 4 jours inoubliables, riches en sensations, qui m'ont permis également de rencontrer des personnes passionnées, simples et généreuses. »



Sulyvan D,
breveté multiaxes et pendulaire

« C'est la première fois pour moi que je participe à un stage jeune et j'en garde vraiment un très bon souvenir.



Jeremy Goodall



Louis Collardeau



Mathieu Rouanet

Le fait de partager des expériences avec d'autres jeunes qui ont pour la plupart le même âge que moi m'a permis de me rendre compte qu'une passion prend beaucoup plus d'ampleur quand elle est partagée.

Ce stage m'a permis aussi de me donner le déclic et aussi d'enlever mes appréhensions sur le paramoteur, une classe que je connaissais peu avec mes deux vols pas très réussis à mon actif. Un remerciement tout particulier à Jean Mateos qui m'a donné l'envie de poursuivre mon brevet de paramoteur. »



Nicolas M,
breveté multiaxes

« Une semaine pleine d'émotions et de sensations. Mes envies au début étaient de découvrir seulement les autres classes d'ULM, enjeu bien rempli. Je ne pensais pas du tout pouvoir piloter ces appareils, surtout tout seul comme le paramoteur, une expérience extra ! »



Romain M,
breveté multiaxes

« Étant parapentiste depuis plusieurs années, j'avais des a priori sur la nécessité d'ajouter un moteur à la pratique du vol libre. Cependant, dès

le premier vol, j'ai tout de suite ressenti un sentiment de liberté, en effet le fait de pouvoir décoller de la plaine avec une voile au-dessus de la tête est quelque chose d'épatant. Je pense donc passer mon brevet paramoteur l'année prochaine avec Jean Mateos, qui nous a, pour la plupart des stagiaires, transmis le virus de cette classe ULM.

La découverte de la classe 6 (hélicoptère) ainsi que la voltige avec le CORVUS de Sylvain Parmentier resteront eux aussi des moments gravés pour longtemps dans ma mémoire, surtout la succession de looping, tonneaux, décrochages et virages engagés qui m'ont laissé tout chose pendant une bonne heure. »



Gauthier D,
breveté multiaxes

« Il très agréable d'arriver sur une petite structure aussi dynamique que l'aérodrome de Pizay. Le club-house est très confortable, et chaleureux, on se sent très rapidement chez soi.

Nous avons rapidement débuté les vols mercredi après-midi, pour profiter au maximum de la météo.

Lors d'un vol en multiaxes, mon instructeur m'a emmené sur une alti-surface. L'approche est vraiment délicate car la piste, plutôt étroite, très courte et inclinée à 20°, est cachée dans une forêt de sapins. J'ai finalement eu l'impression de poser sur une piste de ski, sans la neige bien sûr ! Une expérience très formatrice, surtout pour les passionnés de vol montagne...

J'ai pu être initié au pendulaire et au paramoteur. Ces deux machines aux domaines de vol très différents. Ceci dit, le pilotage reste relativement

intuitif sur les deux types de machine et voler cheveux au vent procure une réelle sensation de liberté !

Un vol particulier avec Sylvain Parmentier...

Nous avons vu arriver jeudi soir une machine de guerre, et un As de la voltige ! C'est avec Sylvain, et son CORVUS, que nous avons fait notre vol de mise en garde sur le domaine de vol des multiaxes. Après le décollage, montée vers 3 000 pieds pour la sécurité.

Alors nous avons enchaîné décrochages, boucles, virages engagés, tonneaux, et d'autres figures étranges dont je ne connais pas le nom ! Le but étant à chaque fois de remettre l'avion à plat le plus rapidement possible, en adoptant les bons réflexes. Les incroyables performances de la machine, et les vertus pédagogiques de l'instructeur ont fait de ce vol une expérience très enrichissante.

Enfin pour finir, la classe 6 !

Une super machine d'une vingtaine d'heures seulement, équipée d'un rotax 130 ch... Le départ en vol stationnaire est vraiment spectaculaire ! Ceci dit, le pilotage reste particulier, extrêmement sensible sur le cyclique.

L'appareil (comme tout hélico qui se respecte) est en constant déséquilibre, il faut donc en permanence corriger, attention au sur-pilotage... Les vibrations du rotor sont assez perceptibles dans le cockpit...

Bref, un très joli jouet malgré ça, mais nécessitant je pense un temps d'adaptation (surtout lorsqu'on vient du 3 axes), et plusieurs heures de pratique pour apprécier réellement toutes les capacités de la machine.

Le mot de la fin :

Quatre jours vraiment géniaux, et pleins de belles rencontres. Les changements fréquents de machines et d'instructeurs sont extrêmement formatifs. J'espère pouvoir revivre bientôt d'autres événements de ce type ! »





Jean Mateos

Sylvain Parmentier



Mathieu Pierasco

Les pilotes et instructeurs



- **Coralie Mateos**, Présidente Commission Jeunes FFPLUM, organisatrice des stages Cadets depuis 2013 et pilote paramoteur (Championne du Monde 2014).
- **Mélanie et Samir Elari**, gérants de l'aérodrome de Pizay qui nous ont accueillis chaleureusement. Samir Elari, instructeur multiaxes, autogire, pendulaire et pilote d'à peu près tout ce qui vole, il nous a fait prendre l'air dans sa belle région.
- **Mathieu Rouanet**, on ne le présente plus dans le monde du paramoteur avec ses innombrables titres en compétition. Pilote de pas mal d'engins volants, durant le stage il a revêtu sa casquette d'instructeur pendulaire.
- **Jean Mateos**, instructeur Paramoteur, compétiteur en équipe de France, Jean a mis sa grande expérience au profit des cadets, les impressionnant par son dynamisme à courir et courir... toute la journée sur le terrain.
- **Mathieu Pierasco**, pilote qualifié biplaceur paramoteur, a prêté main forte.
- **Louis Collardeau**, Président du Comité régional Rhône-Alpes et pilote instructeur pendulaire. En renfort le samedi afin de partager avec les jeunes.
- **Jeremy Goodall**, pilote Hélico-classe 6. « La classe ! »
- **Sylvain Parmentier**, pour le vol de mise en garde sur CORVUS. Un concentré d'expérience et de pédagogie avec une bonne dose d'adrénaline dans un but de sensibiliser nos jeunes aux risques encourus lors des dépassements du domaine de vol d'une machine.

Les machines



- Paramoteur décollage à pied biplace Macfly Polini Thor 250
- Paramoteur décollage à pied Macfly Polini Thor 130
- Paramoteur sur chariot Macfly Polini Thor 200
- Pendulaire Air création SKYPPER et TREK
- Pendulaire Air Création PIXEL monoplace
- Multiaxe Fly Synthesis STORCH-S
- Multiaxe CORVUS certifié voltige
- Autogire CALIDUS
- Hélicoptère CH77 RANABOT

vidéo du stage Cadets 2014

www.youtube.com/watch?v=wLh-s9P6EzM



Publicité

Gagnez du POIDS... Réduisez vos DISTANCES D'ARRÊT... Faites CONFIANCE à 25 ans d'expérience... investissez dans la QUALITE la SECURITE

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

+33 (0) 4 92 20 16 19

Agréments: EASA Part 21G APDOA

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

Le nouveau brevet d'ini

L'histoire

Pour les passionnés d'aéronautique, le Brevet d'Initiation Aéronautique est bien connu. Sans en refaire tout l'historique, il remonte dans son principe aux Sections d'Aviation Populaire (SAP) créées en 1937, il devient en 1945 le Brevet Élémentaire des Sports Aériens (BESA), puis le Brevet d'Initiation Aéronautique en 1968 avec des évolutions importantes en 1993 et en 1999, notamment la présence du Ministère de l'Éducation nationale et la montée en puissance du rôle des Fédérations. Il faut pour enseigner le BIA être titulaire d'un Certificat d'Aptitude à l'Enseignement de l'Aéronautique (CAEA).

Le BIA se passe sous la forme d'un QCM de cent questions, il faut la moyenne pour l'obtenir. Il y a eu en 2014, 9 570 candidats présents et 7 100 reçus (74 %) ; 290 présents pour le CAEA et 238 reçus (82 %). Les cours de BIA ont été dispensés dans 1 269 établissements (Éducation nationale et aéroclubs). Le BIA donne droit à un système d'aides pour la formation au pilotage.

Les faiblesses actuelles

Comme on le constate, le BIA a du succès. Cependant l'édifice est fragile. Sans rentrer dans des considérations trop précises, le BIA dans sa forme actuelle souffre de certaines faiblesses. Le système repose sur une clé de voûte, une commission mixte entre l'Éducation nationale et la DGAC (la COMIXA) qui a souvent mal fonctionné et qui n'a plus d'existence légale depuis quelques années. En pratique donc, c'est au niveau des Académies que le système se décline à travers les CIRAS. Cela a pu donner lieu à une très grande disparité d'application selon les Académies (sur les options par exemple, ou sur les conventions entre établissements et structures aéronautiques).

On note par ailleurs que le BIA a parfois perdu sa dimension d'initiation, faute d'un référentiel précis dans le programme. On peut en effet mettre ce que l'on veut derrière un intitulé aussi large que « Sécurité » ou « Réglementation ». Par ailleurs le BIA était, et c'est normal compte tenu de l'histoire, très orienté autour de l'avion et du planeur, sans pouvoir prendre en compte d'autres pratiques aéronautiques qui sont apparues, dont l'ULM par exemple. Il fallait donc refonder le cadre légal et pédagogique du BIA.

La réforme du BIA

Cette entreprise de longue haleine a été menée par un Groupe de Travail constitué de membres de l'Éducation nationale, de la DGAC et du CNFAS. Elle aboutit à la publication de deux nouveaux arrêtés

sur le BIA et sur le CAEA qui seront promulgués début 2015 et à la signature d'une convention entre les parties. Quels en sont les grands principes ? Tout d'abord préserver le BIA, le clarifier sans tout modifier. Le BIA se passera toujours sous forme d'un QCM. Ensuite, garantir l'homogénéité de l'application des textes. Tout est donc parti de la définition d'un nouveau référentiel de programme, en ayant à l'esprit trois principes : ne pas perdre de vue la dimension d'initiation, tenir compte de toutes les pratiques et introduire plus nettement une dimension culturelle. Il s'agit d'abord de développer une culture aéronautique initiale. Ce qui fait la force de l'aviation, c'est la dimension des métiers et des pratiques qui en France a toujours su partager un socle culturel commun (loisir, civil, militaire, pilote, non pilote). Il faut préserver, développer cet atout.

Le programme du BIA a par ailleurs renforcé trois domaines, celui de la sécurité, celui de l'espace et de celui de l'histoire. S'agissant des options, elles se sont développées dans le temps pour pallier le manque de diversité du tronc commun, qui ne permettait pas par exemple de traiter de manière initiale de l'ULM. Comme ce défaut a été comblé, il n'est plus nécessaire de développer les options. Seule une option nationale d'anglais a été maintenue. Pour la session 2015 cependant et de manière transitoire, les options ont été maintenues pour ne pas pénaliser les élèves qui auraient déjà préparé ces thèmes. Elles seront proposées nationalement. Le temps de formation au BIA est d'au minimum une quarantaine d'heures.

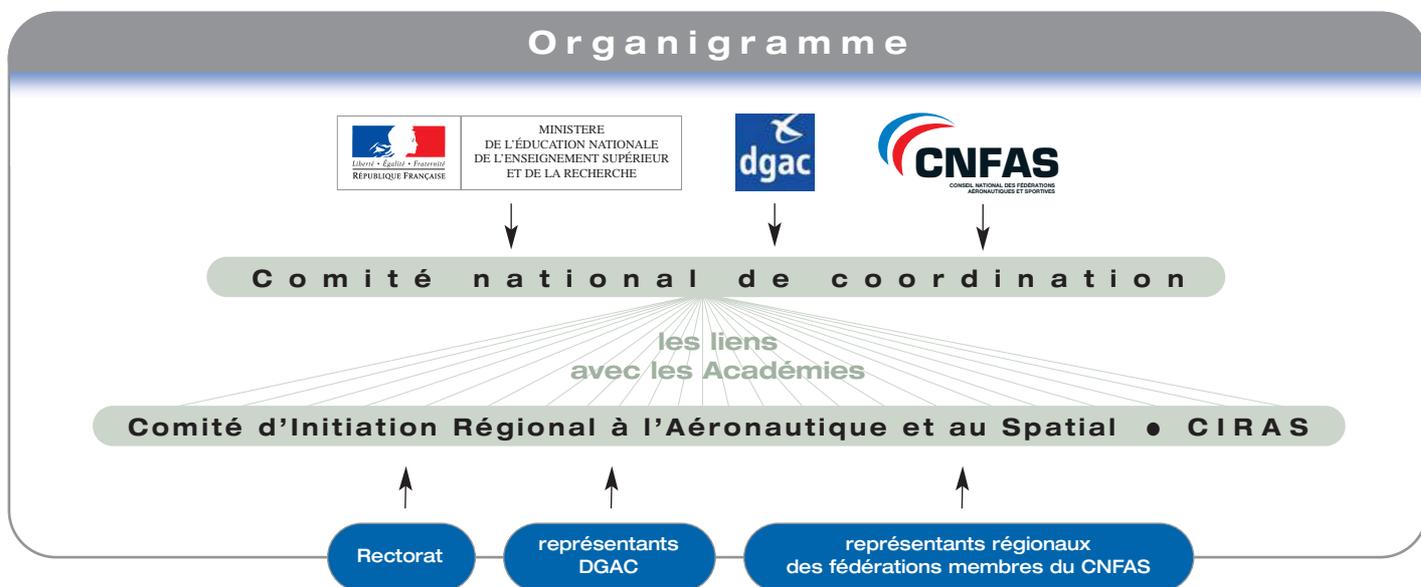
La réforme du CAEA

S'agissant du CAEA, la réforme est plus profonde. Jusqu'à présent, le CAEA était obtenu par un QCM plus exigeant que celui du BIA. Mais le CAEA est bien un certificat d'aptitude à l'enseignement, or il est bien évident qu'un QCM n'évalue qu'un certain savoir mais absolument pas une aptitude. Le CAEA, dont le programme a été redéfini avec les mêmes principes que le BIA se passera donc en deux temps, un écrit sous forme de QCM et un oral qui permettra d'évaluer l'aptitude à mettre en œuvre un cours de BIA. Mais le Groupe de Travail a souhaité élargir le public susceptible d'enseigner le BIA, dans cette optique les enseignants qui ont déjà des titres aéronautiques auront l'équivalence du CAEA. Ils ont le savoir, les théories de nos différentes pratiques à l'exception de l'espace et de l'histoire, qui se combinent rapidement, et ils ont l'aptitude à enseigner. Ils ont souvent la passion, comme tous les pilotes, ce qui est un plus. S'agissant des instructeurs, qui actuellement devaient valider leur CAEA par une journée de sensibilisation organisée dans les CIRAS, ils auront l'équivalence de l'écrit et ils passeront l'oral.



