

ULM

info



***La liste des clubs,
la sécurité,
la réglementation,
le label fédéral,
les plates-formes,
les championnats,
l'assurance,
les jeunes,
le site web,***

...

Satisfaits ?

Pouvons-nous être satisfaits de l'année fédérale écoulée ? A cette question, que tous nous devons nous poser à l'occasion de l'Assemblée Générale annuelle, je réponds sans l'ombre d'une hésitation :

Oui !

Les esprits chagrins dénonceront l'autosatisfaction du Président de la FFPLUM. Peu importe !

Je pointe suffisamment du doigt, tout au long de l'année, et sans langue de bois, nos problèmes et nos soucis, les dangers et difficultés, pour espérer être crédible à vos yeux quand je souligne **objectivement** l'efficacité de notre Fédération en termes d'objectifs réellement atteints.

C'est bien entendu sur le front européen, duquel émane le plus grand danger (*la disparition de la classe ULM et de sa réglementation, telles que nous les connaissons aujourd'hui en France*), que notre cohésion, notre réactivité et notre implication ont le plus fortement influé ; à la fois sur les études entreprises par les nombreux groupes de travail et aussi sur les propositions ou décisions des institutions ou organismes nationaux et européens (DGAC, Europe Air Sports, European Microlight Federation, EASA, Commission Européenne, Parlement Européen, Eurocontrol...).

Il fallait (et il faut toujours !) être présents en permanence sur ce front ; nous l'avons été, à Paris, Bruxelles, Cologne, Prague, Londres, Lisbonne...

Il fallait être réactifs et déterminés au bon moment ; vous avez massivement et rapidement répondu aux appels de votre Fédération quand cela fut nécessaire (*Opération « nouvelle mobilisation d'Octobre 2006 »*)...

C'est bien l'avenir de l'ULM, tel que nous le concevons, que nous avons su préserver durant cette année cruciale ! Nous conservons notre réglementation ULM.

Bien évidemment, la véritable autosatisfaction serait de croire et de faire croire que notre action pourrait avoir eu pour effet d'éradiquer définitivement les dangers, alors qu'ils continuent encore de peser sur notre existence... En effet, rien ne serait plus faux et donc plus démobilisateur ! Le maintien des aéronefs de moins de 450kg de MTO au sein de l'Annexe II, c'est-à-dire, et pour résumer, le maintien en vigueur de notre actuelle réglementation ULM française (*la plus « légère » d'Europe*), ne pourrait être que provisoire. Cela veut dire qu'il nous faut dès maintenant envisager et préparer de nouveaux combats ; nous déboucherons certainement dans quelques années (2, 4, 8, 10 ans ?), soit sur la pérennisation de l'Annexe II sous sa forme actuelle, soit sur l'élaboration d'une réglementation ULM européenne, sous le régime de l'EASA, mais que nous ne pourrions accepter qu'à la condition qu'elle soit essentiellement fondée sur le type de réglementation française ; non pas parce qu'elle est française, mais parce qu'elle est tout simplement la mieux adaptée à notre pratique aéronautique... autant dire que la partie n'est pas gagnée d'avance... Certains de

nos adversaires affirment avoir accepté de reculer, pour mieux bondir ensuite ! En ce qui nous concerne, nous aurons l'occasion, dans les mois qui viennent, de juger de la capacité de l'EASA à gérer efficacement le dossier d'une nouvelle réglementation pour l'Aviation Légère certifiée (*cf. paragraphe suivant*), que l'Agence est en charge de concevoir, dans le cadre du groupe de travail MDM032 ;

Par ailleurs, la présence effective au sein du MDM032 de l'un de nos représentants, nous permet, dans le cadre d'un mandat FFPLUM/EMF/EAS d'accompagner la probable naissance de la nouvelle classe d'avion certifié, dénommée European Light Aircraft (ELA - 750kg ou 850kg de masse maxi au décollage). Elle bénéficierait d'une réglementation « **très allégée** » et mieux « **adaptée** », en comparaison avec la réglementation actuelle. Elle serait cependant, bien entendu, tout de même plus lourde que les règles ULM. Ainsi, les pilotes pourraient enfin exercer un véritable choix entre « avion » (*réglementation européenne EASA*) ou « ULM » (*réglementation française DGAC*), chacune des deux formules présentant des caractéristiques différentes et bien évidemment des avantages et des inconvénients propres. Mais au moins, l'abîme qui sépare aujourd'hui les deux réglementations disparaîtrait, au profit de différences plus étroites, permettant le développement parallèle de deux pratiques complémentaires. Dans les faits, un pilote d'avion ne s'obligerait plus à venir à l'ULM, comme c'est parfois le cas aujourd'hui, sans véritablement adhérer à la philosophie du vol « ULTRALÉGER », mais comme un pis aller, comme la seule alternative à l'arrêt de voler, pour des raisons uniquement économiques ou médicales !

L'autre motif de satisfaction est, de nouveau en 2006, la sensible croissance du nombre de nos adhérents, puisque nous atteignons le chiffre de 11 250 pilotes... l'année qui vient est par ailleurs tout aussi prometteuse puisque les chiffres de l'an dernier à la même époque sont déjà dépassés. J'en tire la conclusion que dans une société où règnent en maîtres l'individualisme et l'égoïsme, nos pilotes ont compris que trop d'institutions ou organismes officiels tirent parti de l'éparpillement des forces et que seule la concentration des hommes, des moyens et des compétences permet de barrer la route à ceux qui souhaiteraient nous voir disparaître du paysage aéronautique et de faire obstacle à leurs sombres plans. C'est de l'importance du nombre que nous tirons notre représentativité et notre légitimité, et c'est ce même nombre qui nous donne les moyens matériels et financiers de travailler efficacement afin d'être présents là où il faut, au moment où il faut.

Si l'on ajoute à tout ceci, grâce à vos cotisations et à leur gestion rigoureuse, une trésorerie fédérale particulièrement saine, vous comprendrez que nous n'avons aucune raison, bien que lucides sur les difficultés qui nous attendent pour garder le cap, de nous cacher sous les tables ou de faire preuve d'une excessive humilité.

Les anciens mesureront le chemin parcouru !

Très beaux vols... Amicalement



Dominique Méreuz
Président de la FFPLUM

Retour en arrière

Vous avez été nombreux à témoigner votre intérêt pour le dernier ULM Info consacré aux 25 ans de la Fédération. Ce rapide, et bien incomplet, retour sur notre histoire permettait, au-delà de l'anecdote, de comprendre les grandes intuitions réglementaires et techniques qui font aujourd'hui le succès de notre pratique. Si vous avez des témoignages, des documents, merci de contacter la Fédération, dont une des missions est de préserver cette histoire.

Alain Dreyer (le premier Président de notre Fédération) sera présent à notre Assemblée Générale.

Entre passé et avenir, bons vols !

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM.



→ Petite rectification apportée par Daniel Dalby : une petite erreur s'est glissée en page 6 de l'ULM INFO 58, la photo intitulée Vector 600, représente une "Libellule" conçu par Bernard BROCC qui deviendra le Sirocco.



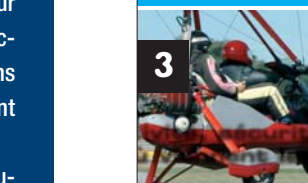
↑ Un encart qui concerne un communiqué d'Europe Air Sport est présent dans ce numéro.



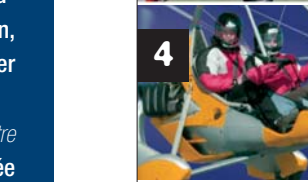
Satisfaits ?
l'éditorial
de Dominique Méreuze



Agenda



Sécurité
Thierry Couderc



Avia expo



Réglementation
Michel Hirmke



Aérodrome
Fayence, l'aérodrome de la honte !
Dominique Méreuze

La boutique



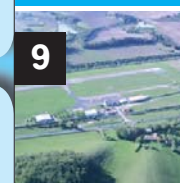
12



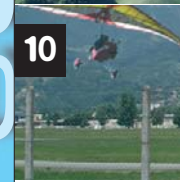
Label fédéral
Christian Soulat



Clubs
Subventions publiques et transparence financière
Michel Maugard



Championnats de France
Didier Salinas



Gestion des aérodromes transférés
Michel Maugard



Assurance
Caroline Cognet-Renard



La liste des clubs 2007 par département



Jeunes et BIA, dernières nouvelles
Jean-Charles Chevrier



Site internet
Jean-Pierre Grené



Lu pour vous
Jean-Claude Roussel - FFA
et Michel Marty - FFVW



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

Abonnement annuel 2007 (9,63 €)
La revue vous sera envoyée à compter de votre adhésion et durant la période de celle-ci. Si vous prenez votre adhésion et votre abonnement en cours d'année et que vous souhaitez recevoir les numéros du début de l'année, demandez-les à la FFPLUM. S'ils sont toujours disponibles, nous vous les enverrons.

Directeur de la Publication : Dominique Méreuze
Rédacteur en Chef : Sébastien Perrot
Crédit Photos : Philippe Marguier, Philippe Tisserant
Design & print : Agence Mageral • 01 47 25 35 25
Imprimé en France. 11 500 ex.
Ulm Info / © Tous droits réservés. 03.2007

...à noter

→ Assemblée Générale de la FFPLUM

Elle se déroule le Samedi 17 Mars 2007, et comme les années précédentes dans l'amphithéâtre de la DGAC. (50, rue Henry Farman - Paris 15^e).



Rendez-vous sur le site fédéral
www.ffplum.com

→ Procès SNPPAL/FFPLUM

Les juges ont dit le DROIT !
1994 : le SNPPAL poursuit la FFPLUM en justice !
2006 : après 12 années de procès et à l'issue de 7 longues procédures, la Cour de Cassation rejette, le 19 décembre, le dernier recours du SNPPAL.
Il s'agit là d'une décision particulièrement satisfaisante et de la fin d'un invraisemblable feuilleton, coûteux en énergie et en argent. Le SNPPAL a désormais épuisé à l'encontre de notre Fédération l'ensemble des moyens de recours admissibles en droit français. Il serait temps maintenant de tourner les regards vers l'avenir.
Nous avons évité la Guerre de Cent Ans !

