

Bulletin fédéral trimestriel - FFPLUM - mars 2014 - N° 87

ULM

info



LA FFPLUM EST MEMBRE DU





Passez votre

Étienne de La Boétie* a clairement expliqué que pour lui le pouvoir d'un Roi reposait sur la « *servitude volontaire* » de ses sujets. Par ailleurs il est aisé d'inventorier pour chacun de nous les espaces dans lesquels notre Liberté est empiétée, notre dignité bafouée, notre personnalité niée, notre responsabilité individuelle de choisir et de décider amputée ! Et nous nous révoltons tout naturellement chaque jour contre cet état de fait.

Or, au sein de cet environnement liberticide, l'ULM, en FRANCE, jouit bien au contraire d'un bel espace de Liberté réglementaire, d'une reconnaissance de la responsabilité individuelle de ses pilotes et propriétaires d'aéronefs Ultra Légers, à qui l'État fait une « confiance a priori » dans l'exercice de leur passion... Alors, pourquoi certains d'entre nous, comme l'exprime notre écrivain et poète, s'ingénient-ils à s'entraver de chaînes (que pour une fois l'État n'exige pas de leur fixer) en voulant réinventer l'Aviation Légère « certifiée », accompagnée de ses contraintes réglementaires... au risque de donner de belles idées à des technocrates qui n'attendent plus que la proie leur tombe toute rôtie dans la bouche, sans aucun effort à faire, puisque livrée par son propre camp !

Sous des prétextes divers, dont naturellement celui de la « sécurité », toujours mis en avant dans ce cas, ou celui d'intérêts commerciaux, nous voyons, ces derniers temps, fleurir des annonces publiques qui tendent à vouloir ériger en système supérieur à l'actuel en vigueur pour les ULM (déclaratif), des procédures qui réinventent des contraintes que l'on n'ose pas jusqu'à présent nous imposer ; et dont ceux qui les subissent aujourd'hui et depuis des lustres voudraient bien au contraire vainement se débarrasser.

Quelques exemples concrets :

- ▶ Un réseau national de formateurs ULM met en avant dans ses annonces que ses instructeurs passent tous la « *visite médicale aéronautique* », celle de l'Aviation Légère certifiée ; et fixe aussi des heures « minimums » de vol... comme en Aviation Légère certifiée.
- ▶ Des associations clament que la formation des pilotes ULM sera désormais intégrée dans leur centre ATO, imposé par la réglementation européenne... de l'Aviation Légère certifiée.
- ▶ Un organisateur d'un Rallye aérien annonce n'accepter les ULM qu'à la condition que l'un des membres des équipages soit détenteur du PPL... de l'Aviation Légère certifiée.
- ▶ Au niveau européen la pression de certaines organisations se fait forte pour que les heures de vol en multiaxe puissent être reportées en totalité ou partiellement sur les carnets de vol... de l'Aviation Légère certifiée.

Toutes ces initiatives (et il en existe bien d'autres) partent certainement de bons sentiments... comme toujours quand on parle de Sécurité ! Mais l'on sait jusqu'où cela peut nous mener. À force de se passer des chaînes et de vouloir réinventer ce qui n'a pas plus fait avancer les choses autrefois (bien au contraire) dans l'Aviation Légère certifiée, nous risquons fort, tout simplement, d'y laisser nos ailes Ultra Légères.

Il est d'ailleurs curieux, et presque amusant, de constater que si certains « s'imposent » une visite médicale aéronautique à laquelle ils ne sont pas obligés, d'autres, au contraire, pour qui elle est obligatoire, font tout pour la faire disparaître pour les



crédit photo : J.P. Ebrard

pilotes de l'aviation de loisir : ainsi, au programme de la prochaine Assemblée Générale d'Europe Air Sport (EAS), qui se déroulera à Istanbul au mois d'avril, en présence de pontes de l'EASA**, l'une des conférences/débats portera sur l'utilité réelle et la nécessité de conserver une visite médicale aéronautique pour les pilotes de l'Aviation Légère Sportive et de Loisir (Do air sports pilots really need medicals?) ! Certains sont donc manifestement à contre QFU.

Chacun est évidemment - et heureusement - libre de ses choix dans sa pratique et dans la manière de mener les formations proposées. C'est d'ailleurs le propre de la réglementation ULM, dans certaines limites réglementaires évidemment.

Mais l'équipe du Comité Directeur de notre Fédération a été élue sur un programme basé sur la défense d'une certaine « philosophie » de la pratique de l'ULM, reposant essentiellement sur les principes de « **Liberté et de Responsabilité Individuelle, sans contraintes inutiles** ». Il est donc de son devoir impérieux de fermement contrer et en tout cas dénoncer avec vigueur toute action qui se révélerait contraire à ces principes ou les mettrait en danger ; afin notamment que chacune et chacun prennent la pleine mesure de ces périls.

Vous êtes nombreux à en être pleinement conscients qui nous contactez pour exprimer vos inquiétudes face à ces dérives qui nous menacent... surtout quand elles viennent de l'intérieur !

Sachons rester modestes, simples, dans la mesure, tout en continuant d'être audacieux, inventifs et passionnés. Nous devons absolument conserver et cultiver notre spécificité ; ce qui ne doit pas, bien entendu, nous empêcher de vivre en bonne harmonie avec nos frères et sœurs de l'aéronautique certifiée ; mais sans complexe, sans singer ni copier ce qui n'aura pas toujours été de francs succès.

Nous avons inventé une nouvelle aviation, continuons sur ce chemin. Vos élus se consacreront sans état d'âme à cette mission, je vous l'assure.



Frustrés de l'Aviation Légère certifiée, faites-nous le plaisir... de passer votre chemin !

Ou alors, faites-nous la joie d'adopter ce que nous avons la prétention d'appeler notre « philosophie » du vol ULM... et la réglementation adaptée qui l'accompagne ! Ambroise de Milan*** énonçait justement ceci : « *Si tu es à Rome, vis comme les Romains. Si tu es ailleurs, vis comme on y vit* ».

Pour la pratique de l'Aviation Légère certifiée, il y a une belle fédération sœur qui s'appelle la FFA... elle vous attend... les ailes ouvertes !

Bons vols à toutes et à tous.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



* *Etienne de La Boétie : écrivain humaniste et poète français, né en 1530 à Sarlat*
** *EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY*
*** *Ambroise de Milan : Evêque de Milan, Canonisé - né vers 340*

ATTENTION
Clôture des inscriptions
imminente !

Vous pouvez vous inscrire directement
dans l'ESPACE PRATIQUE de la boutique
fédérale et télécharger le dossier complet
<http://boutique.ffplum.info>



19^e ÉDITION

25 juillet - 2 août

De la Bretagne aux Pyrénées...

QUIBERON
LFEQ
SAMEDI 26 AU SOIR

CHATEAUBRIANT LFTQ

MONTAIGU
LFFW

CHAUVIGNY LFDW
DIMANCHE 27 AU SOIR

**Saint-Pierre
d'Oléron**
LFDP

Concentration
VENDREDI 25 JUILLET

Départ

SAMEDI 26 JUILLET AU MATIN

Arrivée

SAMEDI 2 AOÛT AU SOIR

AUGIGNAC
LF2421
1^{ER} AOÛT
AU SOIR

EGLETONS LFDE
FIGEAC LFCF
LUNDI 28 AU SOIR
ET MARDI 29
(JOURNÉE DE REPOS)

MONTPEZAT
LF4724

GRAULHET LFCQ

AUCH
LFDH

TARBES LFDT
JEUDI 31 AU SOIR

NEBIAS
LF1125
MERCREDI 30
AU SOIR

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



www.ffplum.com



**Tu es jeune
et majeur(e),
de 18 à 25 ans ?**

- Tu es déjà pilote ULM ou en cours de formation ?
- Tu es plein de bonne volonté et débordant de bonne humeur ?
- Tu rêves de voler pendant une semaine encadré par des instructeurs expérimentés sur différents types et classes d'ULM ?
- Tu as envie de découvrir la côte Ouest et la France vue d'en haut ?
- Tu as envie de vivre au cœur d'une aventure aéronautique extraordinaire avec une dizaine d'autres jeunes tous aussi passionnés que toi ?

**Alors pas d'hésitation et surtout dépêche-toi...
le TOUR ULM 2014
est fait pour toi !**

- Offre limitée à 10 jeunes filles et garçons par ordre d'inscription.
- Les frais d'inscriptions sont pris en charge grâce au soutien de la FFPLUM, du Ministère de la Jeunesse et Sports et de la DGAC.
- Clôture des candidatures le 30 AVRIL 2014.
- Contacte sans tarder la FFPLUM avec une petite lettre ou un mail de motivation pour recevoir un dossier d'inscription.

Infos + www.ffplum.com
Tél.: 01 49 81 74 43
email: ffplum@ffplum.com



Publicité



TOTAL



**Partenaire Officiel
du Tour ULM 2014**





Un 19ème Tour prometteur !

Avec l'équipe technique du Tour ULM nous venons d'effectuer la reconnaissance du circuit, très varié cette année.

Visiter 13 bases et faire près de 2 800 Km en cinq jours tient plus d'un rallye que d'une promenade de santé, mais pour nous, c'est l'occasion de mesurer tout l'intérêt et l'engouement que suscite le passage du Tour dans les clubs.

Au moment où nous savons combien le bénévolat est difficile et contraignant, partout sur tous les terrains, nous avons trouvé des équipes dynamiques, désireuses de faire le maximum pour accueillir au mieux les 250 personnes, les 120 machines et les nombreux véhicules logistiques qui composent la caravane.

Partout nous avons senti ce qui caractérise notre activité : amitié, convivialité, responsabilité. Pour un club cela représente beaucoup de travail, nécessite souvent de trouver des solutions, voire même de relever des défis. Dans la majorité des cas cela va permettre dans cet objectif commun de resserrer les liens entre les membres et les différentes activités présentes sur la plateforme.

Le Tour ULM ne laisse personne indifférent. Cette grande vitrine itinérante de notre pratique sera cette année encore, une belle démonstration de notre vitalité.

Nous espérons vous voir nombreux sur les étapes.



Dans cette attente faites de beaux vols et restez prudents.

Pierre-Henri Lopez
Rédacteur en Chef

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--|
| 2 | Editorial
<i>Dominique Méreuze</i> | 22 | Au féminin
<i>Monique Bouvier</i> |
| 6 | L'actualité en bref | 23 | Assurance
<i>Francesco Abawi</i> |
| 7 | Les jeunes et le BIA
<i>Sébastien Perrot</i> | 24 | Sécurité
<i>Thierry Couderc</i> |
| 8 | Jouez collectifs !
<i>Jean-Claude Hanesse</i> | 26 | Juridique
<i>Serge Conti</i> |
| 10 | Interview de Maxime Coffin
<i>Pierre-Henri Lopez</i> | 29 | Lu pour vous, l'art de (faire) voler
<i>Bernard Chabbert</i> |
| 14 | Les stages SIV
<i>Coralie et Alexandre Mateos</i> | 30 | ULM et handicap
<i>Alain Postal</i> |
| 17 | Stages SIV, témoignage
<i>Marc Lormand</i> | 32 | 60è anniversaire de la G.T.A.
<i>Christian Piccioli</i> |
| 18 | Championnats Paramoteur en Asie
<i>Alexandre Mateos</i> | 34 | Lu pour vous, Théo, jeune pilote
<i>Romain Latournerie</i> |
| 20 | Championnat de France 2014 | 35 | Initiative à Levroux
<i>Denise Lacote</i> |
| | | 38 | Nouveaux clubs |
| | | 39 |  Subventions fédérales |
| | | 36 | 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 : Denise Lacote, Coralie Matéos, Monique Bouvier, Thierry Couderc, Sébastien Perrot, Jean-Claude Hanesse, Serge Conti, Christian Piccioli, Marc Lormand, Alexandre Mateos, Francesco Abawi.