L'édition
"Découvrir l'ULM"
est disponible, faites-en
la demande auprès
du secrétariat fédéral
ou téléchargez-le
depuis le site fédéral.

tiation aéronautique



Organisation nationale et académique

Le BIA et le CAEA seront animés nationalement par un Comité National de Coordination constitué de représentants de membres de l'Éducation nationale, de la DGAC et du CNFAS. Ce comité pourra mener d'autres actions. Au niveau académique, les nouveaux CIRAS, qui ne sont plus des Comités d'Initiation et de Recherche Académique mais des Comités d'Initiation Régionaux, les termes d'Initiation et de Recherche sont un peu contradictoires, seront constitués de représentants académiques nommés par le Recteur, dont un coordonnateur CIRAS, de représentants de la DGAC et de représentants régionaux du CNFAS (sur le même équilibre que le groupe national). Le système est à la fois cohérent et représentatif.

Un sujet sensible concerne les partenariats entre les établissements scolaires et les structures. Un enseignement du BIA est plus valorisant s'il permet de faire des vols. Or, on dira que « c'est le poids de l'histoire », il y a parfois quelques réticences de certains CIRAS à promouvoir un partenariat entre un établissement scolaire et un club ULM au nom d'arguments que nous connaissons trop bien. Dans la convention nationale, il n'y a plus d'ambiguïté possible puisqu'elle propose une convention type, il est par ailleurs bien établi, que les partenariats ne concernent que l'établissement et la structure. À nous de convaincre et nous avons de bons arguments à faire valoir !

Et en pratique ?

En pratique le BIA peut se passer de quatre manières, soit en candidat libre, soit en se préparant dans un établissement scolaire seul, soit dans un établissement scolaire en partenariat avec une structure, soit dans une structure seule. Il faut noter que la FFA a très largement développé cette dernière possibilité.

Nous devrions nous en inspirer pour proposer en parallèle de la formation théorique, une formation BIA, il suffit pour cela qu'un membre du club soit détenteur du CAEA. Points importants, l'enseignement du BIA se fait sous la responsabilité d'un CAEA mais cela ne veut pas dire qu'il est toujours physiquement présent. Nous avons un atout particulier avec ce couplage BIA/théorique ULM car notre discipline par sa souplesse est une voie d'accès plus facile à la pratique du vol. Notons par ailleurs le succès récent dans la formation des télépilotes de drone du théorique ULM, qui est l'équivalence la plus simple dans les dispositifs proposés.

Au final, les fondamentaux sont assurés, modernisés et ouverts dans l'esprit du CNFAS. C'est une bonne chose pour l'ULM ; à nous de faire vivre cela ! C'est à partir de ce socle initial que les passionnés de demain feront vivre ce que nous aimons, l'ULM et tous les visages de l'aviation.



Sébastien Perrot



Les services de l'Etat au régime...



Compte tenu des restrictions budgétaires, il a été demandé à toutes les administrations de l'État de revoir leurs organisations, de proposer des restructurations et de les mettre en application dès que possible. Dans ce contexte, l'Aviation Civile, après avoir consulté les partenaires sociaux, a décidé un plan de restructuration au niveau national. Si certains aspects de cette réorganisation sont et resteront "invisibles" pour les usagers que nous sommes, d'autres aspects se font déjà ressentir. En effet, beaucoup de délégations territoriales de l'Aviation Civile vont fermer (certaines le sont déjà).

EXAMEN THEORIQUE

Les premiers effets sont donc déjà constatés par certains d'entre vous puisque dorénavant, dans certains départements, il n'est plus possible de passer l'examen théorique commun ULM puisque la délégation a fermé et qu'il faut effectuer un déplacement plus long pour pouvoir se présenter à une session. Il en est de même pour les démarches relatives aux brevets, licences, cartes et fiches d'identification.

Bientôt, il n'y aura plus qu'une seule délégation territoriale par DSAC IR (Direction Sécurité Aviation Civile Inter Régionale) soit 7 en France métropolitaine.

Face à cette situation, le CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives) a proposé à la DGAC de prendre à son compte, ou plus précisément que chaque fédération membre du CNFAS reçoive une délégation de l'État, et prenne à son compte l'organisation des sessions théoriques.

C'est déjà le cas pour la Fédération Française de Vol à Voile et pour la Fédération Française d'Aérostation. La Fédération Française de Vol à Voile a donc fait développer un module informatique qui permet à un club d'organiser en son sein (sous le contrôle de la DGAC) des sessions théoriques.

Le candidat ouvre une session sécurisée, répond aux questions, obtient son résultat à la fermeture de la session et en cas de succès, la DGAC est informée et lui envoie son attestation.

La FFPLUM et les autres Fédérations membres du CNFAS sont très intéressées par cette évolution. Nous bénéficierions alors d'une délégation qui permettrait à nos structures d'accéder facilement à un environnement informatisé ayant pour finalité la mise en situation, dans son club, des candidats pour l'obtention du théorique commun ULM.

Autre avantage de cette formule, la FFPLUM devrait avoir la maîtrise de la base de données des questions, ce qui garantirait la qualité et la pertinence des questionnaires dans le cadre d'un théorique commun aux 6 classes d'ULM.



Les discussions sont en cours !!!
Mais rien n'est encore fait...
alors un peu de patience... !



Joël Amiable
DTN de la FFPLUM

En ce début d'année, le secrétariat fédéral pense utile de rappeler quelques points

aux responsables de structures :

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>
à partir du 8 janvier 2015.

Pensez également à adresser la copie du compte-rendu de votre Assemblée Générale du dernier exercice. Le maintien de l'affiliation de votre club est subordonné à l'envoi de ce document chaque année à la Fédération.

et aux instructeurs :

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 « reparaitre » que le jour où vous serez de nouveau licencié.

INNOVATION



MON ESPACE ULM EN TOUTE SIMPLICITÉ

> Retrouvez "Mon espace ULM" sur les pages Internet de la DGAC.



Simplifier les démarches administratives des usagers d'ULM tout en limitant les tâches de saisie des agents, tel est l'objectif de "Mon espace ULM", un site entièrement développé par la DGAC, lancé en février 2014, et consultable depuis le site Web du ministère.

Les objectifs visés

L'objectif de "Mon espace ULM" est double. Il s'agit, tout d'abord, de permettre aux usagers de réaliser en ligne l'ensemble des démarches administratives relatives aux ULM dont ils ont la responsabilité. Par ailleurs, les agents qui traitent ces demandes n'ont plus à ressaisir les informations comme c'était le cas avec les formulaires papier.

Les personnes concernées et les conditions d'accès

L'accès est réservé aux personnes titulaires d'une carte d'identification d'ULM. « Mon espace ULM » sera progressivement étendu à l'ensemble des usagers de l'ULM, y compris les constructeurs d'ULM de série. Les titulaires d'une carte d'identification peuvent s'inscrire en ligne 24 heures/24

en fournissant des informations personnelles afin qu'ils soient identifiés dans la base de données de la DGAC (nom, date de naissance, marques d'identification de l'ULM, date de début de validité de la carte d'identification). Une fois reconnu par le système, ils obtiennent par e-mail un mot de passe temporaire qu'ils doivent personnaliser lors de la première connexion à leur espace personnel.

Les services et les démarches proposés

Le service proposé dans un premier temps concerne la déclaration d'aptitude au vol. Depuis février 2014, cette déclaration ne donne plus lieu à la délivrance d'une nouvelle carte d'identification, mais à l'envoi d'un accusé de réception qui doit être conservé à tout moment avec la carte. Pour les personnes inscrites à "Mon espace ULM", cet accusé de réception peut être directement obtenu et téléchargé en ligne.

Les évolutions prévues

Progressivement, le portail permettra d'accéder à l'ensemble des démarches administratives de l'usager: licence de station d'aéronef, ouverture aux nouveaux usagers pour les demandes initiales de cartes d'identification, fiche d'identification pour les constructeurs d'ULM "non de série", etc. Dans une phase ultérieure, les constructeurs d'ULM de série auront également accès au portail pour faciliter les démarches de leurs clients.

PAR Sylvie Mignard

DES INFORMATIONS TOUJOURS PLUS NOMBREUSES!

Les usagers inscrits sur "Mon espace ULM" peuvent aussi obtenir des informations ULM sur les textes réglementaires ou les documents de sécurité en consultant la rubrique "Navigabilité ULM" depuis le site Internet du ministère.

La rubrique propose un certain nombre de questions/réponses du type « Comment calcule-t-on la masse à vide maximale d'un ULM? » ou encore « Je voudrais installer un parachute de secours sur mon ULM. Puis-je augmenter la masse maximale de mon ULM? »

En chiffres

15000
ULM sont actuellement déclarés aptes au vol.

7000
déclarations d'aptitude au vol sont enregistrées chaque année.

1713
déclarations d'aptitude au vol ont été réalisées en ligne au 3 juillet 2014 sur "Mon espace ULM".



« Les résultats sont très encourageants, puisqu'au cours des deux premiers mois de mise en service nous avons enregistré 1 300 inscriptions. »

JACQUES CANUEL /
CHARGÉ D'AFFAIRES À LA DSAC,
PÔLE CERTIFICATION, SUIVI DE
NAVIGABILITÉ ET AVIATION
GÉNÉRALE

Crédit photos: D. Bascou/DGAC



Crédit photo: Thinkstock 2014

A ce jour 3200 usagers sont inscrits sur "Mon espace ULM" et le nombre de déclarations en ligne d'aptitudes au vol depuis le lancement du service est de 2893.



ULM, Masses MAX

La parution dans un magazine aéronautique du mois de novembre de l'interview d'un courtier en assurances nous a valu un certain nombre de courriers et d'appels téléphoniques sur le sujet des Masses Max des ULM et des assurances en **Responsabilité Civile** *.

Je souhaite donc faire, sur ce sujet « sensible », un point objectif, sans aucun esprit de polémique et sans visées commerciales, destiné à tenir loyalement informés nos pilotes des enjeux concrets auxquels ils peuvent être confrontés.

Je tiens par ailleurs à préciser que la FFPLUM est l'une des rares Fédérations sportives à ne pas lier obligatoirement l'assurance RC négociée par elle-même dans le cadre de l'UFEGA (5 Fédérations Aéronautiques) à la prise de licence fédérale... ce qui lui a valu il y a peu encore quelques tracasseries de la part de « Services Administratifs » qui n'ont pas toujours la même interprétation des textes de Loi. De plus nous sommes persuadés qu'une saine concurrence est nécessaire et utile à nos négociations avec les assureurs ; rien de pire pour nous que serait l'instauration d'un monopole !

Ces précautions prises, examinons ce qui nous semble poser un problème dans l'interview : « *Si le dépassement de la masse au décollage n'a pas entraîné l'accident vous serez indemnisé et s'il est prouvé (la charge de la preuve revenant à l'assureur et non à l'assuré) que la MMD* est le fait générateur de l'accident, l'assureur peut refuser la garantie... Dans les faits les données des constructeurs en termes de MMD étant très souvent supérieures à la réglementation ULM, il est difficile de prouver le lien de causalité* ».



Tout d'abord je constate que la masse max à vide réglementaire (voir ULM INFO N° 89) est occultée... Elle doit être tout autant respectée que la masse max au décollage ! Ensuite, la masse max calculée par certains constructeurs, largement supérieure à la masse max réglementaire, est de nature « structurelle » et une garantie de « solidité » ; mais avec une masse supplémentaire à la réglementation de plus de 150 ou 200 Kg, la « vitesse mini » risque de ne plus être la même et la manœuvrabilité de l'aéronef sera sérieusement modifiée, ainsi que l'éventuel impact au sol qui sera également beaucoup plus violent. Or, une grande proportion de nos graves accidents a pour cause « finale » un décrochage. Compte tenu de ce qui précède, il sera alors aisé de prouver par un bon avocat, compétent en matière aéronautique, que les « masses

max » réglementaires dépassées ont été en tout ou en partie des facteurs déterminants de l'accident. Sachant que les indemnités RC peuvent atteindre aujourd'hui des sommets de plusieurs centaines de milliers d'euros (dernièrement un million pour un accident dans l'une de nos Fédérations de l'UFEGA), le réflexe naturel de n'importe quel assureur sera de chercher où peut se nicher la clause d'exclusion... ! Par ailleurs, votre licence de pilote d'ULM ne vous autorisait pas dans cette hypothèse à engager le vol litigieux et de ce fait, exécuté sans licence... fait passible des tribunaux correctionnels ! Tout un enchaînement !