→ Tour ULM, du 4 au 11 Août 2007

- Les dossiers sont disponibles auprès du Secrétariat Fédéral.
- Les jeunes de moins de 25 ans, avec ou sans appareil, désirant participer au Tour ULM 2007 peuvent envoyer une lettre de motivation au Secrétariat Fédéral.
- La procédure est identique pour les personnes handicapées.
- Les instructeurs, disposant d'un ULM (pendulaire, multiaxe, autogire), équipé d'un parachute (pendulaire, multiaxe) qui désirent participer à l'action "Jeunes" du Tour ULM 2007, doivent envoyer un courrier de motivation au Secrétariat Fédéral.



↓ Européenne de Protection Juridique

Le service de renseignement téléphonique est disponible du lundi au vendredi de 9h à 18h au :
N° azur 0 810 185 185
(prix d'un appel local)
N° de contrat à rappeler :
AB 093 454

- 27 au 29 avril Eur-Avia - Cannes
Commissaire Général : Didier MARY -
04.93.08.01.77 didier@salondazur.com
www.eur-avia.com
- 28 et 29 avril Salon du Printemps de l'ULM
Valence/Chabeuil
Contact : Gérard KUCZYNSKI -
06.09.48.91.25
gerard.k@printemps-ulm.com
www.printemps-ulm.com
- 6 au 10 mai Championnats de France à Auch (32)
- 18 et 19 mai Tour de Bretagne -
Rallye touristique en 6 étapes
6 à 8h de vol, limité à 30 ULM de tout
type. Contact : Michel LE ROY -
02.98.93.73.79 / 06.85.34.61.42
bretagneulm@wanadoo.fr
- 19 et 20 mai Rassemblement annuel
du Gyro-Club Charentais
Saint Ciers sur Bonnieure.
Contact : Joël BELLANGER -
05.45.39.22.63 bellanger.joel@neuf.fr
- 26 et 27 mai Le Bois de la Pierre
"LE" rassemblement international
de l'autogire !
- 26 et 27 mai La Ferté Alais (91)
35^{ème} meeting aérien
- 26 au 28 mai Rassemblement
paramoteur à Romilly sur Seine (10)
Contact : Michel CHAUVEAU -
03.25.24.01.51 chauveaumichel@aol.com
- 6 au 8 juin Salon Handica - Lyon
- 16 et 17 juin Rallye des paramotoristes
pyréneens - Oloron Herrere
Contact : Jean-Michel BELLEHIGHE -
06.10.59.90.77 bellehigue@wanadoo.fr
www.paramotoristes-pyrenees.fr
- 23 et 24 juin Meeting aérien
«Le Luc» Cannet des Maures (83)
50^e Anniversaire de l'EA-ALAT
100^e anniversaire de l'hélicoptère.
Salon et meeting aérien-Aéronefs civils
et militaires.
Présentation du «Tigre» Les ULM
seront les bien-venus. La FFPLUM
sera présente !

www.meeting-l-eluc.fr/index.php
- 13 au 15 juillet RSA - Vichy
- 13 au 15 juillet Rassemblement
des femmes pilotes ULM
Fains Veel (55) Contact : Monique
BOUVIER. contact@ulm-femmes.info
- 1^{er} et 2 septembre Salon de Blois
- 21 au 23 septembre Coupe Icare
à Saint Hilaire.

Coast to coast, le DVD.



Nous avons tous rêvé de le faire... mais eux deux l'on fait pour nous ! C'est quand même la différence essentielle ! du « Sud au Sud » de notre terre, en survolant notre planète en pendulaire... C'est gonflé, osé, époustouffant, incroyable ! Mais il y a aussi beaucoup de poésie et de beauté dans ce film.

Des images à vous couper le souffle... on a chaud avec eux... on a froid avec eux... on est mouillé avec eux... on tremble avec eux... on est stressé avec eux... on délire avec eux !

En tout cas j'ai adoré ce DVD ; parce que j'ai apprécié avant tout l'amitié qui lie ces deux compères et qui doit être forte pour avoir tenu autant de mois au cœur de tant d'épreuves.

Et puis il s'agit de pendulaire, et il est tout de même assez rare de voir leurs pilotes affronter de tels défis, ont est à l'abri de rien et exposé à tout...

A consommer sans modération... y compris par les pilotes de multiaxes, purs et durs, qui vont découvrir une façon unique de vivre une passion dévorante en intimité avec le ciel.

N'hésitez pas à rêver... bien calé dans le fauteuil de votre salon... sensations et ravissement assurés... et une seule envie ensuite, partir et voler... en pendulaire !
Merci Olivier.

Voilà ce que j'écrivais à propos de "South to South" en avril 2004... Aujourd'hui, il n'y a pas un seul mot à retrancher ou à ajouter pour le nouveau DVD "Coast to Coast"... La magie opère toujours... A consommer sans modération !

Dominique Méreuze.

Activité, sécurité, d'où viennent les chiffres ?



Les 15 victimes, que nous déplorons en 2006, nous montrent qu'il ne faut pas relâcher notre vigilance. Cependant, grâce à l'usage raisonnable et responsable de sa liberté, le mouvement ULM a terminé l'année avec un bilan d'accidentologie stable, alors que ses effectifs ont encore augmenté.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution du nombre des accidents.

Sur les dernières années, il faut d'ailleurs se réjouir que ce ne soit pas tout à fait significatif statistiquement en raison du faible nombre d'événements. Il n'en reste pas moins que l'on constate une légère diminution.

Les circonstances des accidents de 2006 sont présentées dans la rubrique sécurité du site fédéral. Majoritairement, elles ne sont pas sensiblement différentes de celles des autres disciplines de l'Aviation de Loisir. Il est sans doute caractéristique de constater que, au moins dans le cas des accidents les plus graves, ces circonstances procèdent généralement plus de la nature humaine, que de la nature de l'activité.

Chaque accident d'ULM porté à notre connaissance est répertorié sans tenir compte de l'appartenance ou pas de ses acteurs à la FFPLUM. En fonction de sa gravité et des particularités de sa survenue, il est porté à la connaissance du correspondant sécurité de la région concernée avec mission d'essayer d'en préciser les circonstances. Il ne s'agit bien sûr pas de chercher à se substituer à l'action publique, mais plutôt de lui proposer de lui apporter son concours. En effet, les correspondants sécurité sont des pilotes actifs bien intégrés dans le milieu ULM de leur région, identifiés auprès des DAC après avoir suivi un stage d'information au Bureau Enquêtes et Analyse de l'Aviation Civile (BEA). Ils ou elles sont donc à même de recueillir les informations les plus pertinentes pour l'amélioration de notre sécurité des vols.

Il arrive encore - quoi que de moins en mois souvent, je dois le dire - que l'on conteste ici ou là la réalité des chiffres qui sont avancés. L'absence d'obligation de tenir un carnet de vol en ULM est un argument classique de certains détracteurs. Pourtant, l'analyse de l'évolution de notre accidentologie s'appuie sur des données à peu près indiscutables : les effectifs de la FFPLUM d'un côté, et le nombre de sinistres de chaque catégorie tel qu'il est tenu par la DGAC de l'autre. A l'heure des bilans, on relève inévitablement quelques différences entre les chiffres publiés par telle ou telle structure. Il y a toujours quelques accidents mineurs qui ne sont répertoriés que par l'assureur, ou des écarts entre les rapports de deux organismes étatiques qui ont des manières de décompter les événements un peu différentes, mais adaptées aux missions de chacun. Ainsi, l'image d'ensemble peut sembler parfois un peu floue à certains. Mais si le travail est fait honnêtement, elle n'en représente pas moins le bon paysage. L'important, si l'on veut établir des statistiques probantes sur une certaine durée, est de conserver une même méthode de décompte d'une année sur l'autre... C'est à quoi la commission sécurité de la FFPLUM s'attache.

Thierry Couderc
Commission Sécurité des Vols

Le guide à télécharger sur le site fédéral →



	Effectifs de la FFPLUM	Morts	Blessés graves	Blessés légers	Matériel seulement
2006	11 262	15	18	26	41
2005	10 532	17	23	29	61
2004	9 842	25	28	27	34
2003	8 770	31	16	35	27



A l'occasion du renouvellement annuel des licences, la FFPLUM demande à ses adhérents de déclarer les heures de vol effectuées. Tout le monde ne le fait pas car ce n'est pas obligatoire, ou peut-être parce que la case du formulaire qui y est consacrée passe inaperçue à certains. On nous rétorquera aussi qu'il y a des erreurs et des exagérations parce ce n'est que déclaratif. Mais comme la méthode de recueil est invariable d'année en année et que le taux de réponse est tout de même significatif, l'évaluation d'une cinquantaine d'heures annuelles par pilote reste statistiquement probante. Dans le cadre de l'étude de notre accidentologie, cette donnée est surtout une explication parmi d'autres, du bon niveau de sécurité des vols en ULM, « en dépit » d'une réglementation libérale. Mais c'est surtout le reflet du dynamisme et de l'importance du mouvement ULM dans le paysage aéronautique français (et Européen). C'est pourquoi chaque pilote licencié est invité à déclarer le plus honnêtement possible les heures de vol qu'il a réalisées l'an passé.