Crédit Photos : FFPLUM, DTA, P. Marguier, P. Tisserant, J.P. Ebrard.

Photo Couverture : Pierre-Henri Lopez
Design & fabrication : Agence Mageral & Associés

Imprimé en France à 11 000 exemplaires.
ULM Info 87 © Tous droits réservés FFPLUM . 03.2014

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.



Jean Carretero
a pris son dernier envol

Jean et l'ULM... une belle histoire, une belle rencontre. Beaucoup d'entre nous ont croisé le chemin de ce pilote, toujours souriant,

toujours disponible, toujours prêt à aider et toujours de bonne humeur car telle était sa devise. Jean, un des précurseurs de l'ULM en Afrique était revenu en France pour sa retraite et avait mis tout son temps libre à cette cause. Les amis pilotes de LFPE Pouilly Maconge en Bourgogne en sont toujours les témoins et sont également très attristés de ce départ, le samedi 1er février 2014, suite à une maladie qui l'avait éloigné depuis 2 ans. Jean était un pilote infatigable, multiaxe mais surtout pendulaire. On le voyait à la belle saison sillonner l'hexagone puis passer les Pyrénées pour retrouver ses amis espagnols pour la Vuelta puis rentrer « fissa » pour ne pas

rater une étape du tour ULM. Il n'avait pas son pareil pour raconter les petits terrains où il faut se poser pour déguster ici la terrine du chef, là le cassoulet ou toute autre spécialité culinaire. Vol Moteur lui avait d'ailleurs consacré un bel article. Il avait entre autres de manière tout à fait désintéressée, aidé Jean-Michel Dizier dans ses débuts de la société DTA.

Il laisse à tous un très grand souvenir, de gentillesse et fraternité. Il incarnait si bien l'esprit ULM. Nos pensées vont à sa famille et à sa « douce » Gisèle. Jean, tu resteras dans nos cœurs.

René Viguier

Pilote : Antoine Pagès / flying-tour.com
avec la participation de l'Association Paramoteurs

Bravo Antoine !

Vol paramoteur funflyer + Bishuttle 40
De Fréjus (83) à Propriano (2A)
Réalisé le 28 août 2013
Sans assistance ni ravitaillement
7h38 - 332 km

8ème RALLYE ULM

Du 29 avril au 9 mai 2014

Original par **BRETAGNE AEROPTERE**

bretagneaeroptere@orange.fr www.rallye-ulm.fr 06 85 34 61 42

8ème Rallye ULM
Bretagne Aéroptère
du 29 avril au 9 mai
2014 en Andalousie
bretagneaeroptere@orange.fr
www.rallye-ulm.fr

14 juin 2014
6è rassemblement
Guepard-Guépy
LFCV - Contact :
Christian Roques
06 08 88 27 29
Serge Benaben
05 65 81 90 81
Aéroclub :
05 65 45 05 27

6ème Rassemblement aéronefs
Guepard Guépy et tous les "autres"

Villefranche de Rouergue
LFCV

Samedi 14 juin 2014

Informations:
Christian ROQUES: 06 08 88 27 29
mail: christianroques@hotmail.com
Aéroclub de Rouergue 05 65 45 05 27
Serge BENABEN: 05 65 81 90 81

Publicité

Organisé par le Comité régional Bretagne avec le concours des Comités Poitou-Charentes et Pays de La Loire

27-28-29 Juin 2014

2ème Festival international de l'ULM VANNES 2014

Aéroport Vannes Golfe du Morbihan (LFRV)

Rassemblement ULM ouvert à tous les pilotes

**Présentations et essais en vol
Ateliers et forums
Salon de l'occasion**

<https://sites.google.com/site/ulmfestival>



Du Samedi 24 Mai au Lundi 02 Juin 2014
Le RAID TCHÈQUIE 2014. Après le succès de la Roumanie en 2013, l'Air du Temps et Dominique Cervo vous proposent un nouveau raid vers l'Est à travers l'Allemagne, la Tchéquie et le sud de la Pologne.

Un parcours pour tous types d'ULM, multi-axes, autogyres et bien sûr pendulaires. Des étapes de moins de 300 km et des après-midi aménagées pour les vols locaux ou les visites touristiques (ou les deux).

INSCRIPTION : <http://airdutemps.org/>



ASSEMBLEE GENERALE 2014 de la FFPLUM.

Infos complètes sur le site fédéral.

VENEZ NOMBREUX !

12 et 13 avril 2014, Week End découverte des Sports Aériens pour tous en Rhône Alpes.

26 et 27 avril 2014, Championnat régional ULM Poitou-Charentes.

7 et 8 juin 2014, Rassemblement du Bois-de-La-Pierre



du 21 au 27 juillet 2014 la FFPLUM organise avec CUBYC, les 1ers Championnats d'Europe de Slalom en Paramoteur - EPSC, sur l'aérodrome de Couhé-Vérac (LFDV).



BIA jeunes

L'ULM, en option ?

Le Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) est un outil extraordinaire pour transmettre dans le cadre de l'Éducation Nationale la culture aéronautique. C'est un système bien connu et vénérable qui aborde tout un ensemble de savoirs (histoire, aérodynamique...), dispensés par des titulaires du CAEA et qui donnent lieu chaque année à un examen national organisé dans toutes les académies. Cet examen est constitué d'une épreuve obligatoire nationale et éventuellement d'une épreuve facultative. Toutes les deux sous forme de QCM. Parmi les épreuves facultatives, il existe une option ULM.

C'est là que le bât blesse.

Les options facultatives sont proposées soit au niveau aca-

démique par les CIRAS soit au niveau national. En pratique, un jeune qui voudrait passer le BIA avec une option ULM quelle que soit son académie, doit pouvoir le passer. Nous avons veillé à ce que pour la session 2014, il existe bien une épreuve facultative ULM disponible au niveau national transmissible par la voie officielle et sécurisée. Les inscriptions ont lieu jusqu'au 31 mars 2014, il est donc formellement impossible de prétendre que l'option ULM n'est pas proposée dans telle ou telle académie. Si c'est le cas, il faut clairement et rapidement le faire savoir au niveau fédéral.

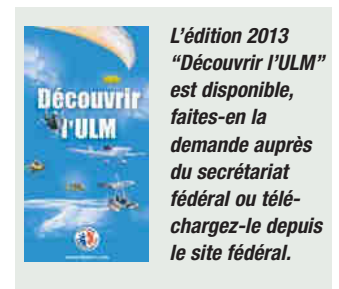
Cela fait longtemps que la Fédération considère que le BIA, qui est un vecteur exceptionnel, doit être rajeuni et étendu à toutes les pratiques de l'aéronautique dans un

esprit plus transparent et lisible. Ce n'est pas le lieu ici de rentrer dans le détail de ce dossier très complexe, méandreux, où les considérations juridico-administratives et l'inertie des habitudes se mêlent aux tropismes locaux et au "tout va bien, on est bien". On est bien certes, mais on pourrait aller mieux !

La Fédération participe donc très activement au groupe de travail qui a été mis en place par la DGAC, en coordination avec le MEN, pour élaborer les nouveaux textes qui organisent, entre autres le BIA. La présence de toutes les Fédérations du CNFAS, de représentants du de la DGAC et de l'Éducation Nationale, du GIFAS et de la FNAM, appuyés par l'expérience du terrain des CIRAS sont le socle d'un travail dont l'objet principal est de maintenir le

système actuel en le redynamisant. Cela peut prendre du temps, pour 2014 cependant les choses sont claires : l'ULM est une option que l'on peut passer partout !

Sébastien Perrot
Président du MULM





Jouez

Pratiquer l'ULM reste un sport individuel, voire même un plaisir un peu égoïste...
Comment expliquer à un amateur de football ou de belote la douceur d'un vol de fin de journée, le paysage grandiose et radieux que l'on embrasse d'un regard large, la sensation de liberté aux commandes d'une machine qui répond à la moindre sollicitation, qui sait se faire oublier pour nous offrir une joie d'oiseau...

Ces plaisirs là sont inscrits dans nos gènes de pilote, et il est bien difficile de les expliquer aux non-initiés. Ils relèvent d'une pratique solitaire et - j'ose le terme ! - d'une forme d'ascèse, si l'on veut bien penser à la démarche d'apprentissage et aux connaissances qu'il faut acquérir avant de maîtriser son appareil et d'en tirer la substantifique moelle...

Mais que l'on veuille bien penser un instant à l'environnement nécessaire pour que notre passion puisse s'exercer dans de bonnes conditions : il nous faut des espaces aériens non contraints, des réglementations adaptées, des terrains préservés...

Et là, nous ne sommes plus du tout dans l'univers lyrique du pilote contemplatif et de la poésie du vol !

Nous sommes dans un univers complexe, technique, dans lequel les embuches et les gens mal intentionnés sont légion. Pour beaucoup, nous sommes des fâcheux à qui l'on voudrait bien imposer un autre passe-temps que celui de mettre en œuvre des machines volantes - bruyantes et polluantes -, comme chacun sait !

Cet univers souvent peu amène dans lequel nous souhaitons préserver notre liberté de voler requiert une vigilance permanente, une combativité exemplaire, et une organisation structurée de notre défense.

Ce n'est plus l'affaire du pilote solitaire, installé dans sa bulle, et qui contemple de haut les turpitudes du monde des rampants...

Clairement, cela ne relève plus de la démarche individuelle, mais de l'action collective.

Et c'est là le rôle essentiel que remplit votre Fédération, tout au long de l'année.

Si vous souhaitez que, pour les années à venir, pour nous même et nos enfants, le droit de voler simplement soit préservé, vous devez apporter votre soutien sans faille à l'action fédérale. C'est d'autant plus nécessaire dans la période troublée que nous vivons, lorsque l'aide de l'État a tendance à connaître le sort de la balzacienne peau de chagrin (maintenir les privilèges de certains nécessite des choix : ils sont faits à notre détriment...), et que l'intolérance endémique rogne quotidiennement toute pratique sportive libertaire.

En ce début d'année, nous sommes en période de renouvellement de nos licences. C'est l'acte par lequel nous renouvelons aussi notre confiance à notre Fédération.