Il existe donc une incertitude et une épée de Damoclès au-dessus des têtes des pilotes en infraction ; chacun d'eux doit en être conscient... Il ne peut y avoir, dans tous les cas et à l'égard de tous les assureurs, **aucune certitude absolue** de couverture ; compte tenu des enjeux, il vaut mieux le savoir et mesurer les risques que l'on est prêt à prendre... pour soi-même ou sa famille en cas de décès des deux membres de l'équipage !

J'admets qu'aujourd'hui il n'a pas encore été porté à ma connaissance qu'un assureur ait fait jouer la cause d'exclusion pour des problèmes de masse... Mais absolument rien n'interdit qu'il ne le fasse un jour.

Je plains alors le pilote sur qui ce malheur s'abattra.

La FFPLUM ne pense pas qu'il faille encourager, même involontairement, les pilotes à voler « hors les clous ». Ce n'est pas leur rendre service et ce n'est pas rendre service au mouvement ULM français qui réglementairement vit sur un équilibre très fragile. Il existe 6 classes d'ULM ; et la majorité des pilotes qui volent « dans les clous » ne veulent pas voir leur « statut » remis en cause.

& Assurances

Un autre paramètre n'est pas pris en compte dans l'interview : la **Responsabilité Pénale*** du commandant de bord, en parallèle de sa Responsabilité Civile. J'insiste sur le fait que celle-ci n'est bien entendu jamais prise en compte par une assurance et aucune Compagnie ne garantira les conséquences des sanctions pénales encourues par le pilote fautif.

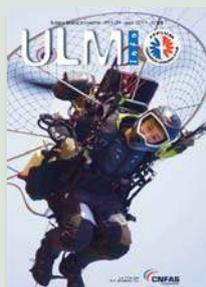
Prison ferme ou avec sursis, lourdes amendes, sont des peines infligées par un juge pénal qui seront intégralement supportées par le commandant de bord de l'aéronef dans le cas où une faute et/ou une négligence sont prouvées. L'an dernier, dans ma région, un pilote de planeur, dont le passager est décédé lors de l'accident, a été lourdement condamné à une amende substantielle et à une peine de prison avec sursis importante (*ULM INFO N°88*). ▶

Même si la cause principale de l'accident n'est pas directement liée aux excédents des masses (à vide ou au décollage), une telle constatation amènera indubitablement le juge à considérer comme circonstance aggravante cette faute volontaire pour juger du comportement du pilote qu'il qualifiera de « peu responsable » et de « négligent ».



Et je n'évoque même pas l'hypothèse dans laquelle un tribunal pourrait estimer que la couverture par une compagnie d'assurance d'un acte illégal est contraire à l'ordre public et de ce fait susceptible d'emporter nullité de la clause.

Je vous invite donc à relire les articles de Maître Conti sur ces sujets, dans les N° 72, 88, et spécialement le N° 89 d'ULM INFO.



Ils forcent à la réflexion et vous aideront à la prise de décision !

Peu importe le choix que vous ferez de votre assureur. Choisissez celui qui correspond le mieux à vos attentes.

Mais ne faites pas votre choix pour l'unique raison de l'illusoire croyance que vous serez automatiquement couvert par un assureur quel qu'il soit... si vous volez volontairement hors les clous, de manière manifestement imprudente ou négligente.

L'ULM est un système « déclaratif » basé sur la confiance et la responsabilité individuelle... si nous tenons à le conserver, conduisons-nous en pilotes **RESPONSABLES** !

Bons Vols.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

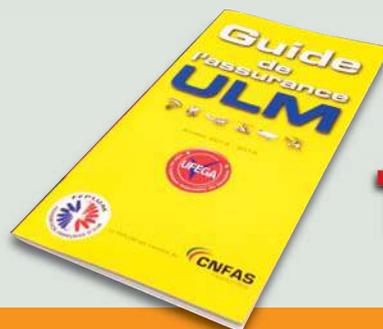
* **MMD** : *Masse Maximum au Décollage*

* **RC** : *Responsabilité Civile*

La responsabilité civile est engagée en raison d'un acte volontaire ou non, entraînant pour la personne qui est fautive ou qui est légalement présumée fautive, l'obligation de réparer le dommage qui a été subi par une ou plusieurs autres. Elle vise à indemniser une victime

* **RP** : *Responsabilité Pénale*

La responsabilité pénale est l'obligation légale faite à une personne, reconnue coupable par un tribunal, de supporter la peine prévue par la loi correspondant à une infraction. Obligation de répondre des infractions commises et de subir la peine prévue par le texte qui les réprime.



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



6-7-8 FÉVRIER 2015

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

Entrée salon + musée gratuite



23^e

Salon des Formations et Métiers Aéronautiques



Informations +33(0)164620506
www.salondesformationsaero.fr



**Aviation
et Pilote**

MUSÉE
AIR +
ESPACE
AÉROPORT PARIS - LE BOURGET

alsim >
FLIGHT TRAINING SOLUTIONS

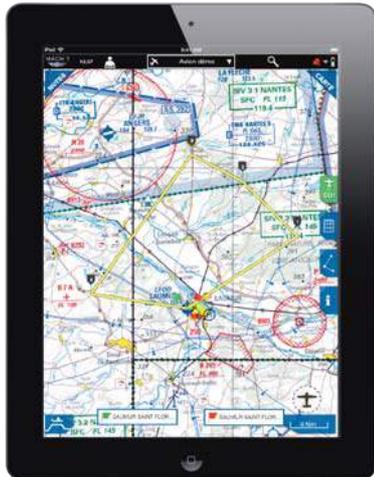
AIRFRANCE & KLM
TRANSPORTEURS OFFICIELS OFFICIAL CARRIERS

MACH7

Lancés en 2013, MACH7 et MACH 7 FLIGH sont des logiciels nouvelle génération d'aide à la préparation et au suivi du vol. Disponible sur PC, Mac et IPAD, MACH 7 FLIGHT est actuellement en codage dans sa version Android qui sortira en mars 2015.

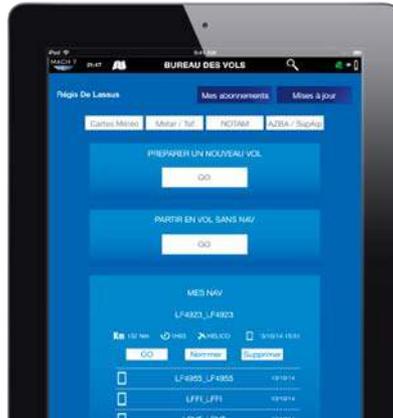
Mais en attendant, une première version beta gratuite sera prête pour Noël avec quelques fonctions de base :

- infos aéronautiques,
- moving map GPS, sur cartes OACI France 500 000 et IGN France 250 000.



MACH7 dispose de fonctionnalités exceptionnelles :

- Une intuitivité totale, (aucun mode d'emploi nécessaire).
- Un service global, tout est rassemblé en un seul outil.
- Un service multi supports, ordinateurs et tablettes.



Avec MACH7 et MACH 7 FLIGH vous pouvez :

- Préparer un vol sur PC ou Mac ou en autonomie sur tablette, connecté ou pas.
- Préparation DU VOL avec accès à de multiples cartes, toutes interfacées (VFR France Cartabossy, Oaci France 500 000, IGN France 250 000, carte Europe (2015) ou Google Map sur ordinateur, etc.).
- Avoir en vol le suivi GPS.
- Avoir accès à toutes les informations aéronautiques en un clic (météo, Notam, VAC, fiches BASULM, sup AIP, AZBA). Une simple connexion de quelques secondes permet de mettre à jour la météo et les Notams avant de partir.
- Établir le log de nav, le devis carburant, la masse et le centrage.
- Gérer les historiques des vols.

Mach7 FLIGHT est particulièrement adapté aux pilotes ULM grâce à son caractère autonome (hors connexion) et la prise en compte des contraintes des ULM.

Mach 7 WEB et MACH7 FLIGHT sont gratuits avec une carte 2 millions pour tout pilote. La totalité des informations aéronautiques et des fonctionnalités sont accessibles librement.

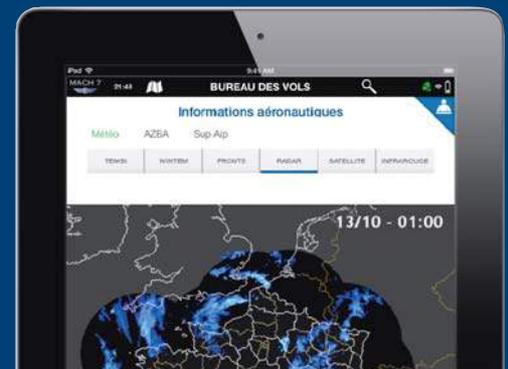
Seules les cartes des éditeurs haute définition sont payantes sous forme d'abonnement au prix de 49 € par an pour une carte comme la OACI France 500 000 ou la IGN France 250 000.

Les prix des cartes France et Europe sont visibles sur le site www.mach7.com.



Dans le cadre d'un partenariat avec les fédérations, MACH 7 propose un prix spécial aux pilotes d'ULM membres de la FFPLUM.

Le pack incluant 4 cartes, VFR France « Cartabossy », OACI France 500 000, IGN France 250 et la très intéressante carte vectorielle France MACH 7 proposé sous forme d'abonnement annuel **avec environ 50 % de remise sur son prix soit : 89 €.**



Publicité

France Air Expo
Le seul Salon d'Aviation Générale en France
9^e édition
4/5/6 Juin



NOUVELLE DESTINATION : Aéroport de Lyon Bron, LFLY



www.franceairexpo.com
Tél. + 33 4 92 97 52 47



Les sports aériens en Midi-Pyrénées fêtent leurs champions 2014... L'ULM à l'honneur

La soirée des champions en sports aériens 2014, organisée par le CRISA s'est déroulée le 5 novembre 2014 dans les locaux du CROS de Toulouse.

Cette année M. Jean-Pierre Spyns, Président du Conseil régional Interfédéral des sports aériens, avait souhaité une soirée représentative de nos champions.

Les instances régionales avec la présence de M. Frédéric Rame, Directeur régional Jeunesse et Sports, ainsi que chaque fédération de sports aériens étaient présentes auprès de leurs champions. Notre président Dominique Méreuze nous a fait l'honneur de sa présence. Une centaine de personnes ont participé à l'évènement.

En 2014, l'ULM était à l'honneur avec le titre mondial de Coralie MATEOS en paramoteur décollage à pied obtenu en

Hongrie. Durant la soirée Coralie ainsi que son « staff compétition » furent félicités pour le parcours et leurs résultats. Dominique Méreuze a rappelé au-delà de ses résultats en compétition, l'engagement de Coralie auprès du comité directeur de la FFPLUM, notamment en qualité de responsable de la Commission jeunes.

À cette occasion, Coralie fut nommée Marraine de la soirée pour les sports aériens dans leur ensemble. Bravo Coralie, et merci pour cette occasion de faire briller les valeurs de l'ULM.

Michel Marti
Secrétaire Comité régional ULM Midi-Pyrénées

Infos Comités régionaux
► www.ffplum.com

Publicité



TOTAL



**Partenaire Officiel
du Tour ULM 2014**





COMITE REGIONAL ULM



Comment allier son handicap

et pratiquer assidûment le vol en autogire

J'ai fait la connaissance il y a quelque temps déjà de Patrice Percier, adhérent du Club Aérofocuss du Thou et pilote d'autogire. Je dois préciser que c'est un personnage un peu particulier, car suite à une acrobatie à moto en 1977, il a perdu l'usage du bras droit.

Il y a longtemps, très longtemps, m'a-t-il raconté, l'idée de piloter un avion le "titillait" déjà et il est intéressant de découvrir comment il est arrivé à l'autogire, en se posant la seule et unique question : "qu'est-ce que je dois faire pour y arriver ?".

Les années ont passé et au cours de l'été 2012, à l'occasion d'une balade dans le midi pour y voir un cousin, celui-ci lui propose d'aller faire un tour avec son autogire... Pensez bien qu'après avoir survolé la Camargue, le pont du Gard, etc., le virus du vol qu'il croyait endormi s'est réveillé.

Aussitôt de retour à La Rochelle, il commande illico le manuel du parfait pilote d'ULM et passe la théorie en novembre avec une seule faute au final.

Après avoir consulté M. Google, Patrice prend contact avec Eric Changeur, instructeur dans la spécialité, pour un petit vol d'essai. Comme il m'a dit plus tard, il ne voulait pas commander son M16 sans savoir s'il pouvait le piloter, mais vu de l'extérieur je comprends qu'il ait des interrogations sur les capacités du bonhomme... !

La commande de son Magni M16 avec moteur Rotax 912-S fut donc passée pour une livraison en début d'année 2013.

L'hiver ayant paru plus long que d'habitude, à cause de la météo bien sûr et aussi pour le délai de livraison de l'autogire, c'est en février

2013 qu'il franchit les Alpes, emmaillotté comme un bébé, en direction de la Charente.