2007

www.avia-expo.com

4^e Salon International de l'Aviation Générale et Sportive



1^{er} au 3 Juin 2007



**Aéroport Paris-Vatry
Châlons en Champagne**

**LE RENDEZ-VOUS
DE TOUS LES PROFESSIONNELS,
PILOTES ET PASSIONNÉS !**



Afin de vous réserver le meilleur emplacement et le détail des prestations proposées, merci de contacter :

- Jean-Claude Bousely, Commissaire Général : jc.bousely@free.fr Tél.: +33 (0)6 11 05 23 05
- Marc Hemery, Responsable Marketing/Ventes : marc.aviaexpo@free.fr Tél.: +33 (0)6 08 76 64 01
- Michèle Pineau, Responsable commerciale ULM : michele@avia-expo.com Tél.: +33 (0)6 61 86 24 45

Organisation : CCI de Châlons en Champagne - 2, rue de Chastillon - BP 533 - 51010 CHALONS en CHAMPAGNE
Tél.: 03 26 21 11 33 - Fax : 03 26 68 47 07 - www.chalonsenchampagne.cci.fr

Circulation aérienne, pourquoi une nouvelle réglementation ?

Cette refonte de la réglementation se justifie par une volonté de se mettre en conformité avec l'OACI et l'obligation pour la DGAC de justifier les différences qui peuvent exister entre notre réglementation nationale et la réglementation internationale.

→ **Un constat : nombre de pilotes méconnaissent encore cette réglementation.**

Ce texte n'est plus un décret, mais un arrêté. Cela permet plus de souplesse pour les mises à jour. Il y aura donc des modifications plus fréquentes de la réglementation pour l'adapter en fonction de la situation. La FFPLUM ne manquera pas d'attirer votre attention chaque fois que cela sera nécessaire.

Certains points nous concernent plus particulièrement :

1) Exercices d'atterrissage forcé hors aérodrome

Selon le paragraphe 4.6 des règles de l'air :

« 4.6 Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, aucun vol VFR n'est effectué :

- a) au-dessus des zones à forte densité des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;
- b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en 4.6 a), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ; toutefois :
 - les planeurs effectuant des vols de pente ainsi que les ballons et les PUL peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface ;
 - dans le cadre d'un vol d'instruction en avion, cette hauteur est ramenée à 50 m (150 ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés ; d'autre part, une distance de 150 m par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel est respectée en permanence. »

Le vol en croisière doit se faire à une hauteur mini de 500 ft, sauf pour les PUL, les planeurs en vol de pente et les ballons. Les paramoteurs ont été exclus de la liste car jugés trop bruyants. Dans cet article, il est précisé « dans le cadre d'un vol d'instruction en avion... ». Cette règle ne s'applique donc pas aux ULM qui sont autorisés à se poser dans un champ (sous réserve d'avoir l'autorisation préalable du propriétaire). Dans le cadre d'un exercice de poser en campagne avec un ULM, cette phase de vol correspond à un « besoin du décollage ou de l'atterrissage ». Les exercices de poser en campagne sont donc légaux.

2) Altimétrie

2.1) La surface S n'existe plus, mais la limite « 3000 ft AMSL ou 1000 ft sol » continue de servir de référence pour les conditions météo.

2.2) Altitude de transition

En classe G, la transition s'effectue à 3000 ft, sauf dans les limites latérales des TMA (espaces de classe G situés sous le

plancher de la TMA) où l'altitude de transition est donnée par l'approche ou le SIV. Encore faut-il savoir que l'on se trouve sous une TMA (le plafond des cartes est 5000 ft) et contacter pour l'obtenir.

Nota : plusieurs cas de pilotes pénétrant dans une TMA de classe C (Lyon) sans en avoir conscience ont été observés. Une TA uniforme est à l'étude. Une demande de la DGAC pour la relever à 10.000ft a été refusée par Eurocontrol. De plus, la cohérence aux frontières doit aussi être respectée, ce qui ne simplifie pas la situation.

Un autre texte a été modifié en 2006. Il s'agit de l'arrêté du 6 juillet 1992 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale, plus connu sous le nom de RCA 3.

Il impose, entre autres, aux aéronefs équipés de transpondeurs, de les avoir en fonctionnement dès le début du roulage et durant tout le vol. Cette mesure, prise pour améliorer la sécurité, permet aux avions équipés de TCAS de vous détecter.

"10.4.2.1.3.2 Dans les espaces aériens des services de la circulation aérienne où l'emport du transpondeur n'est pas prescrit, sauf instruction contraire de l'organisme des services de la circulation aérienne ou dans les cas prévus en 10.4.1.1.1, le pilote d'un aéronef équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou mode S avec alticodeur, affiche, depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol :

- a) dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine
 - le code 2000 et active la fonction de report d'altitude, lorsque l'aéronef est en vol IFR ;
 - le code 7000 et active la fonction de report d'altitude, lorsque l'aéronef est en vol VFR ;
- b) dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'Administration française
 - le code 2000 et active la fonction de report d'altitude."

Ces documents sont disponibles sur le site de la FFPLUM.

www.ffplum.com

Pilotes : Connaissez la réglementation !

Il en va de notre crédibilité et de votre sécurité.

Bons vols. **Michel Hirmke**
Commission Espace Aériens

Fayence, l'aérodrome de la honte !



Les transferts de propriété des aérodromes de l'État aux Collectivités sont terminés ou en cours. Dans certains lieux, des menaces se précisent quant à la pérennité de l'activité aéronautique, principalement en raison d'appétits financiers et immobiliers, mais aussi des pressions des rivaux de ces terrains...qui représentent pour les hommes politiques locaux des électeurs à choyer !

Pour une défense efficace, la meilleure recette est incontestablement de réaliser l'unité des pilotes et de toutes les Associations de l'ensemble des pratiques aéronautiques des aérodromes menacés. Nos pilotes ont compris la plupart du temps que seule « l'union fait la force »... à l'image des Présidents des Fédérations aéronautiques qui ont créé une commission commune, dans le cadre du CNFAS, pour rassembler compétences, énergies et connaissances, afin de mieux résoudre les problèmes liés à ces menaces.

Les menaces que nous connaissons viennent essentiellement de l'extérieur... sauf à Fayence où, c'est un comble, le danger, l'exclusion, l'amalgame, les mensonges et les basses manœuvres à l'encontre des ULM viennent de nos rangs « aéronautiques », en les personnes, principalement, du Président du Club Vol à Voile (*gestionnaire pour le compte du Syndicat Mixte*) et du Président du Syndicat Mixte (*nouveau propriétaire*).

Sans entrer, ici, dans les détails de cette misérable affaire, il est de notre devoir de dénoncer et de réagir face au coup de force qui est en train de se réaliser, sous des prétextes tout aussi fallacieux que mensongers et fantaisistes : le passage du terrain de Fayence, ouvert à la circulation aérienne publique, à l'état d'aérodrome à usage restreint, réservé aux avions, aux remorqueurs et aux planeurs. Les arguments développés, les délibérations du Conseil du Syndicat Mixte, les articles et les photos de la presse que vous pouvez consulter sur le site fédéral (*rubrique « News », puis « Fayence »*), vous convaincront sans peine de la duplicité des deux personnages vedettes de ce mauvais feuilleton... Vous noterez que le Président du Club Vol à Voile, sous-gestionnaire, Mr Albertini, cheville ouvrière de la chasse à l'ULM, déclare, pour convaincre les membres du Syndicat Mixte de voter pour l'exclusion des ULM et des hélicoptères du terrain de Fayence, que : l'activité ULM est incontrôlable à ce jour, car non soumise aux mêmes contraintes que

l'aviation, raison d'ailleurs pour laquelle cette activité est souvent composée de personnes exclues de l'aviation (personnes âgées n'ayant plus l'autorisation médicale de voler) ! Nous ne rêvons pas ; il s'agit bien du Compte Rendu officiel du Conseil Syndical qui s'est tenu le 8 février 2007 à la mairie de Fayence. Effectivement, la pratique de l'ULM est en progression constante et doit gêner ce Président, qui se comporte depuis plusieurs années en potentat local, allié au Président du Syndicat Mixte (*par ailleurs Conseiller Général du Canton de Fayence*), alors que l'activité Vol à Voile a diminué de moitié en peu de temps. Si le déclassement du terrain de Fayence était obtenu, il est fort probable que nous nous dirigerions à moyen terme vers la fermeture du terrain, en raison d'une trop faible activité aéronautique.

A qui profite le « crime » ?

C'est le seul terrain dans cette belle région encore ouvert à la CAP (*hormis Nice et Cannes dont ce n'est pas la principale vocation que de recevoir des ULM*).

Nous assistons ici à une tentative d'appropriation d'un aérodrome par un petit nombre, pour son usage exclusif. Il s'agit du premier exemple « grandeur nature » du détournement de l'usage initial d'un terrain transféré par l'Etat. Attention à ce qu'il ne devienne pas une habitude.

Nous nous attendions à de tels abus... mais certainement pas à ce que le poignard soit tenu par des responsables d'une Association de pilotes ! Bel exemple de fraternité aéronautique !!!

Le match n'est pas encore perdu ! Par principe nous n'acceptons pas cette situation qui tend à restreindre, au profit de quelques-uns, un peu plus notre espace commun d'évolution, déjà si souvent écorné à notre détriment par les autorités aéronautiques. Je préviens donc que nous mettons désormais tout en œuvre pour contrer cette vile opération.

Messieurs les Présidents de l'A.A.P.C.A et du Syndicat Mixte, vous n'allez pas chasser les pilotes d'ULM de Fayence aussi facilement que vous semblez le penser !

Dominique Méreuz
Président de la FFPLUM



Si les propos du Président de l'A.A.P.C.A vous révoltent, pourquoi, comme la FFPLUM, chacun d'entre vous ne lui écrirait-il pas pour lui faire connaître son opinion ? Peut-être cela lui permettra-t-il de prendre conscience du ridicule de ses propos et qu'il pourrait se révéler dangereux d'agiter « le chiffon rouge » !



autour du label fédéral

L'épreuve au sol spécifique

Rappel aux instructeurs des structures labellisées, des dispositions de l'arrêté du 4 mai 2000, relatif au programme et régime des examens du brevet et de la licence de pilote d'aéronef Ultra Léger Motorisé.



Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence :

- Etre âgé de 15 ans révolus
- Etre titulaire du certificat d'aptitude théorique commun
- Avoir satisfait, auprès d'un instructeur de pilote d'Ulm de la classe correspondante :
 - A une épreuve au sol spécifique définie par arrêté
 - A une épreuve en vol

L'épreuve au sol suscite quelques questions de votre part, auxquelles nous répondons dans les lignes suivantes.

L'épreuve au sol est spécifique à chaque classe d'ULM. Elle consiste en un contrôle des connaissances du candidat en fin de

progression, par un instructeur de pilote d'ULM de la classe concernée.

Le programme doit être adapté et développé par l'instructeur. Concrètement, le résultat de l'épreuve spécifique au sol doit être le reflet de ce que l'élève a appris et retenu depuis le début de sa formation. Le résultat de cette épreuve doit permettre à l'instructeur de déterminer **sous son entière responsabilité**, si le niveau acquis par l'élève est suffisant ou non.

L'épreuve spécifique au sol peut s'appuyer sur le programme de base théorique d'un élève pilote. Ce programme figure dans le site fédéral au chapitre " programme pédagogique ".

En aucun cas, les résultats du certificat d'aptitude théorique commun passé quelques fois 6 mois ou un an plus tôt suivant la durée de formation moyenne, ne peuvent se substituer à cette ultime épreuve théorique.

Ce dernier test théorique évaluera le savoir de l'élève, permettant ainsi éventuellement, de relever les insuffisances, les oublis et les points à approfondir.

Après réussite de l'élève, l'instructeur responsable de sa formation pourra ainsi renseigner l'imprimé administratif : « Attestation d'épreuves en vue de la délivrance du brevet et de la licence de pilote ULM ou de la délivrance d'une qualification de classe » sur lequel figure entre autres renseignements, la date de réussite au test, avant de l'expédier à la DAC dont il dépend. (Cet imprimé figure sur le site de la Fédération : www.ffplum.com)

Pour toutes questions concernant le label fédéral et son application, les membres de la Commission Enseignement sont à votre disposition :

Pierre-Emmanuel Leclère (06 70 04 47 52)
Christian Soulat (06 70 04 86 75)



Christian SOULAT
Vice-Président en charge de l'enseignement.

INVITATION

Nous sommes fiers et heureux de vous inviter à venir découvrir notre tout nouveau Combo FC. En 2007, DTA se déplace à travers la France pour vous permettre de tester en vol ses performances, son silence et ses qualités de vol et de confort.

Retrouvez toutes les dates et lieux des "Journées Démonstration COMBO FC", les coordonnées de nos revendeurs et les dernières infos sur le site www.dta.fr



+33 (0)4 75 01 20 83
www.dta.fr



combo FC

Subventions publiques et transparence financière :

→ **petits rappels ou de l'intérêt, voire de l'obligation pour les aéroclubs de tenir une comptabilité conforme au Plan comptable général du Conseil National de la Comptabilité.**



Souvent dans les Fédérations, nous sommes questionnés par des responsables d'Aéroclubs au sujet de tout ce qui concerne la tenue de la comptabilité, des devoirs et des obligations comptables mais aussi fiscales.

Voici, en illustration de la nécessité de tenir une comptabilité conforme au PCG (Plan Comptable Général) défini par les avis du CNC (Conseil National de la Comptabilité) l'exemple tiré de l'actualité réglementaire.

En application de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et plus particulièrement de l'article 10 - dispositions relatives à la transparence financière-, alinéa 3, une association **percevant une subvention publique supérieure à 23 000,00 € (montant fixé par le décret n°2001-495 du 6 juin 2001) doit conclure une convention avec l'autorité administrative qui attribue cette subvention.** Cette convention définit l'objet, le montant et les conditions d'utilisation de la subvention.

L'alinéa 4 prévoit que 0« **Lorsque la subvention est affectée à une dépense déterminée (achat d'un aéronef pour le club, organisation d'un meeting par exemple), l'organisme de droit privé (l'Aéroclub) doit produire un compte rendu financier qui atteste de la conformité des dépenses effectuées à l'objet de la subvention. Le compte rendu est déposé auprès de l'autorité administrative qui a versé la subvention dans les six mois suivant la fin de l'exercice pour lequel elle a été attribuée** ».

→ Depuis le 1^{er} janvier 2007 de nouvelles mesures réglementaires s'appliquent.

En effet, l'arrêté du 10 octobre 2006 publié au J.O. du 14 octobre 2006 relatif au compte rendu financier prévu à l'article 10 (de la loi du 12 avril 2001) précise en son article 1er que le compte rendu « **a pour objet la description des opérations comptables qui attestent de la conformité des dépenses effectuées à l'objet de la subvention** ».

L'article 2 définit la constitution du tableau des charges et des produits affectés à la réalisation du projet ou de l'action subventionnée qui doit comprendre obligatoirement certaines rubriques précisées à l'article 3. Un modèle est disponible sur le site www.service-public.fr.

Ce tableau est accompagné de deux annexes : L'une portant « **commentaire sur les écarts entre le budget et la réalisation de l'action avec répartition entre budget principal de l'association et le compte financier des charges communes indiquant les critères utilisés à cet effet** ».

L'autre « **comprend une information qualitative décrivant, notamment, la nature des actions entreprises et les résultats obtenus par rapport aux objectifs initiaux du projet** ».

Ensuite, « **les informations contenues dans le compte rendu financier, établies sur la base des documents comptables de l'organisme, sont attestées par le Président ou toute personne habilitée à représenter l'organisme** », l'article 6 responsabilise et implique juridiquement les dirigeants de l'aéroclub.

Notez enfin que ces documents - « **budget et les comptes (compte d'exploitation, grands livres et journaux)...** et le compte rendu financier de la subvention doivent être communiqués à toute personne qui en fait la demande par l'autorité administrative ayant attribué la subvention ou celles qui les détiennent, dans les conditions prévues par le loi n°78-753 du 17 juillet 1978 » portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'Administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.

Ainsi et sous réserve de l'interprétation de la C.A.D.A. et du Juge Administratif, un aéroclub ayant bénéficié d'une subvention de plus de 23 000,00 € pour une opération déterminée peut se voir demander la communication de sa comptabilité sans ne pouvoir juridiquement s'y opposer. Ce contrôle citoyen, comme d'ailleurs celui des Juges de juridictions financières, qui aux yeux de certains peuvent paraître inquisitorial et ne pas plaire, est avant tout une sécurité légitime tant pour le financeur, l'attributaire de la subvention que pour les contribuables que nous sommes.

Michel Maugard

Tous les renseignements peuvent être trouvés sur le site : www.minefi.gouv.fr/fonds_documentaire/reglementation/avis/avisCNCCompta/pcg/sommairepcg.htm

Championnats de France 2007

→ **Aérodrome Auch-Lamothe (32)**
Région Midi-Pyrénées



→ Formation Secrétaire

La Commission Sportive recrute des secrétaires bénévoles pour assurer les Championnats de France et le Tour de France ULM. Un stage de formation est prévu durant le championnat du 6 au 10 mai 2007.

Connaissances souhaitées : Word - Excel.

Pour tout renseignement s'adresser à :

Mme Sylvette CASTELLA
Tél. : 04 67 93 80 04 après 18h00
M. Didier SALINAS
Tél. : 06 11 62 51 27

(espace compétition, Championnats de France 2007).

La validation des inscriptions sera faite du vendredi 4 mai 17 heures au samedi 5 mai 17 heures.

Le dossier d'inscription est également disponible auprès du Secrétariat fédéral.

→ Autogire

Un directeur de courses affecté à cette classe est prévu (Mr Jean-Jacques MONTEL). Des épreuves adaptées aux performances des autogires seront organisées.

→ **Paramoteur monoplace** Cette année, très certainement, un titre de Champion de France féminin sera attribué.

→ Stage Commissaire

Un stage commissaire est organisé durant les Championnats de France 2007 à AUCH LAMOTHE. Quelques places sont encore disponibles. Pour tous les volontaires s'inscrire auprès de votre Président de Comité Régional.

→ Inscriptions aux Championnats 2007

Date limite : 15 avril 2007

Dossier d'inscription à télécharger sur le site fédéral et à éditer



Didier SALINAS

Président de la Commission Sportive



Convention Collective Nationale du Sport

Modifiant profondément la réglementation du travail, la Convention Collective Nationale du Sport est applicable depuis le 21 novembre 2006, sur l'ensemble du territoire y compris les D.O.M.

Les travaux commencés depuis près de 7 ans, entre les représentants des employeurs et des salariés de la branche sport ont abouti à la signature d'une convention collective, puis à son extension à l'ensemble des employeurs intervenant dans les activités sportives depuis le 21 novembre 2006 (Arrêté du 21 novembre 2006 portant extension de la Convention Collective Nationale du Sport n°2511 ; NOR SOCT0612352A).

Elle règle les relations entre les employeurs et les salariés des entreprises exerçant leur activité principale dans l'un des domaines suivants :

- organisation, gestion et encadrement d'activités sportives ;
- gestion d'installations et d'équipements sportifs ;
- enseignement, formation aux activités sportives et formation professionnelle aux métiers du sport ;
- promotion et organisation de manifestations sportives ;
- à l'exception de celles qui relèvent du champ d'application de la Convention Collective Nationale des centres équestres.

Les associations concernées par le champ d'application de la Convention Collective Nationale du Sport relèvent généralement des codes NAF 926A ou 926 C.

Ce texte vient compléter ou modifier l'ensemble des règles applicables à la relation de travail : contrats, durée de travail, repos hebdomadaire, maintien de salaire, et surtout seuils minimaux de rémunérations. D'autre part, au chapitre Prévoyance, obligatoire dorénavant, chaque département s'est vu attribuer une caisse de Prévoyance auprès de laquelle les employeurs devront souscrire leurs contrats.

Loin d'être négative, et même si la convention impose certaines contraintes aux employeurs, elle offre aussi des possibilités de modulation et d'aménagements intéressants du temps de travail (CDI intermittent, CDD d'usage pour les événements d'une grande ampleur, ...).