J'entends parfois, dans les conversations de bar d'aéroclub, l'interrogation suivante, formulée par des esprits chafouins, sur un ton dubitatif : « à quoi ça sert, la Fédération ?... »

La réponse est bien simple : la FFPLUM défend depuis des



PAGE 39

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



ollectif !!!

années, sur tous les fronts, et avec succès, notre pratique aéronautique légère. Si elle n'existait pas, il y a gros à parier que notre droit de voler libres et responsables n'existerait plus. Pour nous en convaincre, nous avons sous les yeux le spectacle de l'aviation légère certifiée qui se meurt chaque jour un peu plus sous le poids croissant de contraintes mortifères, édictées - bien sûr- pour notre bonheur et notre sécurité . Pourquoi pensé-je toujours au fameux « baiser de la mort » que donne le parrain mafieux à celui dont l'exécution a été décidée...

Qu'il s'agisse de réglementation, de défense de nos plateformes, d'organisation de vraie sécurité ,de pédagogie, d'animation, d'information, de préservation de notre mémoire, de prise en compte des technologies d'avenir, notre Fédération assume un rôle fondamental : celui d'être le relais collectif de nos volontés individuelles ; isolés, nous sommes perdus d'avance. Rassemblés, nous sommes gagnants. Les années qui viennent de s'écouler le prouvent amplement. Nous sommes nombreux à l'avoir compris, puisque nous avons atteint près de 15 000 adhérents à la fin de 2013, et ce chiffre est en constante augmentation. Nous devons impérativement poursuivre cette progression, pour nous donner le poids nécessaire, matériellement et psychologiquement, vis à vis des pouvoirs publics français et européens.

Il en coute à nos adhérents une somme annuelle qui équivaut à une dizaine de paquets de cigarettes (c'est parlant, pour ceux qui ont décidé de se goudronner les poumons !) ou, plus simplement, au prix approximatif d'une heure de vol sur un trois axes. Rien d'excessif donc. Mais cette contribution individuelle

est absolument essentielle pour assurer la bonne marche des actions engagées. Notre adhésion à la Fédération signe notre volonté de jouer collectif !

Et c'est la seule voie possible : je n'aurais pas la cruauté de rappeler l'échec pitoyable d'un sport d'équipe très en vogue, disposant de la faveur des médias et financièrement très bien doté, dès l'instant où ses joueurs ont oublié cette donnée fondamentale...

Alors, en ces temps de vaches maigres et de météo morose, continuez d'apporter votre soutien à vos élus, qui consacrent du temps et de l'énergie à l'organisation de notre action commune : adhérez et faites adhérer à la FFPLUM !

A bientôt, pour notre Assemblée générale du 29 mars prochain, au cours de laquelle nous redirons notre volonté de jouer collectif !



Jean-Claude Hanesse
Secrétaire général de la FFPLUM



RAPPEL

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



Interview

de Maxime Coffin - Chef de la MALGH

► réalisée par P.H. Lopez



Monsieur Coffin, vous venez d'être breveté en pendulaire par Serge Bouchet et donc vous faites partie maintenant de la grande famille des ulmistes, nous aimerions mieux vous connaître...

Je suis né en 1954, j'aurai donc 60 ans cette année. Je suis marié et père de six enfants, trois filles trois garçons tous grands et grand père de bientôt huit petits enfants. Je suis originaire de Reims et bien entendu grand amateur de football et du Stade de Reims. J'ai quitté cette région à l'âge de 17 ans pour faire mes études à Paris.

Sur le plan professionnel j'ai fait toute ma carrière à la DGAC en commençant par l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile où j'ai suivi le cycle des ingénieurs de l'aviation civile. J'ai eu l'avantage de commencer par un stage de pilotage qui m'a permis de passer le brevet de pilote, ce qui était déjà très bien. En sortant de l'ENAC, en 1978, j'ai été mis à la disposition du CEV (centre d'essais en vol) où j'étais ingénieur d'essais pour tester les pilotes automatiques, cela m'a permis de tester les PA pour Falcon et Airbus pendant cinq ans.

À mon retour à la DGAC en 1983 j'étais bien entendu tout à fait prédestiné à l'aviation légère compte tenu de mon expérience sur Falcon et Airbus, et j'ai été affecté à la réglementation. À cette époque alors que ma famille grandissait, que nous avions déjà deux enfants et que les jumeaux arrivaient, j'avais opté ainsi que mon épouse pour un travail à temps partiel. J'aurais pu, bien sûr, me retrouver dans un service de certification mais le chef du SFACT de l'époque M. Frantzen considérait que le suivi de programme de certification se prêtait mal à une présence à temps partiel.

La réglementation me permettait de mieux organiser mon activité et c'est une des raisons qui m'ont fait choisir cette orienta-

tion. À mon arrivée à la réglementation, le premier dossier que j'ai eu à traiter était les conditions techniques de la certification de l'ATL qui sortait de production, et en parallèle en 1983 c'est l'époque où nous avons travaillé sur la nouvelle réglementation ULM.

Au moment où je prenais mes fonctions les ULM existaient déjà mais volaient sous laissez-passer, et en août 1983 il y eut le tour de France avec plusieurs accidents et les polémiques qui suivirent. Il y avait ceux qui étaient pour l'interdiction totale et ceux qui soutenaient le mouvement et pensaient qu'il fallait le responsabiliser.

C'est avec Claude Frantzen, qui a joué un rôle très important, à l'époque sous-directeur technique du SFACT, Alain Vella, qui est mon adjoint aujourd'hui, et également Pierre Michaud très impliqué que nous avons inventé une forme de réglementation nouvelle beaucoup plus axée sur le déclaratif avec des limites assez strictes au niveau des masses et des vitesses mais en laissant aux pratiquants plus de liberté pour faire leur déclaration et prendre leurs responsabilités.

J'ai donc participé à la mise en place de cette réglementation et je suis resté dans ce service pendant une dizaine d'années jusqu'en 1993.

De 1993 à 1998 j'ai occupé une fonction dans ce que l'on a appelé la mission des relations multilatérales où il s'agissait essentiellement de coordination sur des affaires de l'aviation civile européenne et internationale. Je suis revenu au SFACT en 1998 comme adjoint du directeur puis directeur à partir de 2003.

En 2005 le SFACT est devenu la direction du contrôle et de la sécurité (DCS) et donc j'en suis devenu directeur. Nous avons travaillé à une nouvelle évolution qui était la constitution de la



direction de la sécurité de l'aviation civile DSAC actuelle, dont la caractéristique principale était par rapport à ce qu'était le SFACT ou la DCS de devenir la patronne hiérarchique des directions régionales de l'aviation civile pour les aspects contrôle et surveillance.

En 2008, c'est Florence Rousse, qui avait été mon adjointe, qui en a pris la direction et c'est à ce moment-là que nous avons décidé avec le directeur général de créer la MALGH - MISSION AVIATION LÉGÈRE, voilà en gros l'évolution de mon parcours professionnel avec une dominante technique forte que ce soit au travers de la réglementation technique et de la sécurité, ou le deuxième volet très fort, celui de l'Europe où nous avons construit les JAA dans lesquels j'étais très impliqué, comme responsable du groupe de travail qui a développé les normes JAR VLA ou ceux qui ont développé les procédures communes de certification JAR 21, ou les règles communes pour les licences, JAR FCL puis l'Agence de sécurité européenne.

Toute votre carrière et votre parcours professionnel est un parcours très marqué aviation générale, comment en êtes-vous arrivé à la pratique de l'ULM et notamment au pendulaire ?

Quand je suis sorti de l'ENAC en 78 et que j'étais au CEV, on commençait à voir des ULM, et avec un collègue nous trouvions la pratique sympathique, on se disait même qu'il aurait été amusant de pouvoir se poser sur la grande pelouse devant la cantine du CEV, finalement nous ne l'avons pas fait mais cela ne nous laissait pas indifférents. **Nous trouvions intéressante cette forme d'aviation sportive très simple et accessible.**

À ce moment-là les responsabilités familiales, les jeunes enfants et un emploi du temps chargé ne m'ont pas permis de passer à l'acte malgré un très grand intérêt pour le sport, à l'époque je pratiquais le foot et je jouais en club, je gardais un peu de temps pour la montagne qui est une autre de mes passions.

30 années sont passées, les obligations professionnelles et familiales ont fait que je ne pilotais plus mais que je gardais toujours à l'esprit une certaine sympathie pour le pendulaire. Le souhait de Patrick Gandil de voir la sensibilité ULM mieux représentée à la MALGH a été le déclencheur de ma formation avec

Serge Bouchet, et franchement je n'ai pas été déçu. J'ai trouvé une activité aéronautique réellement sportive qui m'a beaucoup rappelé la planche à voile (pour laquelle je n'étais pas doué !), ou la moto et j'avais plus des sentiments de sports de plein air que d'aviation. **J'ai trouvé très plaisant le fait d'être en pendulaire en contact direct avec l'air et avec la machine sans le filtre de commandes de vol manche, palonniers etc.**

Il est très agréable à mon âge de découvrir une nouvelle activité et de pouvoir mesurer les progrès que l'on réalise, à 60 ans c'est le moment où l'on fait moins bien ce que l'on faisait mieux avant, et c'est un grand bonheur de pouvoir faire un virage propre ou réaliser le premier posé seul. J'ai trouvé un vrai plaisir de pilotage et la joie d'une nouvelle activité, d'ailleurs pour continuer dans la découverte depuis quelques jours je me suis mis à l'autogire.

Sur un plan plus philosophique, le fait de travailler sur la réglementation et notamment d'avoir été associé au dossier aviation légère m'a amené à me poser des questions, jusqu'où faut-il réglementer ? C'est quoi le rôle de l'État ? **Quel est le bon compromis entre sécurité, principe de précaution, responsabilité individuelle et liberté individuelle,** la question ne se pose pas sur un Airbus, là il est clair qu'il faut certifier, mais plus on descend vers l'aviation de loisirs plus la question se pose et pour l'ULM la question est de savoir jusqu'où peut-on faire le bonheur des gens contre eux-mêmes ?

Et si l'on a un souhait de gens qui nous disent plutôt qu'une sécurité imposée je préfère assumer ma liberté moi-même pour quoi est-ce qu'on les en priverait ? Ce sont des questions complexes parce que sur un monoplace on peut dire vous prenez vos responsabilités tout seul mais par contre quand on emmène un passager le problème n'est pas le même.

Il y a eu beaucoup de réflexion sur la réglementation et quand on arrive à prendre un peu de recul on est forcément très sensible au poids excessif qu'elle peut représenter, on se rend compte qu'on a entre les mains en tant que fonctionnaire chargé de la réglementation un instrument qu'il faut manier avec beaucoup de précautions.

Cela peut tuer beaucoup d'initiatives individuelles et peut empêcher beaucoup de développement d'une activité ludique.



De ce point de vue-là je trouvais très intéressant ce que nous avons réalisé avec l'ULM, c'est d'ailleurs ce que l'on a dit pour le reste de l'aviation. Il faut arrêter d'empiler des réglementations qui à partir d'un certain stade n'offrent plus forcément de gain de sécurité évident. Il faut penser à des formes alternatives permettant à une activité de se développer par des moyens autres que la réglementation.

Vous avez vécu l'évolution de notre fédération, quels ont été vos rapports et comment voyez-vous son évolution ?

Je répondrai très modestement, sachant que nos expériences personnelles sont plus ou moins importantes, mais de toute façon limitées, et que 25 heures de pendulaire ne me permettent pas de me présenter comme le grand sage qui connaît tout et qui a une opinion sur tout.