Côté apprentissage, avec Eric et Christophe (son "binôme" dans les épreuves du championnat de monde), les exercices s'enchaînent sur son M16 aménagé pour que le pilotage puisse se faire à l'aide de son seul bras valide. Les freins et la commande de gaz sont ramenés sur le manche, le pré-lancement du rotor est commandé au pied (voir <http://autogire-m16.blog4ever.com/> rubrique le coin du bricoleur) Enfin, les premiers vols commencent... D'exercices de panne moteur en panne moteur, raconte Patrice, tu finis presque par prendre ça pour un jeu, mais Eric le rassure, c'est juste au cas où...

Enfin un matin à la fin du mois de mars, Christophe lui dit, "tu te sens prêt pour faire un tour de piste tout seul... ?"

Voilà comment il a été lâché au bout de 30 heures environ, sans appréhension, et tellement concentré sur ce qu'il avait à faire, qu'il n'a même pas eu le temps de se poser de questions. Heureusement, car bien réfléchi, il volait sur sa machine tout seul pour la première fois. Même pas peur... ! Maintenant bien sûr, avec son brevet en poche il prend toujours de l'assurance, mesurée dans sa progression.

Voilà une affaire comme Patrice les aime, rondement menée. Un mois et demi après, il avait fait 30 heures de plus et revenait pour son "emport passager".

Et pour couronner le tout, le Club Aérofocuss du Thou leur a réservé - sa machine et Patrice - un accueil formidable, l'ambiance y est excellente avec une bonne bande de copains. Il ne pouvait pas mieux tomber pour intégrer la grande famille de l'ULM !

Dès qu'il peut, Patrice est aux commandes de son appareil et il passe de bons moments, aussi bien en l'air qu'au sol. Par exemple lors d'un vol vers Vannes, à l'occasion du festival ULM de juin dernier, malgré une météo qui n'a pas fait déplacer les foules - c'est le moins qu'on puisse dire - même qu'il a ramené une coupe. Si, si, c'est vrai...! Parce qu'il pilote avec un bras et qu'il a fait le déplacement en vol avec son président Guy derrière lui, depuis La Rochelle, aller et retour.

Dans un autre registre, on dit que la persévérance finit toujours par payer. Il ne passe pas de mois sans qu'il mette au point un accessoire ou une commande prompte à faciliter et remplacer son handicap. Il a même fait une rampe pour qu'un paraplégique puisse monter à la place passager. « L'autogire pour tous » comme il dit. Si mes informations sont bonnes, il a récemment installé une hélice à pas variable, et le premier vol d'essai a même été réalisé en allant sur le bassin d'Arcachon !

Et il fait tout, tout seul !

Au moment où j'écris ces lignes, cela fait un an et demi et 220 heures que Patrice vole et emmagasine de l'expérience, les récits de ses voyages sur son blog en sont régulièrement la preuve.

Nous lui avons même proposé de nous rejoindre au sein du Comité Régional dans une commission "Vol adapté" afin qu'il puisse faire partager toute son expérience à ceux qui le voudront. Pour notre plus grand bonheur, il a accepté !

Longs et beaux vols à toi, Patrice !



Bernard Brunet
Président du Comité régional ULM
Poitou-Charentes





COMITE REGIONAL ULM



Saint-Laurent-du-Maroni (Terre Rouge) à Elaé/Twenké en ULM, aller et retour

Mi-janvier 2014, le Comité Régional Guyane ULM a décidé d'organiser un « raid » ULM du 29 octobre au 02 novembre 2014.

C'est chose faite, avec la participation des 3 clubs de Guyane. ULM-HYDRO-GIRO, 16/34 KOUROU, ULM ÉQUATEUR MACOURIA.



Invitation amazonienne

Ce n'est pas encore le plein jour, mais déjà de faibles lueurs font frémir l'horizon.

Ce mercredi 29 octobre, au village de Terre Rouge à Saint-Laurent-du-Maroni, une population particulière s'est donné rendez-vous à 7 h 30 au dégrad du Village Amérindien.

Déjà une machine s'est posée au bord du fleuve. La pirogue avec son équipage de 4 hommes et une femme sont à pied d'œuvre. Le carburant, la nourriture et les affaires personnelles des pilotes et accompagnants sont chargés avec méthode et savoir-faire par les piroguiers. Il ne faut rien laisser tomber à l'eau pendant la navigation.

Sur le terrain d'aviation, deux autres machines sont en attente, un Savannah amphibie de ULM Équateur et le Zenair amphibie de Saint-Laurent-du-Maroni, les pilotes préparent leur vol (carburant, balise de détresse, sac de survie) tout y est. Le plan de vol est déposé, décision est prise : décollage pour retrouver la pirogue à 10 h 00.

Vers le Saut Hermina en amont du village d'Apatou

Nous décollerons à 10 heures de Saint-Laurent-du-Maroni, les ULM mettront beaucoup moins de temps que la pirogue pour être sur site où, une fois le saut passé, première halte, premiers baptêmes, restauration, baignade, etc.

Après avoir refait le plein - car un trajet de 130 km nous attend pour arriver à Grand Santi - premier village où nous passerons la nuit, soit environ 1 h de vol et encore 6 heures de pirogue avec des sauts renommés mais un peu effrayants pour les passagers (beaucoup de pirogues coulées lors du franchissement du saut Poligoudou, que nous franchirons à la tombée de la nuit pour terminer vers Grand Santi à la lampe torche)...

En cette saison, les eaux sont très très basses et les rochers sont à fleur d'eau et souvent bien visibles. Le Carbet « Eloi » nous attend pour une première nuitée bien méritée, nous installons nos hamacs, et oui... nous, en forêt amazonienne, nous ne faisons pas du tourisme mais un raid, avec un mode vie plus proche de celui des Amérindiens nous sommes, pratiquement tous métropolitains !

Pendant ce temps, plusieurs volontaires s'affairent autour des marmites, 38 per-

sonnes à nourrir (pilotes-accompagnateurs et piroguiers), tout ce monde fait partie de l'équipe, sans les piroguiers et leur connaissance du fleuve, nous ne serions pas là.

Déjà le lever du jour, petit déjeuner, tout recharger sur la pirogue, refueler les ULM et à 9 h départ pour Papaichton second village de notre parcours. Dans cette localité, M. le Maire a eu la gentillesse de mettre à notre disposition trois salles de classe avec lits et des sanitaires, et oui un peu de confort !

Encore 17 km de rapides dans les abattis Kotika et après 5 heures de navigation, nous arrivons à Papaichton. Les ULM ont déjà commencé leurs rotations, faisant découvrir son environnement vu du ciel à la population, notamment les jeunes, ce qui est aussi le but de notre raid. Vers 14 h à notre arrivée, nous sommes accueillis par le directeur de Cabinet de M. le Maire, il nous conduit jusqu'aux salles de classe qui ont été mises à notre disposition.

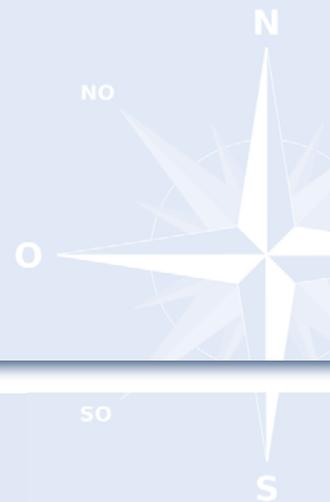
Après une restauration rapide, nous reprenons les vols découverte,

L'organisation de cette aventure a permis aux pilotes de différents niveaux de mettre en pratique ce qu'ils apprennent ici en Guyane.

L'occasion leur a été donnée de voler sur une ou plusieurs machines. Le sérieux de l'encadrement a été déterminant. Il faut

remercier les autorités locales qui nous ont autorisés à cheminer tout au long du fleuve Maroni.

Ici, en Guyane, la sécurité des vols est difficile à assurer à cause d'une nature souvent inhospitalière (forêt très dense et haute, et/ou fleuve).



un nombre impressionnant de jeunes sont autour des machines. C'est la première fois qu'ils ont la possibilité de voir de si près et de pouvoir voler à bord de « petits avions » ULM.

Pour remercier M. le Maire de son accueil lors de sa visite au moment de l'apéritif, nous lui offrons un petit présent, le drapeau de la FFPLUM, ainsi qu'un reportage photo sur sa commune.

Après une deuxième nuit sur le fleuve, 6 h : le clairon sonne, non ce n'est pas la Légion Étrangère, c'est Bénédicte, Chef Coutumière du Village de Terre Rouge qui gère d'une main de maître le lever, les déjeuners et autres. C'est une vraie chef. Mais il y a aussi besoin de beaucoup de rigueur pour conduire, alimenter et héberger 38 personnes durant 5 jours.

8 h : départ pour le premier village Amérindien du Haut Maroni, Elaé. Après seulement 4 petites heures de pirogues nous accostons. Les ULM comme à l'habitude sont déjà posés et nous attendent. Ici nous touchons de près aux traditions autochtones. Un Grand Carbet est mis à notre disposition. Nous sommes accueillis par le fils du Chef Coutumier, ce dernier a dû se rendre à Cayenne. Les hamacs sont attachés tout autour du carbet et le centre est réservé à la cuisine.

Le soir pas de lumière, mais avec un groupe électrogène, et après avoir offert 15 litres d'essence, nous avons du courant.

Par contre les Amérindiens, très timides, ne sont pas visibles. Nous nous sentons observés, heureusement pour nous la présence de Bénédicte nous permet d'aller et venir sans contraintes. Ici pas de sanitaire, tout se passe dans la nature. Dur dur pour nous, surtout pour les dames.

Un compromis est trouvé par la directrice de l'école qui nous laisse à disposition une douche et des toilettes sans portes.

Après notre installation, reprise des vols avec des petits Amérindiens. Les yeux grands ouverts, ils n'avaient jamais imaginé qu'un jour ils verraient des petits avions se poser sur l'eau et même de pouvoir y monter à bord et voler.

Après une soirée bien appréciée, lever à 5 h 30 départ 7 h 00 et là surprise, nous constatons qu'il y a des habitants dans le village, après une journée d'observation, ils vont et viennent comme si de rien n'était. Petit déjeuner, Johnny est toujours dans le hamac, il faut le secouer pour partir et reprendre la route et ce n'est pas peu dire : en deux jours il nous faut rejoindre Saint-Laurent-du-Maroni. Des navigations de 10 heures avec haltes pour déjeuner. Et oui, tout a une fin, même en Amazonie, le travail reprend demain 3 novembre 2014.

Conclusions

Une idée, l'énergie de quelques hommes et femmes, et tous les pilotes de Guyane ont permis cette belle aventure humaine.

Tout n'a pas été parfait, mais retenons que tous ceux qui ont volé et toutes les machines sont rentrés à leur base. Sans le concours des autorités de l'Aviation Civile qui nous ont facilité les déplacements en milieu inhospitalier, sans M. le Maire de Papaïchton, les Chefs Coutumiers de Elaé et le Grand Man de Twenké, nous n'aurions pu réaliser avec succès ce premier Raid sur le Maroni. Merci également à Ouebtv, 973.COM et Guyane Première pour leur reportage sur le Raid.

Les instructeurs des clubs ULM de Guyane comme les pilotes sans expérience se sont aguerriés avec des conditions de vol pas toujours idéales.

Merci également à la DRJSCS pour son accompagnement, permettant ainsi de faire participer de nombreux enfants à ce « Noël » avant l'heure.

Fin du Raid le 2 novembre 2014 à 16 h 00. Aucun incident ou accident à déplorer.

Merci à tous les acteurs de cette aventure et à l'année prochaine très certainement.

Maurice Glas
Président du Comité régional ULM - Guyane



Une saison en paramot

Voler en ULM électrique ?

Dès aujourd'hui, il est possible de voler une heure en paramoteur électrique, l'évolution des techniques est constante et l'évolution des capacités des batteries permettra probablement de disposer de deux heures de vol d'ici cinq ans. Des constructeurs travaillent actuellement sur la mise au point de groupes moto-propulseur électriques capables de remplacer les moteurs thermiques deux temps dans toutes les utilisations ULM avec la fiabilité et les avantages de ces moteurs.

Déjà, la première base ULM entièrement verte s'est ouverte en 2014, elle forme pour la première fois au monde des pilotes exclusivement sur aéronefs électriques et propose l'essai et la location de ses paramoteurs électriques.

Le développement des aéronefs électriques dans l'aviation légère est en phase d'accélération, entraîné par le transport durable et les recherches sur le stockage des énergies renouvelables. Un accompagnement au développement serait à mettre en place pour arriver à rendre cette motorisation plus accessible car elle souffre d'un coût d'investissement initial important.

> Pourquoi l'électrique ?

D'abord pour le confort : la propreté dans l'utilisation et le transport, l'absence d'entretien, l'énergie disponible à la maison, tout concourt à une utilisation facile et fréquente. Pratiquement, on oublie rapidement la machine pour se consacrer au vol : le démarrage avec un bouton poussoir, le vol sans casque et le passage en vol plané instantané donnent une autre dimension aux balades.

De même en apprentissage, apprendre à décoller calmement, découvrir l'exploitation des thermiques en écoutant le vario font partie des plaisirs de la progression sur un aéronef électrique.

Utiliser un aéronef propre change aussi les relations avec l'environnement de la base qui peut elle-même s'insérer dans des milieux naturels ou péri urbains. Le son sourd de l'hélice

accompagne les évolutions locales et devient inaudible alors que la voile est encore présente dans le ciel. Au sol la machine intéressée, être pilote en électrique permet de partager la joie du vol.

La création d'un terrain ULM est facilitée par l'utilisation de machines propres qui représentent l'avenir de nos déplacements, le loisir devient militant du durable et permet aux collectivités de communiquer sur une implantation locale.