Il est donc nécessaire de s'informer, car des modifications de l'ensemble des contrats seront, à ne pas douter, nécessaires. D'autre part, le coût de la mise en place de ces nouvelles mesures doit être provisionné.

Denise LACOTE
Trésorière de la FFLUM

Gestion des aérodromes transférés

Le terme - 1^{er} janvier 2007 - du processus de transfert au profit de collectivités locales ou de leurs groupements des aérodromes appartenant à l'Etat prévu à l'article 28 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 et commenté par la circulaire n°2005-31 du 11 mai 2005 du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement de Territoire, du Tourisme et de la Mer est arrivé à échéance.

Depuis le 1^{er} janvier 2007 la collectivité bénéficiaire du transfert succède à l'Etat dans l'ensemble de ses droits et obligations à l'égard tiers.

Pour les usagers de ces aérodromes la donne change. De nouvelles relations sont à établir avec l'autorité publique en charge de la plate-forme - le créateur d'aérodrome - dont les biens et ouvrages correspondants lui ont été remis en pleine propriété au 31 décembre 2006.

Les compétences et règles de fonctionnement des collectivités territoriales et de leurs groupements sont codifiées dans le **Code général des collectivités territoriales (CGCT)** et le **Code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP)** fixe les modalités de l'acquisition, de l'aliénation et de la gestion de leurs meubles et immeubles.

Les communes, les départements et les régions s'administrent librement par des conseils élus (Art. L1111-1 du CGCT) et règlent par leurs délibérations les affaires de leur compétence (Art.L1111-2).

S'il y a un principe fondamental et général à toujours conserver à l'esprit c'est bien celui-ci.

Il est donc bien clair que le devenir et le mode de gestion de ces aérodromes dépendront librement et uniquement de la volonté des élus des collectivités territoriales ou de leurs groupements.

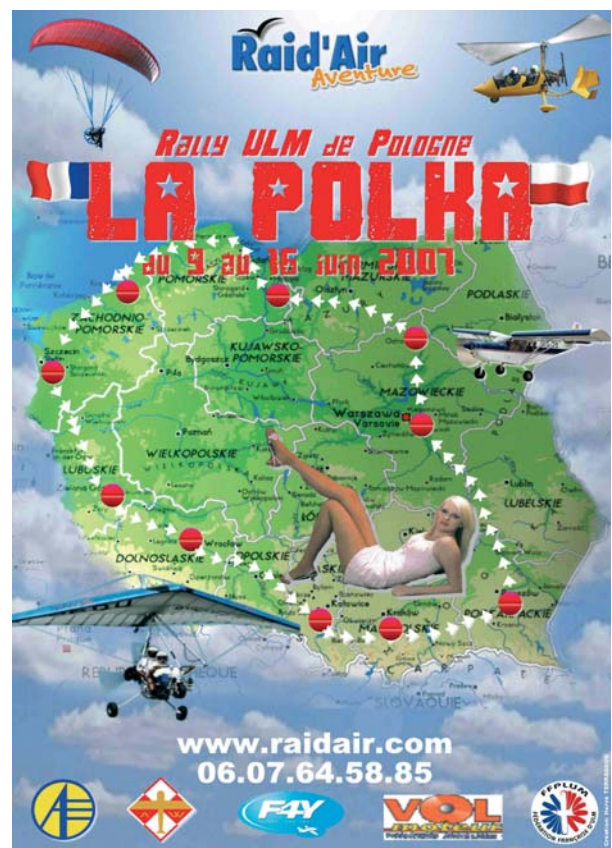
Les aérodromes transférés constituent des ensembles immobiliers faisant parti du domaine public aéronautique (Art. L2111-16 du **Code général de la propriété des personnes publiques**) à la disposition des conseils élus des collectivités territoriales ou des syndicats mixtes dont les maires, les présidents des Conseils Généraux et les présidents des Conseils Régionaux, les présidents des établissements publics rattachés à une collectivité territoriale ou regroupant ces collectivités et les présidents des syndicats mixtes sont habilités à recevoir et à authentifier, en vue de leur publication au bureau des hypothèques, les actes concernant les droits réels immobiliers ainsi que les baux, passés en la forme administrative par ces collectivités et établissements publics (Art. L1311-13). Pour la Moselle et l'Alsace les modalités de la publication au livre foncier sont données par l'article L1311-4.

➔ Dans le cas d'espèce qui nous intéresse (l'usage et la gestion d'un aérodrome), ils peuvent (les créateurs d'aérodromes) - ce n'est qu'une possibilité et non une obligation - après autorisation des assemblées délibérantes :

- ➔ concéder un bail emphytéotique,
- ➔ autoriser l'occupation du domaine public pour l'usage de tout ou partie de leur domaine public aéronautique (l'aérodrome) et pour assurer la gestion du service public ils peuvent l'exploiter :
 - ➔ en régie
 - ➔ en délégation de service public par :
 - ➔ affermage
 - ➔ concession
 - ➔ en contrat de partenariat.

Ces points complexes sont développés sur le site Internet de la Fédération.

Michel Maugard

Les assurances...

Cette année, nous vous offrons une nouveauté dénommée **PACK VOL DECOUVERTE à proposer à vos passagers lors de vols en biplace. Or, il s'avère que vous avez été nombreux à être très étonnés de cette offre : « Vous voulez dire que mon assurance RC BIPLACE ne couvrait en fait pas mon passager ? Mon passager n'était donc pas assuré ? » (...)**

Si vous ne nous avez pas encore appelés, vous avez certainement dû vous poser la question. Il est donc nécessaire que nous revenions sur le sujet pour expliquer clairement les choses.

Responsable du passager que vous transportez, vous serez toujours en première ligne après l'accident. Ce sera donc votre responsabilité en tant que pilote qui sera mise en cause si votre passager est décédé ou invalide. IL EST donc EVIDENT que votre assurance RC BIPLACE couvre bien votre passager et les réclamations dont vous pourriez faire l'objet suite à un accident (que votre passager vous mette en cause ou que ce soit ses ayants-droits s'il est malheureusement décédé). C'est l'objet même de la garantie RC et il n'y a aucun doute à ce sujet.

Par contre, l'assurance RC (qui est obligatoire) indemnise les victimes selon un principe indemnitaire : en cas d'accident, les avocats des victimes auront à présenter devant l'assureur (par procédure amiable ou judiciaire) la réalité du préjudice subi (préjudice moral, préjudice financier,...). Inutile de vous dire que la procédure peut être **TRES TRES LONGUE** et durer des années devant les tribunaux.

Ce n'est donc pas pour rien que nous avons mis en place le **PACK VOL DECOUVERTE** ! Il s'agit en effet d'une assurance **INDIVIDUELLE ACCIDENT (IA)** qui n'a rien à voir avec l'assurance RC puisqu'il s'agit d'une assurance forfaitaire permettant la garantie d'un capital pré-déterminé à la souscription, et non fonction de la réalité du préjudice subi comme en RC. Les délais de règlement sont rapides, sans procédures judiciaires longues comme en RC.

Grâce au **PACK VOL DECOUVERTE** que nous vous proposons cette année, votre passager touchera EN PLUS en cas d'accident et de manière forfaitaire :

- un capital décès (16 000 €)
- ou un capital d'invalidité (16 000 € x taux d'invalidité suite à accident)
- ou des indemnités journalières (30 € par jour pendant 300 jours à compter du 16ème jour d'arrêt de travail)

Cette garantie sera donc systématiquement accordée sans recherche de responsabilité aucune.

ATTENTION

l'assurance **PACK VOL DECOUVERTE** n'empêchera toutefois pas les recours éventuellement menés à l'encontre du pilote responsable ! Mais en attendant que les tribunaux se prononcent, l'indemnisation au titre du **PACK VOL DECOUVERTE** viendra déjà **EN COMPLEMENT** et de manière complètement indépendante des indemnités que votre passager pourra ensuite percevoir au titre de l'assurance **RC BIPLACE** que vous avez souscrite.

Par conséquent, pour anticiper les éventuelles conséquences d'un accident impliquant votre passager dans votre infortune, nous espérons que vous serez nombreux à opter pour le **PACK VOL DECOUVERTE**. Ainsi :

- vous procurerez une indemnisation rapide à la victime ou à ses ayants-droits sans avoir à attendre de longs mois d'instruction au titre de la RC (sans compter le fait que la victime qui a déjà touché un capital peut "enrayer" également parfois un recours contre le pilote)...
- vous attesterez de votre comportement de "bon père de famille" puisque vous aurez souscrit une garantie "en plus" au bénéfice de votre passager, acte absolument non obligatoire de votre part !

TARIF APPLICABLE :

6 € par formulaire PACK VOL DECOUVERTE
(lot de 5 formulaires minimum)

Caroline Cagnet-Renard



→ Pour souscrire le Pack Vol Découverte

- par téléphone auprès d'AIR COURTAGE ASSURANCES

N°Vert 0 800 777 107

APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE

- par courriel auprès d'AIR COURTAGE ASSURANCES : demandez votre formulaire sur ffplum@air-assurances.com

- par téléchargement sur le site internet d'AIR COURTAGE ASSURANCES

www.air-assurances.com

Espace Adhérents FFPLUM :

« PACK VOL DECOUVERTE 2007 ».

Parka 3 en 1

60,00 €

100% nylon enduction PVC
Tailles : M, L, XL, XXL.
Coloris : Veste Noire
Gilet beige

Nouvelle
Collection

Veste
+
Gilet

Qualité
et
technique



34,00 €

Veste Polaire zippée

Coloris : marine.
100% polyester, anti-peluche.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



22,00 €

Chemisette popeline

Coloris : blanc. Mélange 65%
polyester, 35% coton.
Manches courtes.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



28,00 €

Chemise Oxford

Manches longues. Coloris : oxford
bleu. 70% coton Oxford, 30% poly-
ester. Pointes de col à baleine
boutonnées. Empiècement arrière
avec 2 plis latéraux. poche de
poitrine côté gauche. Poignets
réglables arrondis à 2 boutons
et patte capucin à bouton unique. Tailles : S,
M, L, XL, XXL, 3XL.