J'ai eu une expérience concrète en 1983 avec une fédération déjà très solide sur ses principes et qui était en train d'inventer quelque chose à l'époque avec Alain Dreyer avec qui nous avons beaucoup travaillé. Il y avait de bons contacts et une bonne compréhension entre Alain Dreyer et Claude Frantzen sur ce qu'il fallait faire, et où il fallait aller.

Nous avons donc mis en place de cette réglementation initiale qui s'est par la suite développée avec des hauts et des bas en même temps que l'activité.

Quand je suis parti pour m'occuper de la mission des relations multilatérales, c'étaient les affaires européennes où l'on ne parlait pas beaucoup d'ULM et personne ne s'en plaindra.

En 1998 lorsque je suis revenu aux SFACT que j'avais un peu perdu de vue, il y avait une situation d'assez forte tension au niveau de la réglementation de l'aviation générale, tension avec la FFPLUM, avec les aéronaves de collection, avec la construction amateur et il y avait beaucoup de craintes.

J'étais l'adjoint de René Gaudin au SFACT, c'est à ce moment que j'ai fait la connaissance de Dominique Méreuze, Christian Ravel etc. j'ai rencontré beaucoup de gens pour comprendre ce qui se passait et voir où nous en étions, nous avons remis beaucoup de choses à plat et notamment avec la FFPLUM dans un cadre assez précis qui était de dire on conserve le principe déclaratif et les caractéristiques de la réglementation tout en étant conscients en échange de ne pas revendiquer d'extension des limites, c'était l'idée du I love 450 c'étaient toutes ces idées-là et cette philosophie dont je considère qu'elle est saine et bonne pour l'ULM, c'est encore le cas aujourd'hui.

Attention de ne pas vouloir faire plus fort, plus vite, plus haut, parce que le risque est de retomber sur des réglementations plus classiques et de rejoindre l'aviation certifiée.

J'ai toujours pensé qu'à vouloir repousser les limites il y a un vrai risque réglementaire et nous devons y faire très attention, préserver cet espace où il y a plus de liberté est quelque chose qui me semble très intéressant. Globalement on voit que l'ULM est pour l'activité aéronautique un vrai vivier de créativité. Ce qui se fait en ULM pour l'électricité n'est pas possible sur une aviation certifiée et c'est très bien et très bon non seulement pour l'ULM, mais pour l'aéronautique en général.

Pour l'avenir à plus long terme c'est un peu contradictoire avec ce que l'on vient de dire, il faut aussi penser ULM dans le cadre de l'aéronautique en général. Il n'est pas très bon d'avoir des chapelles séparées, il faut reconnaître à ce niveau la qualité du travail effectué par le CNFAS.

On constate qu'il y a de plus en plus de clubs avions qui ont des ULM et cela mérite une réflexion, il y a eu des discussions ces dernières années, notamment par la FFVV qui s'intéressait aux ULM à travers les remorqueurs, on voit bien qu'il ne s'agit pas non plus de dire il y a des ULM qui sont dans un village gaulois derrière une palissade et qui font ce qu'ils veulent et il y a une autre aéronautique à côté.

Je pense que pour l'avenir il sera intéressant d'avoir un peu plus d'interactivité même si ça n'est pas facile et même s'il est important de ne pas perdre son âme.

Une autre réflexion sur le fait que l'ULM est avant tout un mouvement de propriétaires contrairement aux clubs avions et je me pose la question de l'accessibilité des jeunes à l'ULM. Dans un club avions même si l'heure est un petit peu plus chère on a toujours un appareil à disposition. Et mon instructeur Serge Bouchet me faisait remarquer que pour pouvoir voler il allait falloir trouver une machine même en copropriété. Je me pose donc la question de savoir si pour un jeune l'accès à la pratique, en fonction de ses moyens limités, offre des possibilités suffisantes dans ce domaine. Il y a sûrement une réflexion à avoir.

Pourriez-vous préciser la mission de la MALGH ?

Lorsque que l'on a réfléchi à la réorganisation de la DGAC en 2008 nous avions créé un certain nombre de groupes de travail et de réflexion avec entre autres, comment réunir les DSAC régionales à la DSAC centrale ? L'un des groupes de travail était axé sur les problématiques et les points particuliers de l'aviation générale et hélicoptères. J'étais responsable de ce groupe de travail et il est apparu, lors de la réflexion avec le directeur général, qu'il serait intéressant d'avoir un relais avec ces milieux un peu complexes. Il y avait l'existence au sein du SFACT depuis longtemps d'une mission aviation légère.

*La décision a été de reprendre la mission aviation légère telle qu'elle existait et de l'étendre à l'aviation générale et aux hélicoptères et surtout, de la rattacher directement au directeur général. **Il a été défini deux fonctions principales, la première d'être une interface avec les usagers et la deuxième un rôle de conseil auprès du directeur général** sur les politiques à suivre en la matière, en veillant à leur mise en œuvre, c'est-à-dire d'être aussi un relais interne pour suivre la mise en place des politiques décidées.*

La particularité de l'aviation légère ou des hélicoptères est la taille des structures qui sont souvent petites et qui ont souvent de grosses difficultés pour traiter un problème en général horizontal.

Par exemple une société d'hélicoptères se pose la question de savoir si elle peut aller sur tel terrain, avec tel hélicoptère, avec tel pilote et en face l'organisation de la DGAC est très verticale. Pour le terrain il faut voir la Direction des terrains, pour le pilote il faut voir la Direction des pilotes, pour la machine il faut voir la Direction des constructeurs. Il se trouve que la Direction des constructeurs a aussi à s'occuper d'Airbus, la Direction des terrains a aussi à s'occuper d'ADP, et la Direction des pilotes a aussi à s'occuper d'Air France.

Nos spécialistes sont obligés de se mettre à plusieurs pour répondre à un problème simple alors qu'ils ont des dossiers beaucoup plus importants à régler. Le risque est donc que les petites structures ne trouvent jamais le bon interlocuteur et aient du mal à trouver des réponses à leurs problématiques.

Le deuxième risque, quand ils obtiennent une réponse, est qu'il ne faut pas que la réponse qu'on leur apporte pour Aubigny sur Nère soit celle que l'on ferait à ADP, ce n'est pas la même dimension, que celle que l'on ferait au pilote d'ULM soit celle que l'on ferait à des pilotes d'Air France... et donc nous avons décidé qu'il serait utile pour l'aviation légère, l'ULM ou l'hélicoptère d'avoir la MALGH comme interface.

Si vous connaissez déjà vos interlocuteurs vous pouvez les contacter mais dans le cas contraire la MALGH est là pour vous aider à trouver le bon intervenant, elle va leur transmettre le dossier et va s'assurer que vous allez recevoir une réponse, que cette réponse sera proportionnelle aux besoins, tout en veillant à ce que les orientations prises par la direction générale soient bien prises en compte. En tout cas, c'est notre objectif !



ULM Info a interrogé M. Maxime COFFIN et rapporte in extenso, ses prises de position et avis sur diverses questions d'actualité qui touchent le domaine de l'ULM mais qui ne sauraient, naturellement, engager la FFPLUM.



Les personnels de la MALGH :

Maxime COFFIN
Chef de la Mission

Alain VELLA
Adjoint au chef de Mission

Evelyne GOGNEAU
Assistante d'administration

Fabienne BROGI-LUTHAR
Assistante d'administration

Corinne PASSERAT
Technicien supérieur

Jean-Michel SECONDY
Technicien supérieur

Alice LELONG
Secrétaire

Les cartes d'identification ULM n'ont plus de date limite de validité !

En effet, en concertation avec la FFPLUM, une démarche de révision de la Réglementation ULM est en cours depuis quelques mois par la DGAC, dans le cadre d'une simplification d'un certain nombre de procédures. La première mesure concrète consiste donc à rendre illimitée la durée de vie des CI (Carte d'identification, communément appelée « carte jaune ») de nos ULM. Cette nouvelle procédure va bien entendu dans le bon sens, et la DGAC nous fait savoir qu'il ne s'agit que d'un « début », ce qui est d'un très bon augure.

Une révision de la réglementation ULM vient d'être publiée et entre en vigueur le 15.02.2014.

Au titre de cette révision :
Les cartes d'identification ULM nouvellement délivrées n'ont plus de date limite de validité.

Une carte d'identification sans date limite de validité peut être obtenue :

- pour toute nouvelle identification d'un ULM
- au prochain renouvellement de la carte d'identification d'un ULM déjà identifié ¹
- en cas de cession, au nom du nouveau propriétaire

L'obligation de déclarer l'aptitude au vol de l'ULM tous les 2 ans est toutefois maintenue ; la déclaration d'aptitude au vol ne conduit plus à la délivrance d'une nouvelle carte mais à l'établissement d'un accusé de réception. Cet accusé de réception doit être conservé à tout moment avec la carte et présenté avec elle en cas de contrôle.

La déclaration d'aptitude au vol peut être réalisée, en vue du renouvellement des cartes existantes, puis tous les 2 ans :

- comme actuellement, au travers d'un formulaire ², ou
- sur le nouveau service en ligne « **Mon espace ULM** » ³



Pour les déclarations réalisées via « **Mon espace ULM** », l'accusé de réception peut être obtenu en ligne 24h/24 et téléchargé immédiatement. Les déclarations via formulaires doivent elles être adressées avec un préavis suffisant (si possible 1 mois).



En cas de difficulté, n'hésitez pas à nous faire part des difficultés que vous rencontreriez et de vos observations.

(1) Les cartes d'identification délivrées avant le 15 février 2014 restent valides jusqu'à la date de fin de validité qui y est mentionnée.