> Quel moteur électrique ?

Plus qu'un moteur, le groupe moto-propulseur électrique est un ensemble indissociable intégrant la commande de puissance, la gestion du moteur et celle des batteries.

Chaque constructeur propose donc des ensembles auto contrôlés laissant au pilote la gestion du vol en le libérant des contraintes techniques.

Les batteries peuvent être choisies en fonction des besoins réels du vol pour moduler le poids de l'aéronef. L'apprentissage au sol et les tours de piste se font avec une petite batterie et les vols de loisir permettent d'ajuster la capacité embarquée d'1/2 heure à une heure de vol au moteur.

Les motorisations dédiées aux paramoteurs disposent d'une puissance allant de 13 à 20 CV, constante quelle que soit l'altitude ou la température.

Les propulseurs légers sont efficaces en motorisation auxiliaire du vol libre et les plus puissants sont équivalents aux standards des paramoteurs thermiques.

La réserve de puissance nécessaire pour des évolutions à basse altitude ou la sécurité de l'enseignement fera préférer les moteurs dimensionnés à 20 CV (15Kw) pour les usages courants.

> Pour quels pilotes ?

Les premiers stagiaires d'Aéronature viennent se former direc-



teur électrique

tement sur l'électrique car ils n'envisagent pas d'autre motorisation pour voler en loisir. Cet engouement pour la motorisation propre est souvent aussi le fruit de l'utilisation d'autres moyens de transport durables, que ce soit le vélo à assistance électrique ou la voiture, hybride ou 100% électrique.

Le fait est que l'essai de ces modes de transport donne immédiatement un aperçu du confort de ces motorisations et l'envie de renouveler l'expérience. Les paramotoristes qui essaient l'électrique en sont les premiers convaincus, ils y trouvent aujourd'hui une puissance et une autonomie en rapport avec leurs vols habituels avec un plaisir de vol incroyable.

> S'équiper en électrique ?

Lever les freins économiques au développement de la motorisation électrique dans l'ULM est le défi qui permettra au plus grand nombre d'accéder à cette forme de vol.

Les constructeurs sont en marche : à coûts constants, les progrès sur l'autonomie permettent maintenant de couvrir la majorité des vols. La démocratisation des motorisations est un facteur clef de leur accessibilité, des solutions techniques à un tarif accessible sont en préparation pour permettre de s'équiper en électrique, soit lors de l'achat d'une première machine, soit lors d'un remplacement de motorisation.

Les écoles de paramoteur sont les premiers vecteurs de cette mutation, l'exploitation de paramoteurs électriques est idéale dans les phases sol et en tour de piste.

L'électrique trouve aussi facilement sa place dans les clubs ou la multipropriété : un électrique est inusable, sans entretien et il est intéressant de le partager.

L'ULM de demain est déjà présent, ceux qui l'ont essayé en sont les premiers ambassadeurs !



George Blottin



St ex upéry

BASE ULM

Importateur exclusif



NOUVEAU : LE GP ONE



PARACHUTE DE SECOURS

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



Centre de formation agréé

AUTOGIRE - PARAMOTEUR - PENDULAIRE
MULTIAXES - HELICO



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

Montpezat d'Agenais
Tél. 05 53 95 08 81
www.ulmstex.com



Les ULM et le réchauffement climatique : quel est l'impact réel de cette pratique motorisée dans l'émission de CO₂

Les ULM, en utilisant du carburant fossile, libèrent du CO₂ dans l'atmosphère, contribuant ainsi au réchauffement climatique. Mais le mouvement ULM a, depuis longtemps, initié un mouvement de réduction de ses émissions de CO₂ avec l'utilisation de moteurs modernes 4 temps genre Rotax (Autriche). De plus ces moteurs utilisent de l'essence sans plomb et sont beaucoup moins gourmands et beaucoup plus silencieux que les moteurs américains d'avion ancienne génération.



L'objectif de l'étude suivante est de quantifier cette part de CO₂ concernant les ULM vis-à-vis de celle de l'automobile.

Tout d'abord quelques chiffres annuels pour la France :

- ▶ 1 000 000 d'heures de vol ULM avec moteurs genre Rotax pour 15 millions de litres d'essence sans plomb.

Ces chiffres sont à mettre en perspective avec la consommation des automobiles : ▶ 51 milliards de litres. En France les automobiles rejettent donc 3 400 fois plus de CO₂ que les ULM.

Un exemple précis : le rond-point de l'aérodrome de Tallard :

La surconsommation est due à l'accélération du véhicule après le passage du rond-point à 30 km/h pour retrouver la vitesse de 90 km/h : Ec 90 km/h - Ec 30 km/h = 417 kJ soit une énergie cinétique de 417 kJ (ou 116 W/h) pour une voiture de 1,5 t.

Avec un rendement moyen de 0,25 l/kW/h cela fait 0,03 l de carburant par passage.

Avec une estimation moyenne de 15 000 voitures par jour, cela fait 160 000 litres de carburant par an. Ce qui représente le triple de la consommation des ULM de l'aérodrome.

On voit bien que même s'il augmente la sécurité, l'impact de la construction du rond-point sur le CO₂ a été trois fois plus important que la consommation annuelle des ULM de l'aérodrome.

De même l'impact d'un baptême d'hélicoptère qui consomme 7,5 l de carburant par personne est à mettre en perspective avec la consommation annuelle d'une automobile de plus de 1 000 l/an.

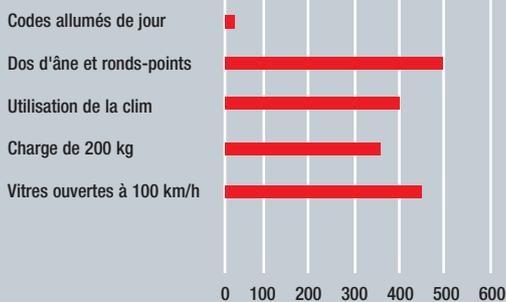
Pour fixer les idées, voici quelques exemples de surconsommation automobile par rapport à la consommation totale des ULM (nommée CTA dans les chiffres suivants) :

- Vitres ouvertes à 100 km/h +14 % → soit 475 x CTA
- Charge de 200 kg +11 % → soit 380 x CTA
- Utilisation de la clim +12 % → soit 410 x CTA
- Dos d'âne et ronds-points +15 % → soit 510 x CTA
- Codes allumés de jour +0.3 % → soit 12 x CTA



Surconsommation automobile x CTA

exemple : codes allumés de jour : 12 x CTA



Nota concernant l'aviation commerciale : depuis quelques années, la consommation des avions de ligne est tombée à 3,7 l/100 km par passager et en ligne droite, soit l'équivalent de 2,5 l/100 km en voiture. Il faut donc être minimum deux personnes dans une voiture pour atteindre la consommation de l'avion de ligne.

Conclusion :

Alors bien sûr, les ULM participent aux émissions de CO₂ mais ils travaillent à les réduire et comparative-ment à l'automobile, ils n'en représentent que 0,03 % !

Donc un pilote d'ULM réduira plus facilement son impact CO₂ en modifiant ses habitudes de conduite automobile qu'en réduisant ses heures de vol.

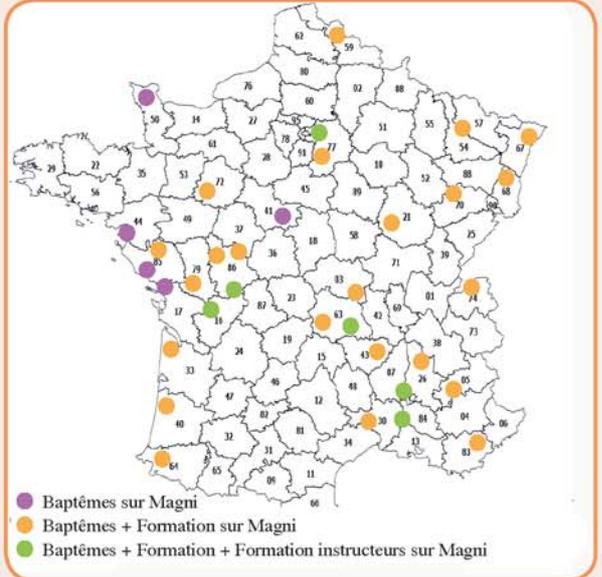
Sté Béringier

Attention : les chiffres sont donnés à titre indicatif pour aider à la compréhension de l'ordre de grandeur. Ils ne prétendent pas à une précision absolue mais sont néanmoins proches de la réalité.



Amis pilotes d'ULM, essayez l'autogire !

Plus de 30 experts en France
près de chez vous ...



L'autogire choisi par les Champions

Les Podiums Magni	Or	Argent	Bronze
2014 Championnats du Monde	X	X	X
2014 Championnats de France	X		
2013 Championnats d'Europe	X	X	X
2013 Championnats de France	X	X	
2012 Championnats du Monde	X	X	X

La Gamme MagniGyro



MagniGyro recrute ...

- Recherchons instructeurs gyros pour la France et la Belgique
- Partenariat financier motivant

Contactez nous au 06 78 59 24 60

www.magnigyro-autogires.com



Cela aurait pu se terminer fort mal

Quel pilote ne s'est-il pas fait au moins une fois cette réflexion, en ayant le sentiment d'avoir frôlé la catastrophe ? À peu près tous, je pense. Bien sûr, cela m'est arrivé personnellement, pas très souvent heureusement, mais tout de même plusieurs fois.



Ma dernière anecdote en date est le grand classique : l'oubli de fermeture de l'un des deux verrous de la verrière - celui de l'arrière - détecté au dernier moment, lorsque le crochet est passé dans mon champ de vision au moment de contrôler l'absence de trafic en final avant de m'aligner.

À quoi tient la différence entre un événement évité et un accident possible ? Si la piste en service avait été dans l'autre sens, je n'aurais sans doute pas détecté cet oubli à temps, car j'aurais alors tourné la tête dans l'autre sens. À partir d'une certaine vitesse, il paraît que le résultat aurait été un gros risque d'arrachage au moins partiel de la bulle. S'il est possible et prévu de pouvoir voler sans celle-ci, son largage en vol ne fait pas partie des procédures. C'est déjà arrivé à d'autres sur le même modèle d'appareil. Ils s'en sont heureusement tirés sans autres conséquences que des réparations à assumer, et sans doute de belles frayeurs rétrospectives. Mais tout de même... La trajectoire d'un élément qui se détache a toutes les chances de passer par l'empennage, ou par l'hélice suivant le type d'appareil.

L'occlusion d'un point de procédure ou de check-list est souvent à l'origine de ce genre de situation. Ce peut être aussi un petit défaut technique qui s'aggrave très progressivement et que la force de l'habitude nous empêche de détecter. Les pilotes d'ULM, souvent attachés à la pratique d'une seule et unique machine, sont sans doute particulièrement vulnérables à ce genre de dérive.

Le REX (ci-contre) qui nous est soumis ce mois-ci est particulièrement symptomatique de la situation.

Voici un pilote qui raconte avec beaucoup d'honnêteté qu'il a préparé son vol de façon négligente et en délicatesse avec les limites réglementaires de masse. Et puis, il explique qu'utilisant toujours le même ULM, il a fini par s'accommoder d'un réglage moyen du trim au point de pratiquement oublier son existence, jusqu'au jour où ce dernier se rappelle à lui à cause du desserrage progressif d'une molette de friction dont il avait perdu l'habitude de se soucier.

Il est peu probable que le second régime qu'il évoque ait été le danger auquel il s'est exposé, car s'il ne parvenait pas à monter,



#newslettersécurité

Le Comité Directeur de la FFPLUM a décidé la mise en place d'une « **Lettre de la sécurité** ». Ce bulletin mensuel sera envoyé à tous les abonnés à la « newsletter » chaque dernier vendredi du mois.

▶ Son contenu comprendra les rubriques suivantes

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

▶ « Nos réflexions » par Ph. Dezecot, J-M. Seurin, J. Amiable et membres du Comité fédéral, en fonction des événements et de l'actualité.

c'était au contraire parce que son trim était réglé de telle sorte que l'appareil s'est révélé exagérément piqueur.

S'il ne s'était pas rendu compte assez vite de l'origine de ses soucis, il n'en n'aurait pas moins risqué la perte de contrôle de son appareil du fait des difficultés qu'il décrit avoir éprouvées en vol avec la commande de profondeur.

On peut relever la sagesse dont il a fait preuve en évitant de persister avec son passager à bord. Heureusement que la piste était suffisamment longue pour interrompre ce décollage dans de bonnes conditions, et imaginer ce qui aurait pu advenir si ça n'avait pas été le cas, ou si la fameuse molette avait choisi de se manifester dans une autre phase du vol, en dernier virage, ou juste avant l'arrondi par exemple.

L'essence même de la démarche REX pour la sécurité, est de récolter les témoignages de ce type, qui permettent d'en apprendre beaucoup sur notre maîtrise du risque, sans avoir provoqué d'incident.

Entre autres enseignements, celui-ci nous permet d'illustrer l'importance de s'attacher à suivre systématiquement une check-list écrite, et à ne pas hésiter à y ajouter des items au fur et à mesure que l'on augmente son expérience de l'ULM que l'on met en œuvre.