33,00 €

Mélissa Pantalon femme

98% coton, 2% élastomère. Bas évasés.
2 poches basses sur les côtés. Finition double aiguille.
Tailles : 36, 38, 40, 42. Couleur : beige.

Vu
aux Chpts
du Monde
Ulm
2005

Blouson Eveline

35,00 €

Extérieur 100%
polyester.
Coupe ajustée.
Col doublé
polaire.
Windproof
intérieur
nylon + ouati-
nage. Zippée sur
un côté. 2 poches
extérieures. Couleur :
Navy. Tailles : S, M, L, XL

Le
confort
et la
technique



Nouvelle
Collection

Polaire femme

100% polyester,
anti-peluche.
Couleur : Bleu iris
Tailles : S, M, L,
XL, XXL.

28,00 €

Le
confort
du
polaire



Le
look
pilote

Blouson Pilote unisexe

Coloris : navy.
Fourrure de col amovible.
100% nylon épais doublé Ouatine.
1 poche intérieure / 1 extérieure
+ 5 pochettes sur bras gauche.
Tailles : S, M, L, XL, XXL, 3XL.

60,00 €



Pantalon et Gilet Safari

Coloris beige. 100% coton lavé CANVAS.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.

70,00 €



40,00 €

Pantalon seul

Tailles : S, M, L, XL, XXL.
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)

100%
coton
lavé
Canvas



40,00 €

Gilet seul

Tailles : S, M, L, XL, XXL.
100% coton lavé CANVAS.
Col montant avec cordon de serrage.
1 poche intérieure.
2 grandes poches avec rabat.
1 poche téléphone.
1 poche zippée avant.
1 grande poche Ar. zippée.
Doublure filet sur le haut du corps.
Rabat velcro sur toute la
longueur du zip.
Cordon de serrage à la taille.

Polo Sleeves

Coloris : bleu navy. 100%
coton peigné. Manches
longues. Bande de
propreté au col,
couture aux épaules
renforcée pour une
meilleure tenue.
Plaquette 3
boutons.
180 gr/m²
Tailles : S, M, L,
XL, XXL.

22,00 €

Polo Pocket

Coloris : bleu navy. Manches
courtes avec poche. 100%
coton peigné pré-rétréci à fil
de chaîne continu (ring-spun),
bande de propreté au col,
coutures aux épaules ren-
forcées pour une meilleure
tenue. Plaquette 3 boutons.
Poche de poitrine renforcée
au niveau de la poitrine
supérieure. 180 gr/m²
Tailles : M, L, XL, XXL.

18,00 €



Nouvelle
Collection



Tee-shirt col V

Couleurs : Bleu ou Blanc
100% coton peigné, certifié 165g
Tailles : M, L, XL, XXL.

2
Couleurs
au
choix

10,00 €

10,00 €

Tee-shirt Femme col V

Col en V
Couleur : Blanc
95% coton peigné,
5% élastomère
Tailles : S, M, L, XL.



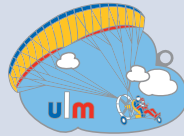


Porte-clés

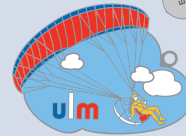
Prix unitaire 6,00 €

3 axes
(Dim : 55x30 mm.)

Anneau avec émérillon - Résine de synthèse. Finition nickelée brillante.
Recto 5 couleurs - Verso gravé



Paramoteur chariot
(Dim : 55x40 mm.)



Paramoteur
(Dim : 55x40 mm.)



Pendulaire
(Dim : 55x40 mm.)

9,00 €

Banane ORINICO

Dim. 19 x 5 x 11cm, polyester 600D.



20,00 €

Cravate Fédérale

Coloris : bleu sombre avec une rayure.
Taille unique. Tissée avec logo fédéral. Qualité polyester Jacquard.



10,00 €

Sac à dos

Dim. 27 x 38cm
Couleur : marine.
Polyester 600D.



3,00 €

Porte-clés mousse

Avec curseur.

Combinaison pilote

Dans la grande tradition du "flight overall".

A enfiler par dessus les vêtements avant de s'installer aux commandes.

Fermures "Eclair", réglages de ceinture, poignets et chevilles par velcro.

5 poches extérieures dont une sur la manche gauche. Coton et synthétique mélangé.
4 emplacements velcros pour badges.

5 Tailles: 38, 40/42, 44, 46/48 et 50.

40,00 €



5,00 €

Écussons

Tailles : 7,5 cm x 8,5 cm
Dos thermocollant
écussons NU

écussons PILOTE
écussons INSTRUCTEUR
(sur justificatif)

3,00 €

Nouveau logo !

Pin's inox

Diamètre : 22mm.



La BD du Tour ULM 2005 !

Tous les acteurs du Tour ULM, en 88 pages.

18,00 €



5,00 €

Mousqueton/boussole

Aluminium anodisé.



9,00 €

Bob toile microfibre

broderie latérale, couleur : Mastic.
Taille unique.



9,00 €

Casquette

broderie frontale, couleur Marine ou Beige. Taille unique.

Bon de commande

merci de livrer cette commande

M. Mme. Mlle. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

Merci de noter votre téléphone

Votre e-mail @

DESIGNATION

TAILLE

QUANTITÉ

PRIX UNITAIRE

PRIX TOTAL

Minimum de commande : 14,00 € (sauf Ecussons)

*FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

- BD Tour ULM : 4,00 €
 - Ecussons : 1,00 €
 - Autres articles : Forfait 8,00 €
- FRANCO À PARTIR DE 300 €

MONTANT TOTAL des articles

PORT *

TOTAL en euros

Dom-Tom & étranger nous consulter



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

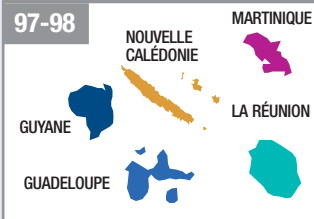
ASSOCIATION CLUB ONVOL
547 ROUTE DU FER A CHEVAL
74160 COLLONGES SOUS SALEVE
00.41.79.30.14.624 info@onvol.org
www.onvol.org

SCORPIO
LA VOYAGERE 74550 CERVEN
04.50.72.58.90

AIR FLAHAUT ULM
105 AVENUE DE LA GARE 74700 SALLANCHES
06.82.43.03.95 contact@afulm.com
www.afulm.com

CLUB AERONAUTIQUE SALLANCHES MONT-BLANC
1143 RESIDENCE ROUTE IMPERIALE
74700 SALLANCHES 04.50.54.59.84

Outre-Mer



AIR CÔCOTIER
C/O M. JEAN-PIERRE BAULOQUET
11 CITE CITRONNELLE 97118 SAINT FRANCOIS

PELICAN AIR CLUB
1613 RESIDENCE BELAIR DESROZIERES
97170 PETIT-BOURG - GUADELOUPE

A.P.R.A.
LES TERRASSES DE ST FELIX - BP29
97190 GOSIER 05.90.90.44.84

AERO CLUB CHARLY BRAVO
ZONE D'AVIATION GENERALE
AEROPORT DE FORT DE FRANCE
97232 LE LAMENTIN 05.96.51.31.12

AERO CARAIBES
37 RUE D'ANGLEBERMES - PLATEAU FOFU
97233 SCHOELCHER
05.96.61.23.78 al972sbr@yahoo.fr

CLUB ULM 16-34
AERODROME DU CSG 97310 KOUROU
05.94.32.25.71

CLUB ECOLE ULM LES IBIS
PK3.5 POINTE COMBI 97315 SINNAMARY
05.94.34.55.86

ULM HYDRO & GIRO
9 RUE DES EBENIERS VILLAGE DE TERRE ROUGE
97320 ST LAURENT DU MARONI
06.94.26.77.64 mglas@wanadoo.fr
http://perso.wanadoo.fr/ulm.hydro.giro/

PLEIN AIR
CD 5 PK 6 - ROUTE DE MONTSINERY
97355 MACOURIA-TONATE - GUYANE
05.94.38.83.75 ulmequateur@wanadoo.fr
www.ulm-equateur.fr

CLUB ULM KR'EOLE
6 RUE DE LA CITE JASMIN 97400 SAINT DENIS
02.62.41.57.74

CLUB DE PLANEUR ULTRA LEGER MOTORISE DU SUD
9 IMPASSE DES JAMBLONS - RUE PIFFARELLY
BP 18 - 97414 ENTRE DEUX
LA REUNION 02.62.39.58.23 www.pulmsud.com

PAPANGUE ULM
22 RESIDENCE GRANDE MONTAGNE
97419 LA POSSESSION
06.92.08.85.86 jeanhily@laposte.net
www.fransurf.com/lareunion/papangue-ulm

CLUB ULM REUNION
RUE ANTONIN ARTAUD 97420 LE PORT
LA REUNION 06.92.87.01.73

AIRANX EUJL PARAMOTEUR
1 BIS ALLEE DES LATANIERES 97424 PITON ST LEU
LA REUNION 02.62.34.39.68

HAND'ICARE REUNION
26 LOTISSEMENT LES FIGUS - SOURIS CHAUDE
97426 LES TROIS BASSINS
LA REUNION 02.62.33.94.85

ULM CLUB ALIZES
135 RUE VALLIAMME 97440 SAINT ANDRE
06.92.05.92.05

FELIX ULM RUN
63 RUE MARTHE BAQUET - CAMBAIE
97460 CAMBAIE ST PAUL
LA REUNION 02.62.43.02.59
felixulm@wanadoo.fr www.felixulm.com