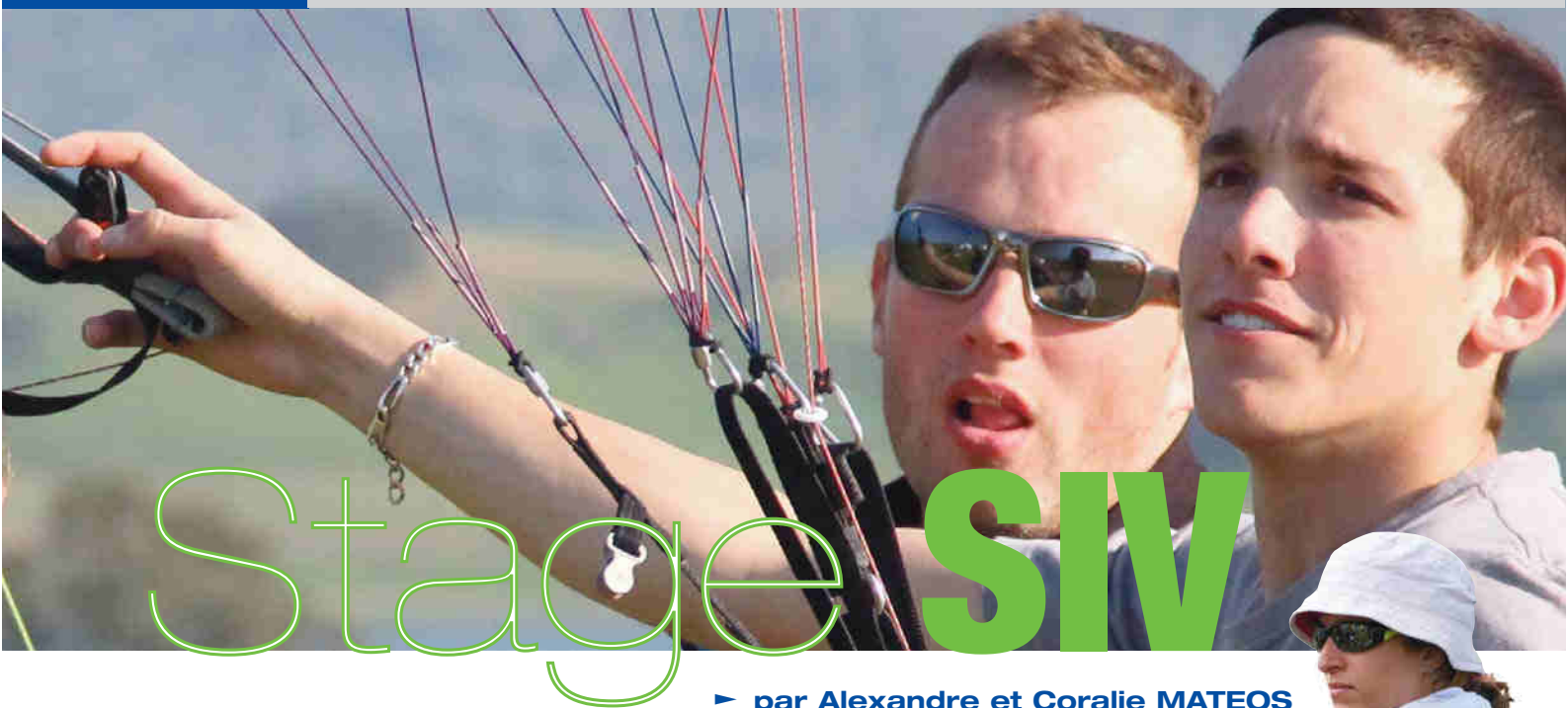
(2) Le modèle de formulaire a été mis à jour en conséquence. Il est disponible :

► sur l'espace public ULM du site internet du ministère chargé des transports
(<http://www.developpement-durable.gouv.fr> > Transports > Secteur Aérien > Aviation légère, générale et hélicoptères > Navigabilité des aéronefs > ULM : Ultra Léger Motorisé)

► en version papier, dans les bureaux locaux de la DGAC

(3) <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Mon-espace-ULM,37390.html>

Contacts :
Jacques CANUEL
DSAC/NO/NAV
Tél. : 01 58 09 40 87



► par Alexandre et Coralie MATEOS

Photos Maxence et Christophe Waller - école de pilotage K2 Parapente
www.k2parapente.com

Dans le cadre de l'ensemble des actions pour l'amélioration de la sécurité des pratiquants, Coralie Mateos, présidente de la Commission jeunes et Alexandre Mateos, tous 2 instructeurs et compétiteurs, vous présentent le stage de pilotage/Siv (Simulation d'Incident de Vol).

Le pilotage c'est l'art de rester maître de sa voile. Il faut tout d'abord consolider ses bases, découvrir et progresser pas à pas en fonction des objectifs et des capacités de chacun.

Le stage SIV, c'est quoi ?

C'est un stage qui se fait en parapente et qui est entièrement dédié aux techniques de pilotage. Chaque vol est préparé, filmé et sera analysé lors du débriefing vidéo. Les évolutions se font au-dessus d'un plan d'eau où un bateau et son pilote assurent la sécurité. Les pilotes sont équipés de gilets de sauvetage, d'un parachute de secours, d'une radio et d'une oreillette, et sont guidés par des moniteurs spécialisés.

Objectifs :

Vous permettre de perfectionner votre pilotage en fonction de vos besoins et vous aider à mieux comprendre les réactions de votre voile.



Alex : « Nous apprenons à contrôler notre voile en cas de « cascades » d'événements, fermetures etc. Nous commençons par les bases (tangage, roulis...) et nous pouvons aller jusqu'à faire de la corde à sauter avec la voile... (tumbling). Mais le but 1er c'est de mieux connaître son matériel pour pouvoir voler en toute sécurité et sereinement. »

À qui s'adresse ce type de stage ?

Accessible à tout pilote autonome au décollage et à l'atterrissage.

Alex : « le stage pilotage devrait être obligatoire ! »

Coco : « et en premier lieu pour les instructeurs »



Vous voulez :

- Être plus à l'aise en vol
- Explorer le domaine de vol de votre voile et le comprendre
- Comprendre et gérer les différents incidents de vol (éviter le surpilotage par exemple)
- Vous préparer et affiner votre technique de pilotage en fonction des conditions thermiques
- Reprendre confiance après un incident ou un accident de vol
- Accéder à la voltige
- Prendre en main votre nouvelle voile
- Préparer la saison de compétition pour être plus performant

Un stage adapté à votre niveau et à vos objectifs.



Exemples d'incidents où cela peut être utile

Alex : « Il peut nous arriver, au moins une fois dans notre vie de pilote, de se faire surprendre par des conditions turbulentes. Lorsque nous nous retrouvons dans ce genre de conditions, la voile est susceptible de nous jouer des surprises. Ce stage permet de « démystifier » les fermetures et surtout de savoir comment les contrer. Ce qui n'est pas toujours expliqué en stage d'initiation. Dans ces circonstances, toute notre attention doit alors être portée aux réactions de notre voile, il faut savoir réagir rapidement mais surtout à bon escient pour ne pas « surpiloter » et engendrer un incident plus important. »

Ce stage est-il toujours efficace ?

Alex : « Les moniteurs s'adaptent au niveau et aux ambitions des pilotes. Ce sont des cours personnalisés. Le stage est efficace à 100 % car on a toujours quelque chose à apprendre quel que soit son niveau (Instructeurs et compétiteurs compris). Le seul incident que nous ne pouvons pas anticiper c'est une collision. Le parachute de secours est alors indispensable. »

Peut-on faire ce stage avec notre matériel perso ?

Alex « oui bien sûr, c'est mieux de le faire avec sa propre voile. Cependant, beaucoup de nos voiles paramoteur possèdent des profils reflex et/ou sont de très petite taille, les réactions de ces voiles peuvent être très vives. Alors si vous faites ce stage pour la 1ère fois, il est conseillé de vous équiper d'une voile plus « soft » et de taille intermédiaire. Cela permettra d'avoir plus de temps en vol et donc d'effectuer plus d'exercices. Les réactions seront aussi plus lentes et plus faciles à tempérer, ce qui permet de se mettre dans le bain en douceur. »

► Parlez-en à votre moniteur lors de votre inscription.

Faire du SIV en paramoteur ?

Alex : « Le SIV en paramoteur reste très peu connu et compliqué, nous avons le moteur qui peut nous jouer des tours et qui ne nous aide pas du tout, bien au contraire il donne de l'inertie et donc des risques de twist. »

D'où l'importance d'apprendre à bien gérer sa voile, c'est 50 % de notre matos et c'est elle qui faudra maîtriser lors d'un incident. Quant au moteur, des explications théoriques pourront être évoquées lors du stage.

Et après ?

Ce stage n'est pas une fin en soi... mais plutôt un commencement ! Certains exercices vous seront proposés par votre

moniteur pour que vous puissiez travailler à la maison. Il peut être utile de revenir en stage de pilotage pour poursuivre sa progression, ou découvrir un nouvel équipement.

Alex : « Pratiquez les exercices que vous conseille votre instructeur ou votre moniteur mais surtout n'essayez pas de nouvelles choses « au feeling » sans avoir fait un stage de perfectionnement ou un stage SIV. »

Alex, ta philosophie de vol ?

« Voler pour le plaisir et surtout en sécurité ! Voler avec mes amis c'est le plus grand plaisir que je peux avoir. J'aime faire de la compétition pour apprendre des autres, c'est pour moi un stage perf où on apprend toujours. Pour atteindre le niveau où je suis, j'ai beaucoup volé sans jamais brûler les étapes, j'ai appris en regardant les autres et je suis passé par 3-4 stages de pilotage chez K2 parapente à Annecy. »

La sécurité étant "le maître mot" du message que nous souhaitons vous transmettre.

Bons vols à tous !

Publicité

NYNJA

Champion d'Europe FAI 2013

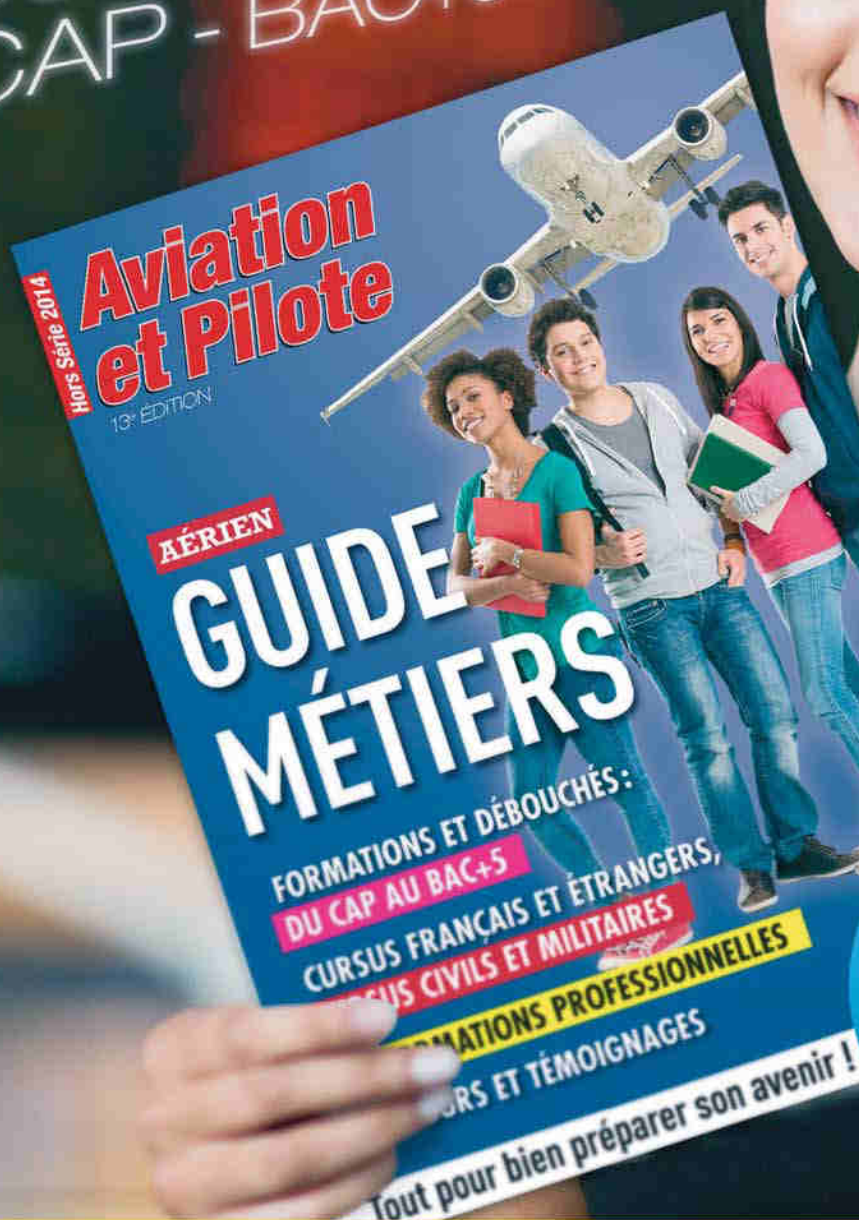
Volez plaisir Fly Fun

www.bestoffaircraft.com

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 (pièces 48hres*)
 Poids respectés ... Volez assurés !
 Kit sky à partir de 12900€ ht (*cf site web)

NOUVEAU ! PREPAREZ VOTRE AVENIR :
LE GUIDE METIERS
2014

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



7,50 €*

par correspondance
ou en formule
abonnement

*hors frais de port

EN VENTE SUR WWW.AVIATION-PILOTE.COM

Témoignage

SIV

► de Marc LORMAND

Marc Lormand, 38 ans, Haute-Savoie, entré récemment (été 2011) dans le monde du paramoteur par accident et depuis sous perfusion continue de cette activité qui me passionne. Je vole avec une Speedster 26 de chez Ozone et un Macfly Thor100.