Thierry Couderc
Président Commission sécurité
FFPLUM



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

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

http://rex.isimediass.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6456&ty=11

Retour d'Expérience - ULM (id = 6456)		VISUALISATION DU REX			
Date de vol :	28/09/2014	Nature du vol :	du local en plaine		
Fonction :	Pilote	Nature vol autre :			
Meteo :	Favorable	Phase du vol :	au décollage		
Appareil :	Multiaxe	Phase vol autre :			
Equipements :	Radio GPS	Catégorie	Procédures		
Description :	Je m'aligne avec un passager, pour un vol local. Vent de quelques nœuds mais bien dans l'axe. Rien de particulier au roulage, la prise de vitesse est normale. Mais à la rotation, je ressens un effort bien plus grand que d'habitude à cabrer. La machine ne grimpe pas et il me faut presque les deux mains pour l'empêcher de piquer. Je pense immédiatement à « second régime ». Heureusement, la piste est longue, je tire les gaz pour laisser l'ULM se reposer.				
Commentaires :	Comme on était deux à bord, de plus de 80 kg chacun plus deux tiers des pleins, j'ai pensé qu'on était en surcharge, surtout que la température était bien plus élevée que d'habitude pour une fin septembre (27 °, je crois). Je demande à mon passager de descendre, et je retente le coup tout seul. Ça se passe mieux, mais il faut encore tirer comme un âne sur le manche pour tenir les assiettes habituelles. Finalement, c'est en début de vent arrière que je réalise que mon trim est réglé en butée à piquer depuis le début de cette lamentable manip.				
Enseignement :	Trois choses à dire:--- 1 – une fois le calcul fait, on était effectivement en surcharge de 20 Kg mais n'ayant pas de parachute, je me suis toujours dit que techniquement ça devait passer. Ce n'est pas bien de ma part. --- 2 – il faisait vraiment chaud, avec pas de vent de face pour ainsi dire. Donc les perfos ne devaient pas être bien terribles, mais je ne m'en suis pas soucié. Ce n'est pas bien non plus. --- 3 – la commande du trim est une sorte de manette de dérailleur de vélo à la base du manche, avec une molette de serrage sur son axe pour empêcher que ça se dérègle tout seul. J'ai trouvé cette molette assez desserrée pour laisser la manette partir toute seule en avant sous l'effet du ressort qui tend l'autre bout du câble. Tout à fait « normal » et explicable que ça finisse comme ça, car je n'y avais pas prêté attention depuis au moins six mois. Je ne pilote pas d'autre machine et je suis le seul à utiliser celui-ci. Je m'accommode depuis très longtemps d'un réglage « définitif » du trim à peu près au milieu de sorte que le contrôle de son réglage et son utilisation ne font plus partie de mes réflexes. Et ça, c'est très mal.				
Impression :	Positive				

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>

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

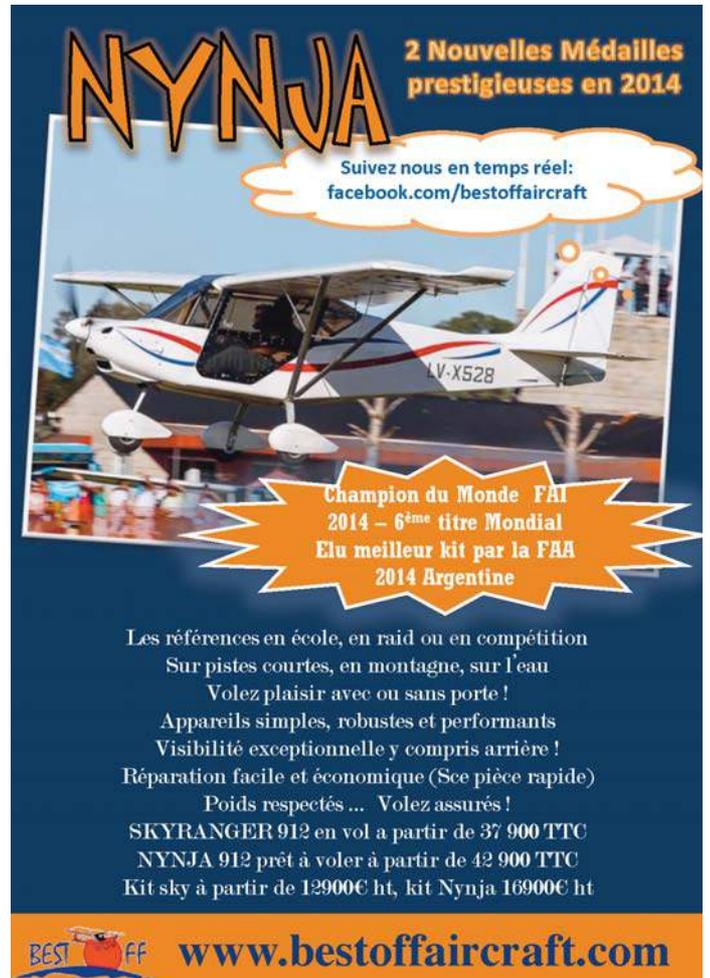


40 pages d'informations pratiques et essentielles sur toutes les phases du pilotage ! Ne l'oubliez pas, cette 4ème édition, est téléchargeable gratuitement sur le site fédéral. www.ffplum.com



ARPLAST
HELICE

Plus de 100 modèles au choix
arplast @ wanadoo.fr
(+ 33) 04 90 74 52 89



NYNJA 2 Nouvelles Médailles prestigieuses en 2014

Suivez nous en temps réel:
facebook.com/bestoffaircraft

Champion du Monde FAI
2014 - 6^{ème} titre Mondial
Elu meilleur kit par la FAA
2014 Argentine

Les références en école, en raid ou en compétition
Sur pistes courtes, en montagne, sur l'eau
Volez plaisir avec ou sans porte !
Appareils simples, robustes et performants
Visibilité exceptionnelle y compris arrière !
Réparation facile et économique (See pièce rapide)
Poids respectés ... Volez assurés !
SKYRANGER 912 en vol à partir de 37 900 TTC
NYNJA 912 prêt à voler à partir de 42 900 TTC
Kit sky à partir de 12900€ ht, kit Nynja 16900€ ht

BEST OFF www.bestoffaircraft.com

HELI-TECH

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF FRANCE LH212
Centre de Formation Pilote et Instructeur HELICO CLASSE 6

AUTOGIRE - MULTIAxes - PARAMOTEUR
STAGE DE RÉACTUALISATION
INSTRUCTEURS

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

Revendeur Mosquito, montage de kit

STAGE HELICO CLASSE 6
10h = 1h offerte*

*offre valable pour tout stage bloqué
de 20 heures effectuées successivement



LOCATION
hélicoptère classe 6
Réservée aux pilotes
brevetés chez Heli-Tech

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

Écho à la lettre

mensuelle de sécurité de novembre

Cent fois sur le métier remettez votre ouvrage ! Il semblerait que cet adage soit parfaitement d'actualité si l'on en juge par le courrier que nous a adressé un de nos adhérents en référence à la lettre mensuelle de sécurité de novembre dans laquelle notre ami Thierry Couderc, s'appuyant sur un REX très intéressant, nous invite à consulter avec attention les éléments d'informations aéronautiques dont nous avons besoin pour pouvoir effectuer sereinement nos vols, parfois dominicaux, fussent-ils seulement locaux.

Suite à cette lecture, notre adhérent, avec sincérité, nous avoue à son grand désarroi que son instructeur ne lui a jamais parlé d'AIP, de SUPAIP, de NOTAM, d'AZBA !

Même si à l'évidence il faut commencer par s'interroger sur l'origine des carences de cette instruction, peut-être n'est-il finalement pas inutile de diffuser à nouveau ici quelques notions de base sur ces différents vecteurs de l'information aéronautique.

L'AIP sigle correspondant en Anglais à : "Aeronautical Information Publication" (OACI originel oblige !) ou en français : "Publication de l'Information Aéronautique" est le recueil de ce qu'il est convenu d'appeler l'information permanente. On y trouve l'ensemble des renseignements liés à la structure permanente de l'espace aérien métropolitain et d'Outremer (infrastructures, services, procédures, moyens, équipements, aérodromes). L'AIP se compose des documents suivants :

- Une partie cartographique comprenant les cartes VAC (Visual Approach Chart) avions et hélistations, les cartes IAC (Instruments Approach Charts) ainsi que les cartes Arrivées/Départs IFR.
- Enfin le MIA (Manuel d'information Aéronautique) qui comprend trois parties :
 - Une partie Généralités (GEN) qui comprend une multitude de renseignements réglementaires et administratifs trop longue à développer ici mais allant des jours fériés aux taxes et redevances en passant par la nomenclature cartographique.

- Une partie En Route (ENR) qui comprend entre autres l'ensemble des zones P, R, D et /ou des activités particulières de l'aviation légère et sportive qui peuvent présenter un danger spécifique.
- Une partie Aérodrômes (AD) qui comprend les cartes d'aérodrômes et des hélistations.

La consultation de l'AIP (partie MIA) se fait lors de la préparation de son vol ; lorsque après le tracé sur la carte de la route envisagée on se renseigne sur ce que sont les différentes zones traversées par le trait. À cet égard l'information diffusée dans le livret "complément aux cartes aéronautiques" de la pochette VFR est parfaitement adaptée à cet usage.

Le SUPAIP (Supplément à l'AIP) doit être quant à lui systématiquement consulté en complément de l'AIP afin de vérifier que des modifications temporaires à l'espace permanent ne sont pas intervenues postérieurement aux informations publiées à l'AIP. La publication des SUPAIP se fait hebdomadairement le jeudi. En conséquence attention aux préparations de vols faites le mercredi soir pour un vol devant avoir lieu le jeudi.

Le NOTAM (ou les NOTAM) (Notice To Air Men) complète ce système de diffusion d'informations "à jour" de l'espace aérien. Le délai minimum de délivrance de l'information est de 24 heures, d'où la nécessité d'une consultation quotidienne des NOTAM ; là aussi une préparation anticipée doit être complétée par une prise d'infos NOTAM le jour même du vol projeté.



#news
letter
sécurité

Dans la lettre de la sécurité de NOVEMBRE, Thierry Couderc évoquait la préparation des vols. Ce mois-ci, je souhaite rappeler à la communauté des pilotes que l'entrée en vigueur des nouvelles règles de l'air Européennes (SERA*) est effective **depuis le 4 décembre 2014.**

Tous les liens utiles à une meilleure compréhension des règles à connaître sont en ligne sur le site fédéral à cette adresse

L'AZBA (Activité des Zones Basse Altitude) ; c'est la dernière information "Espace Aérien" à prendre en compte avant d'entreprendre un vol. Elle permet de connaître au jour le jour l'activité aérienne militaire se déroulant au sein du réseau RTBA (Réseau Très Basse Altitude) qui est une succession de zones réglementées jointives qui peuvent s'étendre du sol jusqu'à un plafond dont l'altitude est fonction du relief survolé et dans lesquelles circulent à très basse altitude et très haute vitesse, parfois en patrouilles, des avions d'armes. Elles sont évidemment strictement impénétrables lorsqu'elles sont actives !

ATTENTION : de très nombreuses missions d'aéronefs militaires se déroulent également quotidiennement hors RTBA dans des espaces de classe G le plus souvent entre 500 ft et 1 500 ft, d'où la recommandation faites aux pilotes en vol VFR d'effectuer leur navigation au moins au-dessus de 1 500 ft ASFC. Pour eux comme pour nous, c'est la règle "voir et éviter" qui prévaut ; mais sachez également que très souvent ils ne peuvent respecter la limitation de vitesse à 250 kts sous le FL100, d'où un intérêt supplémentaire à satisfaire à cette recommandation. Ou alors voyez LOIN et évitez TÔT !

La prise de ces informations AIP, SUPAIP, NOTAM, AZBA, (pour ce qui concerne l'espace aérien) est indispensable à la préparation d'un vol, y compris en local. Le site du SIA : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr> est le site officiel sur lequel il est possible de les recueillir. Il existe actuellement un certain nombre de logiciels dit "de navigation" qui permettent de s'acquitter avec précision, concision, et efficacité de la préparation complète (Espace Aérien + MTO) puis du suivi de nos vols. Malgré la page d'avertissement, visible dès le premier clic, qui est destinée essentiellement à limiter la responsabilité des éditeurs, l'usage de ces logiciels, dès lors qu'ils peuvent permettre une préparation de vol plus facile et plus complète, n'est certainement pas à déconseiller.

Enfin, sur notre site fédéral, l'excellent outil "Préparez vos vols" élaboré par Michel Hirmke, mon prédécesseur, vous aidera efficacement dans cette préparation avec, de plus, concentrées au même endroit, beaucoup d'autres informations directes ou liées vous permettant d'affiner vos connaissances.

Pour conclure vous aurez compris qu'avant de vous souhaiter de bons vols j'exprime le souhait qu'ils soient précédés d'une bonne préparation.



Gérard Coffignon
Président de la Commission
Espace Aérien-Discipline
de la FFPLUM

<http://www.ffplum.com/preparez-vos-vols.html>
rubrique : " Préparez vos vols / Alerte sécurité "

Tout pour votre plaisir

Concessionnaire

AirBorne
Magni
SkyRanger
SkyLane
Pegasus



www.airulmparis.com

idées cadeaux



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



**Ouvert
7/7jrs**

**Centre de Formation ULM :
Pendulaire - 3 axes et Autogire**

Pilotes/Instructeurs - Test et Réactualisation Instructeur -
Toutes DNC - Reconversion professionnelle (Fongecif, etc...)

www.veliplane.com

Aérodrome MEAUX 77 Tél. 01 60 04 76 00

► 35Kms de Paris Est /15Kms de Disneyland

Dernières journées découverte pour les femmes 2014



En Rhône-Alpes : sur une initiative de Myriam Rigaud, nous étions une bonne vingtaine d'ULM à nous retrouver sur l'aérodrome de Bourg-Ceyzeriat, le 4 octobre. La journée venait clôturer un mois d'exposition sur les femmes célèbres de l'aviation à la médiathèque. Louis Collardeau, Président du comité régional

ULM Rhône-Alpes a présenté le mouvement ULM et les femmes pilotes dont Myriam, Stéphanie, ont échangé avec le public sur leur pratique de l'ULM. Une bonne dizaine de femmes ont gagné un vol découverte en ULM, avion et planeur.