ASS.VOL LIBRE REUNION SECT.ULM
55 RUE HENRI CORNU 97460 CAMBAIE SAINT PAUL
02.62.44.03.34

SENSATION D'AILES
BASE DE CAMBAIE LES PASSAGERS DU VENT
ZI DE CAMBAIE RUE H CORNU 97460 ST PAUL
02.62.42.95.95

PARAMOTEUR REUNION
12 CHEMIN LOUGNON - BELLEMENE
97460 SAINT PAUL LA REUNION 06.92.66.45.69

CLUB C.S.A. ULM
B.A. 181 - GILLOT - BP 110
97492 SAINTE CLOTILDE CX
02.62.93.15.00

MAYOTTE ULM
BP 158 - 97615 PAMANDZI
02.69.60.01.37 ulm.mayotte@wanadoo.fr

AEROCLUB ULM TE VAKALELE
BP 95 - 98600 MATA UTU

AIR SPORT
C/O JACQUES ARNOUD BP 11793
98709 MAHINA - TAHITI
POLYNESIE FRANCAISE

AERO CLUB DE BORA BORA
BP 318 - 98730 BORA BORA
00.689.60.59.80 s.k.walker@mail.fr
vw.clarke@france.com

AERO-CLUB DES ILES SOUS LE VENT
BP 296 - 98735 UTUROA - POLYNESIE FRANCAISE
00.689.66.28.88

ASSOCIATION AERONAUTIQUE LES AILES DU SUD
14 RUE DU BELLAY 98800 NOUMEA
00.687.26.49.05 aaas@lagoon.nc

AEROCLUB DES CONSTRUCTEURS AMATEURS
NOUVELLE CALEDONIE 362 RUE JACQUES IEKAWA
98800 NOUMEA - NOUVELLE CALEDONIE
00.687.41.65.72
maurel.gerard@lagoon.nc

ASSO. PLANEURS ULM DE NOUVELLE CALEDONIE
B.P. 197 - 98845 NOUMEA CX
00.687.24.91.88

LES AILES DU NORD
BP 790 - 98850 KOUMAC
NOUVELLE CALEDONIE 00.687.47.57.07

CLUB ULM AIR OUEST
BP 367 - 98860 KONE 00.687.47.25.93

AERO CLUB DE LA FOA
BP 316 - 98880 LA FOA
NOUVELLE CALEDONIE 00.687.77.20.57
lafoapresta@lagoon.nc

LES AILES DE LA OUENGHI
1 LOT CHANTECLAIR - BP 113 - 98890 PAITA
NOUVELLE CALEDONIE 00.687.35.39.68

Belgique

Le terrain est en région Nord-Pas-De-Calais

ULM DE M. TOUT LE MONDE
14 RUE LONGUE B-6200 BOUFFIOLUX
BELGIQUE 00.32.71.50.29.04

Afrique

ULM CLUB MANDJI
C/O M. DANIEL NUEZ BP 579 PORT GENTIL
GABON - AFRIQUE

AEROCLUB POINTE NOIRE
BP329 POINTE NOIRE CONGO COURRIER UNIV
EXPRESS SOCOBA ACNP BP 10387
95706 ROISSY CDG 00.242.94.40.69



Retrouvez toutes les infos sur les instructeurs



2007



sur le site fédéral

www.ffplum.com

FFPLUM - FEDERATION FRANCAISE DE PLANEUR ULTRA-LEGER MOTORISE

Accueil Plan du site Nous contacter

Discutez FFPLUM Devenez pilote S'inscrire à la lettre d'information E-mail

Recherche documentaire

Espace Pilote

Espace Club

Comités Régionaux

Espace Instructeur

Actualités Espace Instructeur

La formation des instructeurs ULM

La qualification des instructeurs

Le Label Fédéral

Espace INSTRUCTEUR

Cette rubrique apporte aux instructeurs et aux candidats-instructeurs, des informations sur différents aspects de la formation :

- Comment devenir instructeur ULM ?
- Comment "entretenir" sa qualification d'instructeur ?
- Qu'est-ce que le Label Fédéral
- Quel est le programme pédagogique de la FFPLUM



Commission « jeunes, BIA-CAEA » : les dernières nouvelles.

Peu de changements pour le début de cette nouvelle année. L'encart ci-dessous rappelle les aides que la Fédération accorde aux jeunes de moins de 25 ans et aux enseignants, titulaires du CAEA (Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique), qui animent des groupes de BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique).

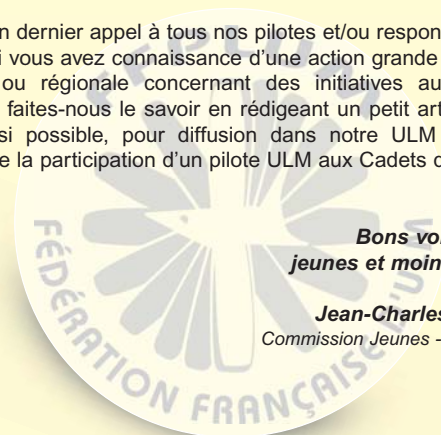
Toutes les informations que vous avez toujours voulu savoir sur ces deux diplômes sont disponibles sur le site fédéral - www.ffplum.com - sous la rubrique BIA-CAEA. Une version papier est disponible à la Fédération, sur simple demande, par courrier s'il vous est difficile de vous connecter.

Un changement, la durée de validité des demandes d'aide, qui, pour des raisons comptables, est ramenée à un an après la date d'ouverture du dossier. Voir l'encart « Durée de validité du dossier ». Si, dans votre Club, vous avez connaissance de dossiers de demande d'aide, non clôturés, prenez contact à la Fédération avec Stéphanie, pour une mise à jour des dossiers en attente.

Une autre information qui attend confirmation officielle : il devrait y avoir une épreuve facultative ULM au BIA. Cet examen comporte 5 épreuves (aérodynamique et mécanique de vol, connaissance des aéronefs, météorologie, navigation et sécurité des vols, histoire de l'aviation et de l'espace) et une épreuve supplémentaire traditionnellement aéromodélisme. A la session 2007 du BIA (le 16 mai prochain), il devrait être proposé à tous les centres d'examen une épreuve qui concerne spécifiquement l'ULM. Les épreuves seront, je crois, assez faciles, très ULM, car il s'agit d'apporter des points supplémentaires, pas de sélectionner des candidats. Seuls les points au-dessus de la moyenne sont comptabilisés pour la réussite à l'examen. Faites-le savoir et vérifiez que tous les délégués académiques proposeront bien cette épreuve ...

Encore un changement. A partir de cette année, les demandes de soutien d'action auprès de jeunes (vols d'initiation après BIA, journées portes ouvertes...) devront nécessairement transiter par les Comités Régionaux avant d'être instruits par la Fédération. Il nous est en effet arrivé de donner accord à des manifestations auprès des jeunes sans que votre Comité Régional n'en soit informé et comme les aides extérieures (collectivités territoriales...) doivent être instruites par les Comités Régionaux, cela fait un peu brouillon.

Enfin un dernier appel à tous nos pilotes et/ou responsables de Club, si vous avez connaissance d'une action grande ou petite, locale ou régionale concernant des initiatives auprès des jeunes, faites-nous le savoir en rédigeant un petit article, avec photo si possible, pour diffusion dans notre ULM Info. Par exemple la participation d'un pilote ULM aux Cadets de l'air...



**Bons vols à tous,
jeunes et moins jeunes.**

Jean-Charles Chevré
Commission Jeunes - BIA/CAEA

→ Récapitulatif des aides fédérales

● **Aide aux jeunes**
(moins de 25 ans, adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM)

Formation Pilote :

305 € + 95 € si l'école a reçu le label fédéral.
+ 152 € si l'élève est titulaire du BIA avant le début de la formation.

Formation Instructeur : 1 525 €



● **Aide spécifique aux enseignants**
(titulaires du CAEA, adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM)

Formation Pilote : 458 €

Qualification Instructeur : plafonnée à 1 525 €
(sur justificatif : compléments de formation, évaluation finale...)

→ Durée de validité du dossier.

Comme vous le savez, le financement des aides pour la formation des jeunes pilotes et jeunes instructeurs ainsi que celles des formateurs CAEA est essentiellement assuré par des aides publiques Ministère des Transports et Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative. Notre gestion à la Fédération suit donc une procédure très stricte et qui peut être vérifiée dans ses moindres détails.

Ainsi, dès l'ouverture d'un dossier de demande d'aide, nous devons bloquer les sommes correspondantes pour pouvoir les régler à la clôture du dossier. Si les délais dépassent la fin de l'année civile, il nous faut imputer ces sommes et les reporter l'année suivante, ce qui mobilise des sommes importantes de trésorerie.

Pour que ces reports restent limités, nous avons décidé de limiter la validité de la demande d'ouverture d'un dossier d'aide à une année non renouvelable (auparavant une année renouvelable une fois).

A priori, une formation de pilote ou d'instructeur devrait se dérouler assez facilement dans ces délais.

Nous sommes prêts, dans des circonstances exceptionnelles et dûment justifiées (exemple maladie, accident ...), à trouver une solution pour valider une formation qui s'effectuerait sur plus d'une année donc sur au moins deux exercices budgétaires.

J'espère que cette mesure ne vous posera pas trop de contraintes et je m'engage à étudier avec vous tout cas particulier.

Site web fédéral



Depuis un an, le site fédéral a beaucoup évolué, cela ne vous est peut-être pas apparu. En effet, sa présentation est toujours la même ainsi que sa philosophie générale. Ceci est voulu afin de ne pas changer les habitudes de nos internautes.

Néanmoins de nombreuses améliorations y ont été apportées :

→ Moteur de recherche

Vous entrez un mot clé ; toutes les pages où se trouve ce mot clé sont listées sur l'écran. Il suffit de cliquer dessus pour en afficher le contenu.

→ Rubrique News

Vous êtes pressé, néanmoins vous souhaitez être informé des dernières nouvelles. Allez directement à la rubrique « News », vous y trouverez les faits importants récents et vous disposerez de liens afin de les consulter.

→ Nouveaux onglets

→ BIA-CAEA

Cette rubrique enrichie par Jean-Charles CHEVRIER (*Commission Jeunes*) nous emmène dans tous les arcanes de ces intéressantes dispositions.