« Une fois le brevet de pilote en poche, je volais dans mon domaine de vol toujours avec un brin d'inquiétude et d'appréhension à la moindre turbulence. J'écourtais parfois le vol prévu par crainte de la réaction de la voile et donc aussi par méconnaissance de capacités de vol de ma voile. Je n'avais également qu'une idée théorique des gestes à faire en cas de fortes turbulences ou de fermetures. Bref, j'avais un besoin mixte d'augmenter mes connaissances de maîtrise de la voile et d'être rassuré sur le comporte-

ment d'une voile pourtant sécuritaire. Le stage SIV semble alors une excellente réponse à ces 2 besoins.

Je suis de nature prudente (voire stressé en vol). Mais les formateurs au-delà de leurs compétences techniques et pédagogiques ont su avec une grande facilité me donner la confiance en moi pour effectuer les exercices en toute sécurité. On se sent entre de bonnes mains !

Me considérant comme débutant au moment du stage SIV en avril 2013 (80 h de vol en paramoteur et à peine 30 min en parapente...), je me suis concentré sur des exercices simples (tangage, temporisation, fermeture à 60 %...) en comparaison avec mes collègues du stage s'éclatant dans des auto-rotations, SAT, frontales et autres décrochages.

Ce stage a été comme un déclic de réassurance, me permettant maintenant de voler

sereinement et de profiter pleinement de vols magnifiques de montagne.

Complété quelques mois plus tard par un stage de perfectionnement Paramoteur avec Mathieu Rouanet, je pense maintenant avoir les outils pour élargir mon domaine de vol.

Depuis ce stage, il m'est arrivé de subir quelques turbulences et même quelques petites fermetures que ma voile et moi avons su gérer sans angoisse et sans incident.

Le stage SIV me semble une étape indispensable à effectuer après quelques dizaines d'heures de vol. Le cadre y est très clair : la sécurité.

Je pense suivre un nouveau SIV cette année, pour rappel des acquis et continuer à progresser.

Publicité

HELI-TECH

CENTRE DE FORMATION HELICOPTÈRE Classe 6

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF FRANCE LH212




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

Vente - Maintenance
Montage de kit

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

STAGE HELICO CLASSE 6
10h = 1h offerte*

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

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

*offre valable pour tout stage bloqué de 20 heures effectuées successivement entre le 20/02/2014 et le 15/05/2014



No Comment...

Alexandre Mateos et Mathieu Rouanet, une collaboration gagnante. Merci...



La France à l'honneur en Asie et encore 2 records...



La Thaïlande est un pays magnifique (encore plus en vol !!!), et les Thaïlandais savent recevoir. Nous avons bénéficié de conditions météo idéales, un peu de pluie la nuit et la journée très beau temps, bref, impeccable pour la compétition.

Le terrain de décollage était très atypique. En effet nous avons plus l'habitude des terrains en herbe alors que là-bas ce n'est que de la terre, donc « poussière »!!!.



De la terre, mais aussi des poteaux électriques...

Lors de nos quelques jours en mode « touristes » nous avons pu faire le tour de l'île de Phuket (je vous laisse imaginer !!!), grandes plages magnifiques, petites collines (500/600 mètres) qui nous ont été très utiles lors des épreuves d'économie et qui nous ont permis de venir nous appuyer dessus pour prendre du gain d'altitude (le mode « touriste » a donc été mis à profit pour préparer des stratégies de course...)

Les pilotes thaïlandais sont nombreux, très jeunes et ils progressent très vite. Ils sont très orientés sur les épreuves de maniabilité pylônes. Ils volent avec des moteurs puissants, des petites voiles et comme ils sont tous très légers, je vous laisse imaginer le rapport...

L'organisation était à la hauteur des événements puisqu'en effet il y avait 2 événements en même temps :

- L'AOPC - Asian Oceanic Paramotor Championship, réservé aux compétiteurs asiatiques.
- Les ABG - Asian Beach Games auxquels je participais au titre de la représentation française avec pour Capitaine Mathieu Rouanet. Nous avons volé presque tous les jours sauf les après-midi où les conditions étaient très turbulentes.

Nous avons fait 15 épreuves :

TASK 1 : Nous devons décoller du premier coup sinon à chaque décollage de loupé nous perdions des points.

TASK 2 : Une épreuve de SLALOM (le Huit) faire un parcours le plus rapidement possible en contournant des pylônes de 12 mètres de haut.

TASK 3 : Nous devons décoller le plus court possible. (Short take off) Il y avait une banderole de 2 mètres de haut à une distance de 31 mètres devant le pilote pour le meilleur. Il fallait décoller et passer par-dessus la banderole sans la casser.

TASK 4 : Il fallait éteindre le moteur à une hauteur de 150 m puis poser en flare pour coucher 5 plots au sol.

TASK 5 : Nous devons décoller du premier coup sinon à chaque décollage de loupé nous perdions des points.

TASK 6 : Une épreuve de SLALOM (le Trèfle) faire un parcours le plus rapidement possible en contournant des pylônes de 12 mètres de haut.

TASK 7 : Une épreuve de navigation, nous devons déclarer notre vitesse et arriver aux points de contournement au temps à la seconde près déclarée avant le décollage. Navigation avec une carte seulement.

TASK 9 : Pure économie. Nous devons rester le plus longtemps possible en vol avec 2 litres d'essence pour tous les pilotes.

TASK 10 : Une épreuve de maniabilité (le Triangle). Des piquets de mania que nous devons toucher et contourner le plus rapidement possible.

TASK 12 : Navigation photo. Nous devons naviguer avec une carte et retrouver des photos sur un tracé déterminé avant le décollage.

TASK 13 : Une épreuve de maniabilité (Japonaise). Des piquets de mania que nous devons toucher et contourner le plus rapidement possible.

TASK 15 : Économie distance. 3 pylônes de 12 mètres de haut qui forment un triangle. 1 tour de triangle c'est environ 1 kilomètre. Avec 1 litre d'essence nous devons faire le plus de tours possible puis poser dans une zone précise.

TASK 16 : Nous devons décoller le plus court possible. (Short take off) Il y avait une banderole de 2 mètres de haut à une distance de 27 mètres devant le pilote pour le meilleur. Il fallait décoller et passer par-dessus la banderole sans la casser.

TASK 17 : Il fallait éteindre le moteur à une hauteur de 150 m et poser sur une cible d'une vingtaine de centimètres.

TASK 18 : Paraball. L'épreuve consistait à attraper tour à tour 3 ballons de GYM d'environ 60 cm de diamètre entre les jambes et les lâcher dans un panier d'environ de 2 mètres de diamètre le plus rapidement possible sans qu'il ne ressorte.

Vainqueurs :

ABG : Asian Beach Games - Médaille d'or : Alex MATEOS (FRA) - OZONE SLALOM 19 et MACFLY POLINI 200.

AOPC : Asian Oceanic Paramotor Championship - Médaille d'or : Kittiphop PHROMMAT (THA) - OZONE SLALOM 19 et POLINI THOR 200.

Pour plus de détails voici le lien avec tous les résultats
<http://www.aopc2013.org/results>



À l'occasion de ces épreuves, j'ai établi 2 records du monde :

- ▶ mon propre record du monde de « Mania CloverLeaf » avec un chrono de 33,18 secondes (au lieu de 36,31 validé en 2012 au Championnat du Monde en Espagne).
- ▶ le record de « Mania Japonaise », le dernier record était à 56,95, j'ai fait 49,83 secondes.



Pour le moment ces records sont en cours de validation auprès de la FAI.



La Marseillaise en Thaï... สวัสดีครับพี่ชายพี่ตูนที่...

Je tiens à remercier en premier lieu la Fédération Française d'ULM qui depuis très longtemps soutient, accompagne, aide les pilotes des équipes de France. Je souhaite également remercier l'ensemble des juges et commissaires qui ont participé et aidé à la validation de ces deux records du monde et surtout remercier mon Team Leader, Mathieu Rouanet, sans qui ces records n'auraient pas pu être validés s'il n'avait pas fait tous les documents nécessaires.

Alexandre Mateos

St ex upéry

BASE ULM

Importateur exclusif



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



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

Montpezat d'Agenais

Tél. 05 53 95 08 81
www.ulmstex.com

25-31 MAI 2014

CHAMPIONNATS DE FRANCE ULM 2014



Base ULM des AILES MOTORISEES
Grange-Dieu - 36110 LEVROUX

CONTACT LOCAL : DENISE LACOTE au 02 54 35 70 66
CONTACT FÉDÉRAL : XAVIER LE BLEU au 06 70 04 61 71

LF3624 : N46° 57' 36" / E001° 39' 36"



www.ffplum.com



CHAMPION DE FRANCE, CHAMPION DU MONDE, RECORD DE FRANCE DE VITESSE !



combo | Magic
aile



9-12 Avril 2014
Stand B1-227



Merci à Guillaume RICHARD (pilote) et Georges MONIER (copilote).

Constructeur Français



04 75 01 20 83 • dta.fr • jro-dta.com • info@dta.fr

Publicité

Publicité

ULM BLOIS 2014

Festival international de TOUT L'ULM

30-31 août

salon
rassemblement
occasion

Aérodrome
de Blois-le-Breuil (LFOQ)

www.ulmblois.fr

Médiation de Blois - Festival de l'Aviation - Club des Pilotes de Blois



Geneviève Niederhauser
aux commandes
de son hélico ULM.

Sylvie Bague,
paramotoriste

ULM au féminin

L'année 2013 a vu un maintien de la représentation féminine parmi nos licenciées pour 3.84 % tout en regagnant en nombre, un peu plus de 2 % par rapport à 2012.