L'année 2014 aura fait voler
195 femmes et jeunes filles
dans 9 régions.

En Poitou-Charentes : cette année encore, c'est la région Poitou-Charentes qui a été la plus active pour les « journées découverte ULM femmes » avec 72 vols réalisés sur deux WE d'octobre, dans les clubs de Chenevelles, Niort, Usseau, Courçon, Montmorillon et Pouançay.



Merci aux clubs et Comités régionaux qui ont participé à l'action fédérale de sensibilisation à la pratique ULM vers le public féminin. Retrouvez les comptes-rendus et photos sur le site www.ffplum.com espace « Voler au féminin ».

12° Rassemblement national des femmes pilotes d'ULM. Toutes au PUY (LFHP) en 2015 !

La douzième édition se prépare activement. Mesdames et Messieurs, bloquez le WE du 10, 11 et 12 juillet 2015 sur votre agenda pour découvrir la magnifique région Auvergne et notamment la Haute-Loire et ses volcans. Et, pourquoi ne pas jouer les prolongations avec le pont du 14 juillet.

Bientôt toutes les infos utiles
sur le site fédéral.

Petit conseil d'amie...

pour ceux qui préfèrent l'hôtel au camping ou aux dortoirs, allez vite sur l'espace « Voler au féminin » page 2015, pour retenir vos nuitées dans l'Hôtel Alizé, situé sur l'aéroport du Puy-Loudes, car les chambres devraient être prises d'assaut !



Messieurs, accompagnez les femmes élèves ou pilotes peu aguerries au voyage qui vous entourent. Donnez-leur envie de s'envoler plus loin ! Et profitez, vous aussi, de ce moment exceptionnel de convivialité et de découverte de nos belles régions de France.



Infos et contact

Suivez les infos sur l'espace « Voler au féminin » du site FFPLUM. Monique Bouvier - Commission « Voler au féminin » au 06 62 85 07 40 ou par email ► mbocavok@gmail.com



Nouveauté en matière d'assurances pour les drones

Même si le drone est en plein essor et fait la Une de notre actualité, il n'est pas facile de s'assurer pour les propriétaires et/ou exploitants de drones. Air Courtage Assurances lance une nouvelle offre complète spécialement élaborée en fonction des scénarios et des catégories garantissant, à un tarif compétitif, la Responsabilité Civile des drones, mais aussi les dommages matériels survenus accidentellement au drone et au matériel embarqué, le transport du drone, le vol et l'incendie.

En option, le télé-pilote pourra aussi s'assurer pour ses propres dommages corporels en souscrivant à l'Individuelle Accident du télé-pilote. Pour les entreprises, il est possible de souscrire à la Responsabilité Civile Professionnelle pour les risques liés à leurs activités, à la Protection Juridique et à la Responsabilité Civile des dirigeants.

Devis en ligne sur www.air-assurances.com ou par téléphone au 04 27 46 54 00 et tapez 3.



Instructeurs et élèves, ne volez pas sans assurance !

En tant qu'instructeur, vous devez obligatoirement être couvert en Responsabilité Civile pour les vols que vous entreprenez, soit en souscrivant une garantie Responsabilité Civile Utilisateur biplace, soit en souscrivant une garantie Responsabilité Civile biplace aéronef.

Mais qu'en est-il pour vos élèves ?

À titre liminaire, il convient de rappeler que votre élève demeure à tout moment sous votre responsabilité, que ce soit lors de vols en double commande ou lors de vols lâchés dûment autorisés (ordre de mission signé par l'instructeur).

Par conséquent, votre élève est assuré en responsabilité civile par l'intermédiaire de votre assurance

Responsabilité Civile Utilisateur biplace souscrite par vos soins auprès de la FFPLUM sous réserve **que vous-même et votre élève soyez tous deux bien licenciés auprès de la FFPLUM**

CONCLUSION

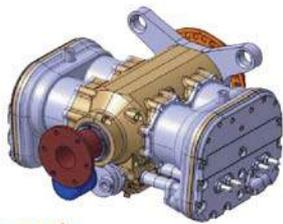
N'OUBLIEZ PAS DE LICENCIER VOS ÉLÈVES ET RECOMMANDEZ-LEUR VIVEMENT DE SOUSCRIRE L'INDIVIDUELLE ACCIDENT !

Publicité

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 57 000 € HT

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

Billet léger de (*bonne*) humeur ou du point de savoir si les animaux doivent désormais être comptés comme une des deux personnes à bord des ULM qu'autorise la réglementation...!



La rigueur (*par trop... ?*) systématique des articles juridiques édités dans ULM Info va s'estomper pour un instant, à l'aube de ces fêtes de fin d'année, et laisser la place à quelques réflexions légères qu'autorise quand même le droit... quoique le sérieux soit toujours en embuscade... !

Jusqu'à présent, il ne pouvait faire de doute que le commandant de bord d'un ULM de l'une des six classes homologuées disposait de toute faculté pour se faire accompagner par tout animal de sa convenance, de la tique au dinosaure... ! Outre son passager, personne physique.

L'animal n'était donc pas sujet d'intérêt et de droit pour la législation aérienne.

La seule réserve résidait dans la limitation de la masse maximum au décollage.

De fait, le Code civil de 1804 classe les animaux comme des biens meubles (*par opposition aux biens immeubles*) au même titre qu'un GPS ou une carte OAACI en vertu de l'article 528 du Code civil qui dispose que « *Sont meubles par leur nature les animaux et les corps qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre, soit qu'ils se meuvent par eux-mêmes, soit qu'ils ne puissent changer de place que par l'effet d'une force étrangère.* »

Ainsi et jusqu'à présent, nul obstacle juridique n'empêchait que puisse décoller un équipage composé du commandant de bord, de son passager, personne physique sur lequel serait assis un yéti, et pour autant que ne soient pas dépassés les 450 kg réglementaires, sans parachute.

Ce bel ordonnancement est susceptible d'être remis en cause par une loi qui vient d'être discutée à l'Assemblée nationale et qui vient d'emprunter les méandres des âpres discussions parlementaires et de la commission mixte paritaire, tant la question soulève dis-

cussions et même passion, s'agissant de savoir et finalement de trancher le point de savoir si un animal devrait être assimilé à un être humain, mais sans cependant aller - *qu'on se rassure* - à instaurer de nouveau le débat qui affectait les femmes au XVI^e siècle lors du concile de Trente en 1545 de savoir si les animaux ont une âme !

De fait, l'âme - *qu'elle soit belle, noire, inexistante...* - n'a jamais constitué l'une des qualités dont doit justifier un pilote d'ULM pour obtenir son brevet ou engager un vol.

Les différentes réponses législatives possibles à la question posée de savoir si l'animal pourrait être élevé au rang de « passager » d'un ULM, sont susceptibles de déboucher sur une modification de notre réglementation européenne alors que le législateur est aujourd'hui tenté de considérer qu'un animal, passager d'un ULM ne dépendrait plus de la catégorie des biens meubles mais bien de celle des « *personnes physiques* » ou de celles de « *quasi-personnes physiques* », de telle sorte qu'un commandant de bord serait contraint de choisir entre emporter son épouse ou sa guenon.

La question mérite sérieusement d'être posée quand on lit, avec délectation, dérision, complicité, ferveur ou moquerie, selon, le texte soumis à l'approbation de nos honorables parlementaires et déjà pour partie voté.

On lit en effet qu'en première lecture l'Assemblée nationale a adopté le 30 octobre dernier un texte qui reconnaît que les animaux sont des « *êtres vivants doués de sensibilité* » leur conférant largement plus de droits que ceux attribués à une carpette.

Mais de quels droits pourrait-il s'agir, s'agissant de la matière aéronautique le législateur étant demeuré taiseux à ce sujet, ce qui soulève bien des interrogations ?

Au sommet de la réflexion, il faut déjà s'interroger sur le point de savoir si une approche comparative peut être faite entre l'animal « *être vivant doué de sensibilité* » et le pilote, réflexion d'où pourraient sortir les prérogatives concédées à l'un et à l'autre.

Et force est de constater que certains pilotes-commandants de bord ne sont ni « *doués* », ni ne dégagent la moindre « *sensibilité* », pouvant au surplus se comporter en vol comme... des manches, bien meubles par excellence, de telle sorte qu'animé par une réflexion dont la logique serait implacable, le législateur ayant posé le postulat que l'animal est - lui - *un être vivant doué de sensibilité* - pourrait alors être tenté sinon d'autoriser tel animal à passer son brevet de pilote d'ULM et exercer dans le bon l'ordre des choses du raisonnement cartésien les fonctions de commandant de bord, en tout cas, de le considérer comme « *passager de plein exercice* » avec toutes les conséquences en termes de faculté légale d'emport de passager.

En effet, est bien désormais posée l'alternative cornélienne à laquelle pourrait conduire inéluctablement le texte de loi évoqué du 30 octobre 2014 et de considérer :

- soit que les choses devront demeurer en l'état et les animaux, somme toute, rester à leur place historique de quasi bien meuble, seul ne comptant que leur poids à calculer dans la masse maximum au décollage et pour autant



qu'ils soient bien calés entre le passager personne physique et le pilote,

● soit de passer le cap juridique et de décider que choix devra être fait par le commandant de bord entre :

→ emporter le nouvel "être vivant doué de sensibilité" que sont désormais nos amies les bêtes élevées au rang de passager d'ULM,

→ ou emporter cette buse de passager, soi-disant personne physique et supposé douée de raison mais qui ne fait pas toujours la différence entre un trois axes et un pendulaire !

Pourtant et dans cette dernière hypothèse, les difficultés ne vont pas finir de s'élever sans que le nouveau texte de loi ait envisagé toutes les surprises de la nouvelle situation juridique des animaux élevés au rang de passager d'ULM.

Ainsi :

→ on imagine aisément l'engagement d'un vol en parfaite légalité dans le respect du devis de poids entre un commandant de bord et une grenouille, passager sympathique dont la joie de décoller



la conduirait en plein vol à vouloir devenir - Jean de La Fontaine nous en est témoin - aussi grosse qu'un bœuf mais explosant ce faisant le devis de poids de la machine sans que le pilote ait pu un instant prévenir ce débordement de la loi dont il serait par ailleurs pénalement responsable,

→ on imagine encore les conflits de situation entre la loi évoquée du 30 octobre 2014 conférant à des animaux la qualité de passager de plein exercice et l'article 3.1.1. des « Règles de l'air et services de la circulation aérienne » issues de l'arrêté du 3 mars 2006 qui dispose

qu'un « un aéronef n'est pas conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers ».

Or, un commandant de bord sera-t-il autorisé à s'opposer et même à violer la nouvelle loi évoquée du 30 octobre 2014 en refusant l'accès de son ULM à une pieuvre, candidate passager d'un ULM,



dont la société protectrice des animaux - SPA - financerait le baptême de l'air, refus opposé au motif que ses multiples tentacules seraient de nature à lui faire prendre les pieds dans le tapis des commandes de son ULM, ce qui l'autoriserait à opposer à la Spa

l'article 3.1.1. des « Règles de l'air ».

Mais alors laquelle des deux réglementations serait susceptible de l'emporter !

→ On imagine tout autant, les excès auxquels pourrait conduire une application excessive de la loi du 30 octobre 2014 par un commandant de bord, amoureux de son poisson rouge, et qui loin d'installer son aquarium sur le siège droit de



son ULM, déciderait de submerger d'eau son cockpit pour mieux permettre à son « passager » de profiter de son vol découverte, induisant que ledit commandant de bord, pilote sa machine en tenue de plongée sous-marine avec tuba et bouteilles... La question serait alors posée de savoir si le pilotage dans cette configuration constituerait une « modification majeure » des caractéristiques techniques des ULM au sens de l'article 5

de l'instruction du 24 août 2011 relative aux aéronefs ultra légers motorisés entraînant suspension de l'autorisation de circuler tant que le titulaire de la fiche d'identification n'aurait pas, notamment, amendé la partie descriptive de la fiche d'identification de son ULM et les éléments du dossier technique constructeur, le tout devant alors légalement prévoir que l'ULM concerné disposerait désormais de la faculté d'être piloté « le cockpit rempli d'eau et son commandant de bord en tenue de plongée pour permettre, notamment à tout poisson ou tout mammifère marin, pris en sa qualité de passager et "d'être vivant doué de sensibilité" au sens de la loi du 30 octobre 2014, de profiter de la plénitude d'un vol maintenu dans son univers naturel ».

Enfin, force est de s'interroger sur les vertus du mieux souvent ennemi du bien.

Conférer à l'animal la qualité de passager au sens aéronautique du terme puisque devenu « être vivant doué de sensibilité » soulève quand même un certain nombre de difficultés pour que le concept puisse prospérer dans toute sa plénitude :

→ le passager « personne physique » et le passager animal « être vivant doué de sensibilité », devront-ils être logés à la même enseigne ?

→ pourra-t-on faire signer au passager animal une décharge de responsabilité au bénéfice du pilote ?