→ Espace Compétition

Didier SALINAS (*Commission Sportive*), avec le dynamisme que nous lui connaissons, anime cette très riche rubrique, mais mieux qu'une explication une visite s'impose.

→ Espace au Féminin

Espace réservé aux trop rares femmes volantes et animé par Monique BOUVIER.

→ Foire aux questions

L'espace est à vous.

Faites-moi parvenir vos questions, elles peuvent intéresser tout le monde et nous y répondrons au plus vite.

→ Dossier de Vol

J'ai voulu dans cette rubrique apporter aux pilotes des renseignements essentiellement pratiques, que ce soit pour la Météo, les NOTAM, les cartes aéronautiques et les aérodromes ouverts aux ULM (*remis à jour tous les mois*), etc.

→ Matériel volé

Malheureusement, nous ne sommes pas à l'abri des vols et les événements de ces dernières semaines (*cambrilage aux Noyers : 5 moteurs 912SFR !*) nous ont amenés à la création de cette rubrique où chaque vol sera répertorié avec le numéro de l'article volé. Cette information à la disposition de tous permettra à tout un chacun de vérifier, avant de faire une acquisition, si la provenance du matériel est légale.

Jean-Pierre GRENÉ

Webmestre FFPLUM

j-p.grene@wanadoo.fr

HAVAS VOYAGES

**Saison
2007**



• **Oshkosh 1149 €**

6 jours/4 nuits, vol, voiture, hébergement

• **Reno 999 €**

6 jours/4 nuits, vol, voiture, hôtel

• **Commemorative Air Force 1190 €**

5 jours/3 nuits, vol, voiture, hôtel

• **Sun and Fun 1290 €**

7 jours/5 nuits, vol, voiture, hôtel

Consultez nos extensions possibles sur notre site Internet

Renseignements et inscriptions : Tél.: 0 825 828 939 - Web : www.authenticvoyages.com



Michel Marty nous livre un secret...

Courrier

■ De l'usage de la prostate en aéronautique. Texte (évidemment) réservé aux hommes

“ ... finalement, dans la vie, voyez-vous, il n'y a que deux choix, soit vous êtes apte, soit vous êtes inapte à piloter les planeurs, to be or not to be, entre les deux c'est le vide sidéral, le trou noir, le non existant. ”

Dès le début, j'aurais dû écouter mon copain Albert et la fermer. Bèbert, a un principe très simple, quand tu passes devant le médecin aéronautique pour le renouvellement de ta licence, tu ne dis rien. Même à l'article de la mort, tant que tu as la force de bouger et quoi qu'il te demande, tu réponds : **“tout baigne docteur, je suis en pleine forme”**

Moi, j'ai voulu faire le malin, et lors de la visite obligatoire (décret du 02/12/1988 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique de l'aviation technique) quand il m'a demandé quoi de nouveau ?

Je lui ai dit : **“J'ai un problème de prostate”**

J'étais sûr de mon coup, vous pensez, avouer un problème de prostate était un moyen de lui prouver que j'étais un garçon honnête et sincère. Mais, quel con ! Quel imbécile, j'ai été ! Bèbert me l'avait bien dit, et vous l'avez compris, le toubib en a fait toute une histoire : **“vous comprenez, ce qui est dangereux ce sont les conséquences possibles... on ne peut pas prendre le risque de vous laisser voler avec cette maladie... etc..., etc...”**

Quelles conséquences ? Pisser plus souvent qu'un mec sans prostate ? Mais j'en connais plein qui n'arrêtent pas de pisser dans des petites poches en plastique quand ils font de la campagne. Mais, rien à faire ! Malgré mes récriminations, le toubib n'a pas voulu me signer la licence, pire, il m'a délivré, je vous le jure, un certificat d'inaptitude. Un certificat d'inaptitude, vous avez bien lu. Franchement, qu'est ce que vous voulez faire avec un certificat d'inaptitude ? Le montrer aux gendarmes ? Au Président du club ? Aux instructeurs, aux copains ? “Tenez, les gars, voici mon certificat d'inaptitude”. A quoi sert un certificat d'inaptitude à piloter les planeurs ?

Cela fait penser à cette scène dans Alice au pays des merveilles, rappelez vous, quand le chapelier fête tous les jours son “non-anniversaire”. Moi, je présenterai mon certificat de non aptitude.

Finalement, dans la vie, voyez-vous, il n'y a que deux choix, soit vous êtes apte, soit vous êtes inapte à piloter les planeurs, to be or not to be, entre les deux c'est le vide sidéral, le trou noir, le non existant.

Néanmoins, tout n'est pas entièrement négatif dans cette affaire, j'ai appris une chose qui n'est écrite ni dans les manuels de pilotage ni dans les livres de médecine mais que chaque homme, chaque pilote (masculin) devrait méditer. Jusqu'à ce jour je ne savais pas trop à quoi servait une prostate, comme tout le monde, je savais que j'en avais une et très vaguement où elle se trouvait, mais aussi bien, je l'aurais échangée contre un bracelet montre ou un verre de bière. A présent, je sais que cet organe est indispensable au pilotage. Alors mes bien chers frères, je vous en conjure, si vous voulez continuer à pratiquer le vol à voile, surveillez votre prostate.

Michel Marty

PS. Des copains me suggèrent (cela donnerait raison au médecin qui m'a interdit de vol) que s'il y a si peu de femmes dans le milieu du vol à voile c'est précisément parce qu'il leur manque cet organe essentiel.





« Harcèlement textuel »

Ce que dénonce le Président Roussel de la FFA, est justement ce à quoi nous voulons continuer d'échapper. Voilà tout le sens de notre combat. *D. Méreuze*

JEAN CLAUDE ROUSSEL
Président de la FFA

DÉCOLLAGE



Si ce système continue à prospérer, c'est qu'il repose sur un postulat : nous serions irresponsables et ces textes seraient censés nous protéger contre nous-mêmes.

« Les conditions de remise en service des aéronefs entretenus par un organisme de maintenance partie M, sous-partie F, sont celles de la sous-partie H de la partie M qui remplacent celles du paragraphe 7.8 de l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé. »

Cette phrase est extraite d'un texte abstrus, publié au Journal officiel le 27 octobre 2006, qui traite de la « mise en œuvre de la Part M du CE 2042/2003 ». Il traite en fait, entre autres choses, des conditions d'entretien de nos avions d'aéroclub par des mécaniciens d'aéroclub.

Ceci n'est qu'une illustration de l'extraordinaire florilège des textes réglementaires censés nous protéger.

Interrogeons-nous un instant. Ces textes cherchent-ils réellement à rendre notre activité plus sûre ? Ou, au contraire, leur objectif ne serait-il pas de réglementer à tous les niveaux et sur chaque sujet pour se protéger des effets de l'extrême judiciarisation de notre monde ?

J'invite chacun à méditer sur l'excellent article de Jean Pariès, paru dans *Le Monde* du 10 novembre dernier à propos de l'accident du mont Sainte-Odile : « [...] La gestion du risque suppose un principe de responsabilité des individus. On attend d'eux, à proportion de leurs compétences, une certaine intelligence de la situation et des conséquences de leurs actes, des jugements basés sur une éthique de la sécurité. [...] La pénalisation des défaillances prétend renforcer la conscience de ces responsabilités. Elle obtient exactement le contraire. La priorité de chacun n'est plus de gérer le risque en conscience et professionnellement, mais de minimiser son risque personnel d'inculpation. [...] La culture de sécurité est minée par [...] l'inflation de la règle. »

Harcèlement textuel

Car ce texte et les autres n'auraient qu'un but : faire notre bien en assurant notre sécurité en vol.

Comme la réglementation s'euro-péanise, les textes doivent évoluer et donnent naissance à de nouveaux textes, qu'il faut étudier et assimiler, puis expliquer et compléter par de nouveaux textes.

Ainsi se développe le harcèlement textuel.

Et comme il faut faire à chaque instant la preuve que ces textes sont appliqués, foisonnent une multitude de documents, manuels, livrets, attestations, certificats, bases de données... qu'il faut renseigner, compléter, classer, mettre à jour et tenir à la disposition de tous ceux, nombreux, qui sont habilités à nous contrôler.

Ainsi prospère le formidable harcèlement textuel.

Confiné dans son bureau, le mécanicien expérimenté de l'atelier d'entretien déploie toute sa compétence. Il lit, classe, renseigne, compile, analyse des textes et des documents, met à jour, informatise... Est-ce la meilleure façon de valoriser sa compétence ?

Chacun l'a compris, l'excès de réglementation est en lui-même source d'insécurité. Le harcèlement textuel qui veut répondre au risque juridique crée une véritable insécurité réglementaire.

Bref, le caractère foisonnant et abscons de ces textes nous renvoie à l'exclamation d'Ubu : « *Merdre ! Ce sort ne me sied !* »

Nous proposons une autre approche : prendre comme postulat de base l'attitude responsable de chacun.

Toujours prisonnier dans son bureau, le mécanicien expérimenté de l'atelier d'entretien épuise son temps et son énergie, et use ses nerfs à compiler des documents toujours plus nombreux. Pendant ce temps, dans l'atelier, le jeune stagiaire branche les commandes de vol...

BONS VOLS



→ Air Courtage Assurances

**Votre courtier
spécialisé en aéronautique**

AIR COURTAGE ASSURANCES

www.air-assurances.com



**FFG
HELICO**



→ **Vous volez...
êtes vous bien assuré ?**

www.air-assurances.com

Nos Offres:

- Individuelle accident
- Assurance Emprunteur
- Casse de votre machine
- Financement aéronef
- Multirisques - hangar
- Manifestations aériennes



**...PARTENAIRE ASSURANCE
DES ACTIVITES SPORTIVES
ET DE LOISIR**

AIR COURTAGE ASSURANCES
Hôtel d'entreprises «Pierre Blanche»
Allée des Lilas BP 70008
01155 St VULBAS CEDEX
ffplum@air-assurances.com

▶ N° Vert 0 800 777 107

Appel gratuit