2 femmes œuvrent au sein du Comité directeur fédéral et une dans les Commissions fédérales. 3 Comités régionaux sont présidés par une femme. Une quinzaine sont instructrices et 7 sont compétitrices. Nombreuses sont impliquées au niveau régional et local, dans des postes de secrétaire, chargées des Commissions « communication », « féminine » ou « jeunes ». Si la faible proportion de femmes pilotes dans le monde aéronautique doit faire l'objet d'une réflexion et mérite l'attention de tous, la FFPLUM au travers de sa Commission « Voler au féminin » montre sa volonté de sensibilisation du public féminin, à la pratique aéronautique avec notamment, les journées régionales découverte « Voler au féminin » en direction des femmes non initiées et organisées avec les clubs, à l'initiative des Comités régionaux.

**2014,
une année
"opération
séduction"
des femmes.**



MARS → Le 9 mars, en Pays de la Loire dans le cadre de la Semaine Mondiale des Femmes de l'Air - « **La Baule donne des ailes aux femmes** » organisé en partenariat avec l'Institut des Femmes de l'Air du Monde, communauté sur le Web, basée au Canada. Cet événement s'est produit, dans le même temps, en Grèce, Irlande, USA, Canada, Afrique du Sud et Australie. L'opération était "marrainée" par Christine de Saint Genois de Grand Breucq, l'une des premières femmes commandant de bord en aviation de ligne, dans le monde et, ambassadrice à l'ONU pour les droits des femmes. Originnaire de la région, elle est venue spécialement pour nous, des USA, patrie dans laquelle, elle a pu atteindre ses objectifs professionnels en tant que femme et, où elle réside une partie de l'année. Retrouvez l'ensemble de l'action mondiale sur www.womenofaviationweek.org et sur les réseaux sociaux.

Cette action de sensibilisation du public féminin, ceci dans TOUTES les activités aéronautiques, a été réalisée grâce à la coopération des acteurs locaux (Ville de La Baule, clubs et professionnels présents sur le site ou à proximité) et régionaux (Région, Comités régionaux ULM, avion...) et avec le soutien sans faille de l'aérodrome de La Baule-Escoublac. Nous remercions aussi les nombreux pilotes femmes et hommes de toutes disciplines qui ont répondu à notre invitation et, en raison du thème 2014, Amandine Hivert-Vignes, compétitrice voltige, qui a échangé sur sa pratique, avec le public.

Plus de détails et des photos, sur le site fédéral. Voir aussi l'action 2012 au Touquet avec le CR ULM Nord Pas De Calais.

→ Rattachées à cet événement, les premières journées découverte « Voler au féminin » ont eu lieu les 1, 2, 8 et 9 mars à Bozouls (CD Aveyron) mais aussi en PACA, à Cuers.

MAI → Pour les Championnats de France, du 25 au 27 mai à Levroux, soutien à la sensibilisation des femmes, aux côtés des Commissions « sportive » et « paramoteurs », avec la gratuité des frais d'inscription.

JUIN → 10° Fly-in des femmes pilotes européennes en Allemagne organisé par la FEWP GERMANY du 20 au 22 juin, à BADEN-DORF, où les pilotes françaises sont invitées.

JUILLET → Les 5 et 6 Juillet, le 11° rassemblement national des femmes pilotes ULM à Gray St-Adrien - LFEV - en région Franche-Comté. Organisation CR ULM Franche-Comté et les Ailes de Saint Adrien.

SEPTEMBRE → Le 28 septembre, le 4° rassemblement organisé par l'Association Française des Femmes Pilotes, avec le soutien du CNFAS. Lieu non encore connu.



Infos et contact

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

EN CAS DE SINISTRE, AYEZ LES BONS RÉFLEXES !

« *J'ai déjà fait réparer* », « *mon sinistre a eu lieu il y a un mois environ* » ou encore « *mon passager n'étant que légèrement blessé, je n'ai pas pris la peine de déclarer mon accident à l'assurance* »,

telles sont les phrases que nous entendons fréquemment au service sinistre. Ce constat nous amène à rappeler quelle est la bonne conduite à tenir en cas de sinistre.

Mais avant de rentrer dans le vif du sujet commençons par le commencement à savoir l'avant sinistre ou ce que l'on peut appeler modestement pour faire un parallèle avec l'aviation : « **la pré-vol sinistre** ».

En effet, comme un pilote effectue avec soin une visite pré-vol avant d'envisager de décoller avec son appareil, il est tout aussi important d'anticiper un éventuel sinistre, et ce sans que cela ne vous porte malheur rassurez-vous !

Tout d'abord, il vous appartient de vérifier que vous volez en conformité avec les Règles de l'Air et que vos documents sont en cours de validité. En cas de sinistre, un refus de prise en charge risque de vous être opposé par l'assureur si ces obligations n'ont pas été respectées.

Bien évidemment mais est-ce vraiment utile de le rappeler, vous devez également être licencié à la FFPLUM pour l'année en cours et avoir pris soin de souscrire les garanties responsabilité civile obligatoires pour les dommages que vous pouvez occasionner aux tiers et individuelle accident pour vos propres dommages corporels (garantie vivement recommandée).

Nous vous rappelons que pour les dommages subis par votre appareil, ceux-ci ne seront couverts que si vous avez souscrit une assurance « casse ».

Ensuite, il convient de prévenir vos proches de votre vol, et de l'heure approximative de votre retour. Laissez-leur également les coordonnées de vos assureurs pour les différentes garanties souscrites (assurance RC, CASSE, Assistance, INDIVIDUELLE ACCIDENT...) et en particulier celles de l'assistance. En effet, si vous avez opté pour l'assurance INDIVIDUELLE ACCIDENT fédérale de la FFPLUM, l'assistance rapatriement y est systématiquement associée. C'est elle qui sera amenée à intervenir en premier lieu après les autorités pour organiser le secours aux personnes en cas d'accident (cf. encart ci-dessous). Pensez aussi à emporter avec vous ces informations...

Ces précautions d'usage n'empêchent malheureusement pas la survenance d'un sinistre mais vous aideront, ainsi que vos proches, à gérer au mieux tout événement imprévu.

Projetons-nous maintenant au jour du sinistre si malheureusement celui-ci devait vous arriver.

1- QUAND déclarer mon sinistre ?

Tout sinistre doit être déclaré dans un délai de 5 jours ouvrés (48 heures en cas de vol) à compter de la date de survenance, auprès du courtier d'assurances et/ou de la Fédération. En cas de vol ou vandalisme, une plainte doit aussitôt être déposée auprès de la Gendarmerie. Une déclaration doit être faite auprès des Autorités compétentes. En cas de blessures, et si le pilote et/ou son passager nécessitent un rapatriement ou la mise en place de secours, une demande d'ouverture de dossier doit aussitôt être faite auprès d'EUROP ASSISTANCE. ATTENTION : il conviendra d'obtenir leur accord préalable avant de prendre toute initiative ou d'engager toute dépense.

2- COMMENT déclarer mon sinistre ?

Par téléphone :

► Les jours ouvrables, auprès de la FFPLUM qui se chargera d'informer le courtier d'assurances AIR COURTAGE ASSURANCES. Si l'accident se produit le week-end ou un jour férié, il conviendra de faire votre déclaration le 1er jour ouvrable qui suit.

Par courrier ou email :

► Un formulaire de déclaration de sinistre devra ultérieurement être régularisé et adressé à la FFPLUM en joignant les documents concernant le (ou les) aéronefs impliqués (fiche d'identification, carte d'identification..) ainsi que les documents concernant le pilote impliqué dans l'accident (brevet et licence de pilote ULM). Dès réception de votre dossier, la FFPLUM se chargera de le faire suivre à AIR COURTAGE ASSURANCES.

3- QUELLES MESURES dois-je prendre ?

Il vous appartient d'apporter la preuve de votre préjudice. Il est donc vivement recommandé de :

- déclarer immédiatement le sinistre aux autorités compétentes,
- prendre des photos sur le lieu de l'accident,

- relever les coordonnées des témoins éventuels,
- prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages et mettre à l'abri les biens endommagés,
- adresser une lettre de mise en cause au tiers responsable, en recommandant avec AR, s'il s'avère que la responsabilité d'un tiers peut être recherchée,
- conserver les biens endommagés en cas d'expertise,
- faire établir un devis de remise en état par un professionnel,
- ne jamais réparer sans accord préalable des assureurs ou des experts.

Pour conclure, l'adage « *mieux vaut prévenir que guérir* » prend tout son sens lorsque l'on est confronté à un événement imprévu tel qu'un sinistre. Il est donc impératif d'être bien préparé et d'effectuer sa « pré-vol sinistre » avec soin tout en s'assurant que chacune des questions évoquées trouve une réponse rapidement. Le plus important au final étant d'acquiescer les bons réflexes avant et après la survenance d'un sinistre. ...

Francesco ABAWI
Responsable Service Sinistres
AIR COURTAGE ASSURANCES

Pensez à communiquer à vos proches les informations ci-dessous, et à les emporter avec vous

QUI CONTACTER EN CAS DE SINISTRE ?

La Fédération
FFPLUM
96, rue Marc Sangnier
94704 MAISONS ALFORT CEDEX
Tél. : 01.49.81.74.83
Fax : 01 49 81 74 51
Email : ffplum@ffplum.com

Le Courtier d'assurances
AIR COURTAGE ASSURANCES
Hôtel d'Entreprises Pierre Blanche
Allée des Lilas - BP 70008
01155 ST VULBAS CEDEX
Tél. : 04.27.46.54.00 (taper 1)
Email : sinistres@air-assurances.com

L'assistance rapatriement
EUROP ASSISTANCE (si la garantie Individuelle Accident a été souscrite)
1, Promenade de la Bonnette
92230 GENNEVILLIERS
Tél. : 01.41.85.94.02
(33.1.41.85.94.02 depuis l'Étranger)
Fax : 01.41.85.85.71

N° de contrat pour le pilote : 58.223.605
N° de contrat pour le passager : 58.223.611



TOUT BIEN FIXÉ TOUT BIEN FERMÉ

“ **Ça m’est arrivé en 2013** : après une prévol soignée je m’installe aux commandes pour un petit tour local tranquille. L’un de mes objectifs est de confirmer le bon comportement d’une nouvelle batterie LiFePo montée en début d’année et qui n’a pas volé depuis un mois. Je suis donc particulièrement attentif à la procédure de démarrage, à l’ampèremètre, aux odeurs de brûlé éventuelles etc. un peu trop peut-être. En effet, le moteur démarre sans se faire prier, mais la verrière s’ouvre immédiatement sous l’effet du souffle, ce qui m’oblige à couper.

Résultat : un rail de glissière marqué, que la prudence commande de remplacer avant d’aller voler. Sur cet ULM spécifique, certes la check-list de cabine était évasive sur ce point, mais le manuel précisait sans ambiguïté que le démarrage ne doit intervenir qu’avec l’habitacle verrouillé. La force de l’habitude m’a poussé à suivre la procédure classique consistant à ne le faire qu’après le démarrage. ”

En 2013, au moins 4 accidents dont deux graves ont eu pour origine reconnue la mauvaise fermeture d’une porte, d’une verrière ou la fixation d’un accessoire qui s’est détachée en vol pour aller percuter la cellule de l’appareil. Mais ce ne sont pas toujours des erreurs comme celle de mon retour d’expérience relaté plus haut qui provoquent ce genre de problème.