→ en cas d'accident et si la bête y laisse la vie, ses ayants droit bénéficieront-ils de l'indemnisation prévue par la convention de Varsovie ?

→ mais qui seront les ayants droit de l'animal élevé au rang de passager et dont il n'est pas évident que ses maîtres ou la SPA, en soient automatiquement les bénéficiaires de la succession.

Non vraiment, le droit aérien et le droit civil n'ont évidemment rien à gagner à l'avènement d'une telle révolution.



Billet léger de (bonne) humeur ou du point de savoir si les animaux doivent désormais être comptés comme une des deux personnes à bord des ULM qu'autorise la réglementation...!



Le danger est-il aujourd'hui écarté ? Pas totalement, dès lors que la loi n'a pas encore été définitivement votée et que demeure posée la question de savoir finalement dans quelle catégorie le législateur va-t-il placer les animaux « *êtres vivant doués de sensibilité* », selon les options suivantes :

- les laisser dans la catégorie des « biens meubles » et le soufflé aura tôt fait de retomber, le droit aérien en vigueur concernant les « passagers » d'un ULM n'étant dès lors pas modifié,
- les assimiler dans la catégorie des « personnes physiques » et on a vu ci-dessus les bouleversements que cela induirait,
- les intégrer dans une « nouvelle catégorie, entre celle des hommes et celle des biens », comme l'avait

demandé une vingtaine d'intellectuels en 2013, ce qui là encore sur le terrain du droit aérien conduirait à devoir totalement réformer les textes de loi concernant le nombre et la qualité de ceux qui peuvent monter dans un ULM... alors qu'il faudrait désormais composer entre trois séries d'occupants : les choses (ou meubles), les personnes physiques et les animaux « *êtres vivant doués de sensibilité* » !

On souhaite bien du plaisir au législateur français ou européen pour trancher la question.

Pour l'heure, que les commandants de bord continuent à emporter leur vrai passager personne physique sans se préoccuper de l'animal coincé dans la soute sauf le respect de la masse maximum au décollage et celui de la censure vigilante de la société protectrice des animaux.

Que le Père Noël soit généreux en propositions et projets de loi bien-pensants pour notre activité !



Serge Conti
Avocat
ULM - PPL/H - PPL/A - Bal.

Publicité



La vente...



Groppo Trail



Pioneer 200-300



Kits Groppo & Pioneer

Pendant que vous hésitez, les autres volent !

Ne reportez plus votre envie de voler sur votre propre appareil : offrez-vous l'ULM de vos rêves ! **Groppo Trail, Pioneer 200, Kite, Pioneer 300**, appareils neufs, occasions récentes ou kits : Silvair dispose d'appareils en stock ou rapidement livrables. Un essai en vol vaut mieux qu'un discours : venez les essayer et réparez aux commandes... ou profitez de l'hiver pour monter votre kit. Consultez-nous : nous avons la solution qui saura vous satisfaire. Et n'oubliez pas : Silvair, c'est aussi une école ULM et hélico et votre **centre de maintenance**.



... et l'après vente !

Confiez la maintenance de votre appareil à un spécialiste !

Importateur officiel Alpi-Aviation, Groppo, agent Tecnam, école ULM, hélico et Classe-6, Silvair est, depuis dix ans, reconnu pour son sérieux et sa compétence. Le Centre de Maintenance Silvair est le prolongement logique des activités de vente et de formation et assure l'entretien et le suivi de la flotte Silvair et de ses clients, l'entretien, la réparation, le dépannage, le montage d'accessoires et la rénovation complète de votre appareil.

Tous travaux d'entretien, réparation, dépannage

- Entretien cellule et moteur
- Menuiserie, ébénisterie, entoilage, composite
- Visite d'inspection périodique - Réparation
- Rénovation complète ou remise en état
- Visite et installation Flybox, AvMap, strobes...
- Modification ou conception planche de bord
- Hélices GT Tonini, hélices DUC
- Pièces d'origine Alpi-Aviation, Groppo...







Pioneer - Groppo - Tecnam - Helico

www.silvair.fr

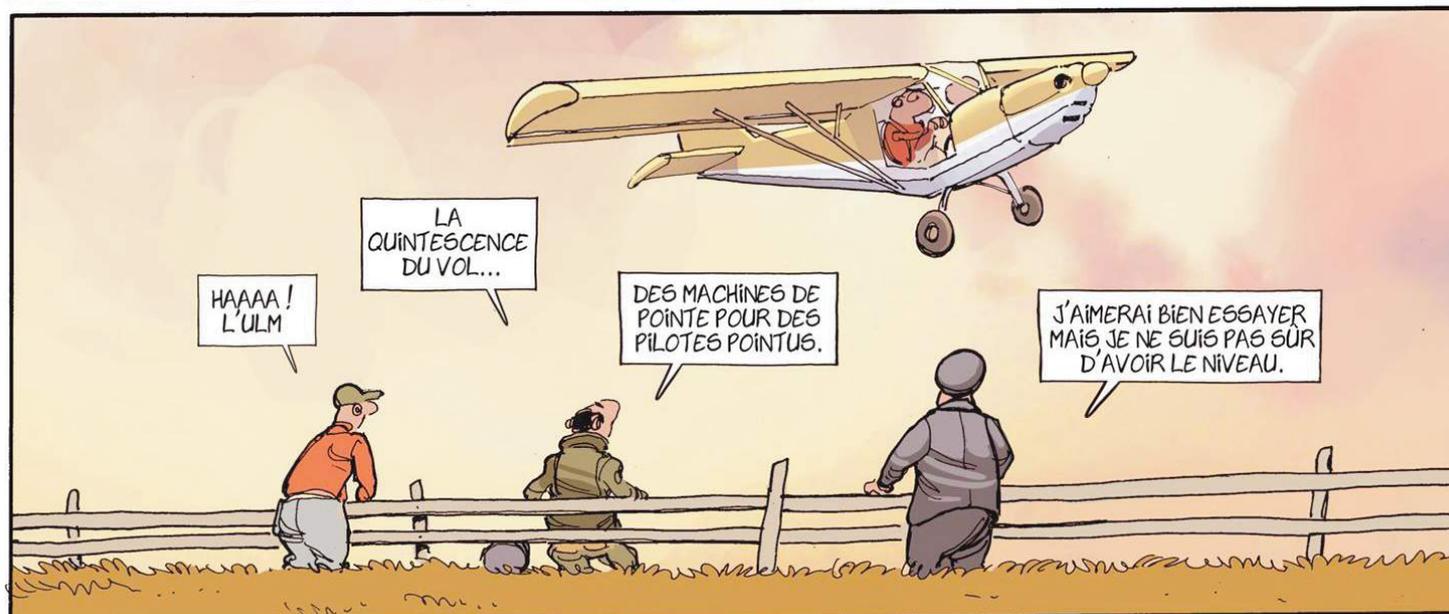
86100 Châtellerault - LFCA
(Près du Futuroscope)
Tél.: 05 49 90 20 78





L'ulm touche du Blois...

vincent-bd.com





Motorisation auxiliaire
X

nouvelles Structures

M	PILOTEC 34130 MONTPELLIER CANDILLARGUES ☎ 06.28.74.34.40 ▶ http://www.pilotec.fr	M	AERO-CLUB DE ROUEN NORMANDIE AERODROME ROUEN VALLEE DE SEINE 76520 BOOS ☎ 06.32.59.70.55 ▶ www.aeroclub-rouen.fr	M	VALLEE DU LOT AERO LOISIRS VAL AERODROME DE FUMEL MONTAYRAL NOUGAILLOU 47500 MONTAYRAL ☎ 06.80.02.41.79
A/P	CLUB ULM DE KOGENHEIM-FORMATION (CUK-FORMATION) LIEUDIT BERGMATT 67230 KOGENHEIM ☎ 06.13.56.97.17	A/M/P	LES AILES DES PUY LES CHATEAUX 63820 SAINT-JULIEN-PUY-LAVEZE ☎ 04.73.22.02.90	P	VOL PARTAGE PASSION ULM BOURGOGNE - AERODROME D'AVALLON - ROUTE D'ANNEOT 89200 AVALLON ☎ 06.70.56.25.51
M	LES ILES DU CIEL BASE ULM HYDRO DE GRAND BAIE POINTE DE LA VERDUR 97190 LE GOSIER ☎ 05.90.03.09.69 ▶ www.ulm-guadeloupe.com	M	AERO-CLUB REGIONAL DE CAEN AEROPORT CAEN CARPIQUET ROUTE DE CAUMONT 14650 CARPIQUET ☎ 06.85.08.56.90 ▶ www.aeroclub-caen.org	A/M	PLEIN CIEL AERODROME DES BRUYERES 61410 COUTERNE ☎ 06.76.19.55.61
M	AERO-CLUB DU COMMINGES AERODROME MONTREJEAU ST GAUDENS RD 817 - 31210 CLARAC ☎ 05.61.89.13.08	A	AEROCOPTERE AERODROME LE PUY - LOUDES 43320 CHASPUZAC ☎ 06.76.75.61.79	M	CENTRE DE VOL A VOILE DU CAMBRESIS AERODROME DE CAMBRAI- NIERGNIES 59400 CAMBRAI ☎ 06.07.02.24.54 ▶ www.planeur-cambrai.org
M	CAP OCEAN ULM AERODROME ARCACHON - LA TESTE DE BUCH VILLEMARIE 33260 LA TESTE DE BUCH ☎ 06.13.80.47.53 ▶ www.cap-ocean-ulm.fr	R	ASS. SPORTIVE ET ARTISTIQUE ECOLES DE COETQUIDAN - ASAEC AERODROME DE COETQUIDAN - ECOLE DE SAINT-YR COETQUIDAN 56380 GUER ☎ 07.60.60.83.11 ▶ www.asaec.fr	R/X	QUATRIEME DIMENSION LIEU DIT LES FONTAINES BASSES 85470 BRETIGNOLLES SUR MER ☎ 06.12.73.66.56 ▶ www.vendee-paramoteur.fr
M	ESCALE ULM AEROPORT D'ANNECY MEYTHET 8 ROUTE DE COTE MERLE 74370 METZ TESSY ☎ 06.60.76.44.37	M	CANTAL-AERO AERODROME D'AURILLAC TRONQUIERES AVENUE DE TRONQUIERES 15000 AURILLAC ☎ 06.75.23.86.70 ▶ www.cantal-aero.com	<p>Annuaire des clubs ▶ www.ffplum.com/ou-voler.html</p> 	
A/M/ P/R	EIRL PORGE - COUHE ULM LOISIRS PLATEFORME AERONAUTIQUE DE COUHE-VERAC - LES BERNARDS 86510 BRUX ☎ 06.51.02.70.95 ▶ www.couheulmloisirs.fr	R	ASS. SPORTIVE ET ARTISTIQUE DES SAPEURS POMPIERS DE PARIS LES COPAINS D'EOLE - RUE DE LA MADELEINE 91660 MEREVILLE ☎ 06.45.33.46.44 ▶ www.asaspp.fr		



VOUS RENTREZ D'UN VOL,

**AVEZ-VOUS PENSÉ À METTRE
À JOUR LA FICHE BASULM
DU TERRAIN VISITE ?**

Vous avez été nombreux à vous impliquer dans la mise à jour des fiches et nous faire des suggestions pour améliorer cet outil et la version 3, mise en place il y a deux ans a permis de proposer une base d'informations relativement complète.

Nous avons pu noter en analysant les statistiques de mises à jour un tassement sur ces derniers mois du nombre de fiches modifiées.

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.

Bons vols.

Pierre-Henri LOPEZ
Administrateur BASULM



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



Aides fédérales

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

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

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

Formation pilote : plafonnée à **305 €** (sur justificatif) + **95 €**

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

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

Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

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

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

Aide INSTRUCTEUR bénévole



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

BIA ▶ aide de 35 € par vol



aux structures affiliées,

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

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.

> Voir le détail sur le site fédéral.



ANTI-FROID

Blouson pilote Workguard

75€

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



Parka 3en1

75€

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



Polaire Ben

ANTI-FROID

30€

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



LE PRIX

T-Shirt Impérial

12€

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



T-Shirt Moon

Col en V avec bord côte, couleurs : violet, 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

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

20€

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



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 au choix : S/M (57 cm) et L/XL (59 cm).



2 TAILLES & 3 COULEURS AU CHOIX



Drapeau fédéral

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.

20€



5€

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

Poster mural

Cartabossy BASULM

Retrouvez l'intégralité des bases ULM et des aérodromes - édition 2014. Dim.: 117x130 cm. Papier pèliculé mat, 4 œillets de fixation. Ech.: 1:1 000 000



SOLDÉ
17€
prix franco de port

~~24€90~~

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.



40€



Manche à air

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

2 TAILLES

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

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

Gilet Sécurité

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

LOGO FEDERAL SUR LE DOS

QUALITÉ PRO

8€,50





Gilet

Multipoches

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

25€



CHAUD

35€

Blouson polaire

Falcon

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



NOUVEAU

30€



30€

Gilet Mélodie

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

Gilet Warm

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



ULTRA LEGER

Blouson polaire Penduick

68€

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



T-Shirt Victory

12€

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



Polo Rugby

QUALITÉ

33€

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



3 COULEURS AU CHOIX

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.



22€ Chemisette Popeline

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

Ecussons

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



6€

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



3€

Pin's inox
Diam.: 22mm.



10€

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

Bon de commande

merci de livrer cette commande

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

M. Mme. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

TÉLÉPHONE

E-MAIL



Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :

FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier - 94704 - Maisons-Alfort Cedex





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, ...)