En remontant sur les dix années passées, on relève dans les archives d’accidentologie de la FFPLUM nombre d’exemples qui mettent en évidence des négligences ou des modifications techniques mal adaptées :

- **Perte d’une trappe de visite** - les vis freinées montées d’origine pour en assurer la fermeture avaient été remplacées par des attaches de tour.
- **Percussion de l’hélice par le filtre à air qui s’est déboîté** - l’emmanchement de ce dernier sur les carburateurs n’était pas sécurisé - plusieurs exemples sur appareils en configuration propulsive - pendulaires, autogires et motoplans.
- **Perte d’un parebrise en vol** - adaptation d’un modèle de très grande surface non prévu par le constructeur - plus d’un an après son installation, les points de fixation se sont arrachés - la résistance structurelle du carénage sur lequel ils avaient été fixés s’est avérée insuffisante pour supporter l’effort provoqué par l’augmentation de traînée et de vibrations.
- **Perte en vol d’un carénage de roue** - redécollage sans intervention technique avec un accessoire endommagé « de longue date » par un choc sur une pierre.
- **Blocage de la commande de lacet** - La barre de tractage entreposée derrière les sièges était mal arrimée et a glissé dans le cône de queue.

Les accessoires doivent aussi faire l’objet de l’attention du pilote. Si le jeu de cartes emporté par le vent est un classique des appareils ouverts, et la ceinture déboutée avalés par l’hélice une avanie possible à bord des pendulaires, on trouve d’autres exemples, pas tous issus de l’ULM d’ailleurs.

Un pilote d’hélicoptère m’a raconté avoir un jour vu tomber quelque chose devant lui au moment de l’embrayage de son



rotor. C'était un bouchon du bidon d'huile oublié sur une pale.

Un accident, uniquement matériel heureusement, a été provoqué par le décollage d'un autocollant publicitaire provisoire qui est allé se coller sur une entrée d'air du moteur.

Ces événements relèvent pour la plupart du « petit détail », en général plutôt simple à régler. Et pourtant, la plupart d'entre eux ont eu des conséquences suffisamment sérieuses pour que les bases de données en conservent la trace, parfois dramatique. Leur inventaire illustre un potentiel d'amélioration important de la sécurité,

sur lequel tous les pilotes d'ULM ont la faculté d'exercer leur responsabilité.

Thierry Couderc
Président Commission
sécurité.



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

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

Retour d'Expérience - ULM (id = 5741)		VISUALISATION DU REX	
Date de vol :	09/08/2012	Nature du vol :	autre (*)
Fonction :	Pilote	Nature vol autre :	à l'atelier
Meteo :	Favorable	Phase du vol :	autre (*)
Appareil :	Pendulaire	Phase vol autre :	opération d'entretien
Equipements :	Parachute Radio GPS	Catégorie	Technique
Description :			
J'ai remplacé l'an dernier mon ancien ULM par un modèle un peu ancien mais beaucoup plus performant et plus perfectionné, acquis d'occasion auprès d'un particulier. Après une vingtaine d'heures de vol sans problème, je me suis aperçu que l'un des amortisseurs était devenu un tout petit peu moins long que l'autre. Il s'agit d'un modèle pneumatique que je n'avais pas sur mon ancien chariot. Mon ancien instructeur joint au téléphone me dit que ce n'est rien du tout, qu'il suffit de regonfler par la valve comme celle des pneus de voiture qui se trouve à la base des vérins, à la pression indiquée par le manuel d'entretien. Je crois avoir compris, mais j'ai tors.			
Commentaires :			
Sans un regard sur le manuel d'entretien que l'instructeur m'a pourtant invité à consulter, je me précipite sur mon gonfleur de pneus en me disant qu'il suffit que je gonfle jusqu'à ce que les deux amortisseurs soient à la même longueur. Mais quand je le branche, j'ai la surprise de constater que le vérin se dégonfle complètement et envoi en plus une giclée d'huile. Bilan de la bêtise mon amortisseur est à réviser, peut-être même à changer. Quand je lis la doc, je comprends que j'ai voulu employer un gonfleur totalement inadapté, qui va jusqu'à 5 bars sur un accessoire qui se gonfle à 40 bars avec une pompe spéciale. Le plus rageant, a été d'apprendre - bien trop tard - que le club avait une telle pompe à me prêter.			
Enseignement :			
Très consciencieux, le vendeur de mon ULM m'avait pourtant donné avec, un classeur de près de 80 pages contenant le manuel de vol, les livrets d'entretien, du chariot, du moteur et de la voile, ainsi que les factures d'achat des rechanges des révisions et les modes d'emploi des accessoires parachute, radio, GPS. Il y a là dedans toute la doc du fabricant sur les amortisseurs, la façon de les régler, l'outillage nécessaire, mais j'avoue avoir négligé de bien lire tout ça. Si au lieu de me précipiter en croyant savoir, j'avais pris le temps de le faire, ou au moins de questionner l'ancien propriétaire avant de commencer, je n'aurais pas immobilisé mon ULM et occasionné des frais inutiles pour une trop grande confiance dans mes capacités techniques !!! Une suggestion quand même : puisqu'il faut une pompe spéciale, ce serait rusé de la part du constructeur d'installer un embout de gonflage spécial aussi, au lieu d'un modèle pour pneus. Comme ça ses vérins seraient à l'abri des idiots dans mon genre.			
Impression : Neutre 😐			



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



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

Des perles relevées avec goût de quelques principes de droit

Je voudrais préciser que le présent article est rédigé sous la seule et stricte responsabilité de son auteur qui a, de façon ludique mais cependant sérieuse, souhaité laisser aller sa plume et rectifier quelques sérieux dérapages commis vis-à-vis du droit aérien.

Je n'ai pu me résoudre en effet à laisser sans réponse quelques inepties juridiques relevées de-ci de-là me proposant d'en relever quelques perles afin que le lecteur ne fonde pas ses futurs raisonnements, démarches et agissements aéronautiques, sur la base de principes erronés et défaillants.

1. Des « perles » relatives à la question de l'indemnisation des victimes d'accident aérien

1) On rappelle les grandes lignes de l'indemnisation des victimes au terme desquelles les règles du droit civil français ne sont pas opposables au transporteur aérien lorsque sa responsabilité est recherchée en sa qualité de transporteur de personnes.

Par transporteur il faut entendre tout pilote d'un ULM des six classes répertoriées, étant également inclus en qualité de transporteur un pilote de parapente avec son passager.

2) Quant aux personnes transportées, il s'agit évidemment des passagers.

3) Différents articles parus dans ULM Info ont rappelé que la responsabilité du transporteur était exclusivement régie par les seules dispositions très restrictives de la convention de Varsovie, quelles que soient les personnes qui les mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles agissent (*articles L. 6421-4 et L. 6422-2 du Code des transports*).

4) Pour simplifier le régime d'indemnisation en style télégraphique, on rappelle que :

► Passager d'ULM payant - accident - **indemnisation automatique** du passager ou de ses ayants droit à hauteur de 114.336 euros sans avoir à démontrer la faute du pilote.

► Passager d'ULM payant - accident - preuve rapportée par le passager payant d'une **faute inexcusable*** du pilote - *très difficile à rapporter* - = **indemnisation déplafonnée** à hauteur du préjudice effectif subi par la victime passager ou ses ayants droit.

► Passager gratuit - accident = nécessité pour le passager de **faire d'abord la preuve d'une faute du pilote** pour obtenir l'indemnisation - **plafonnée** - de la convention de Varsovie à hauteur de 114.336 €,

► puis si le passager gratuit veut obtenir un déplafonnement de son indemnisation : preuve nécessaire **et** de la faute du pilote + preuve - *très difficile à rapporter* - de la faute inexcusable* du pilote.

Toutes ces limitations peuvent être combattues par des polices d'assurance souscrites spécifiquement pour chaque hypothèse, mais ce qui dans la pratique est extrêmement rare de telle sorte que les passagers d'un ULM prennent de fait systématiquement de sérieux risques de ne pouvoir être indemnisés de la totalité du préjudice subi voire de ne bénéficier d'aucune indemnisation !



Pourmandise et du recadrage doit aérien malmenés...

Ces quelques principes rappelés nous permettent d'examiner les « perles » qui y font suite... !

Première proposition erronée relevée :

« Dans le cadre d'un vol gratuit, la victime ou ses ayants droit, doit établir une faute en lien avec son dommage pour engager la responsabilité du pilote.

Si elle y parvient, elle pourra solliciter l'indemnisation intégrale de son préjudice sans plafonnement ».

Certainement pas !

Comme évoqué ci-dessus, quand le vol est gratuit, c'est un parcours du combattant qui s'impose à la victime ou ses ayants droit qui doivent :

► tout d'abord dans un premier temps faire la démonstration de la faute du pilote pour obtenir l'indemnisation plafonnée par la convention de Varsovie à hauteur de 114.336 euros, ce qui n'est guère évident,

► puis seulement dans un second temps, si la victime ou ses ayants droit demandent l'indemnisation intégrale et déplafonnée de leur préjudice, ils devront, comme pour le cas du passager payant, faire la preuve d'une faute inexcusable du pilote !

Deuxième proposition inepte relevée :

« Le passager victime d'une infraction dans le cadre de l'utilisation d'un ULM ne peut pas se constituer partie civile ».

Certainement pas !

Ne doit pas être confondu en effet le droit à indemnisation et la faculté pour une victime ou ses ayants droit de se constituer partie civile devant la justice pénale sans demander de dommages et intérêts.

En effet, il est établi que le juge pénal n'est pas compétent pour accorder à un passager d'aéronef victime ou à ses ayants droit une quelconque indemnisation. Seuls les juges civils appliquant la convention de Varsovie sont compétents pour ce faire.

En revanche, la victime ou ses ayants droit peuvent parfaitement venir soutenir l'accusation en se constituant partie civile sans qu'il soit nécessaire de solliciter des dommages et intérêts que seuls les juges civils pourront lui accorder.

De fait, la victime ou ses ayants droit peuvent trouver un intérêt évident à venir appuyer l'accusation, demander par exemple des investigations particulières devant un juge d'instruction, demander l'audition de témoins le tout permettant de favoriser la mise à jour

de la responsabilité pénale de l'auteur d'un accident.

Pour autant, la partie civile ne pourra que participer à la mise à jour de la culpabilité de l'auteur de l'accident, sans pouvoir solliciter l'indemnisation de son préjudice devant le juge pénal, ce qu'elle pourra faire parallèlement devant le juge civil.

Attention cependant au fait que la prescription pour demander réparation sur le fondement de la convention de Varsovie est de deux années à compter du sinistre.

On a pu voir en effet des parties civiles qui venaient soutenir l'accusation sans pouvoir légalement demander indemnisation de leur préjudice, puis... laissaient passer le délai de réparation civile de deux années et se trouvaient alors dépourvues pour l'éternité d'un droit à réparation !

Le domaine de la réparation des victimes, passager d'un ULM n'est pas le seul domaine qui voit éclore les « perles » juridiques.

suite ►

2. Des perles relevées dans d'autres domaines du droit aérien

Troisième proposition erronée relevée :

« En cas de cession d'un ULM à titre gratuit, il faut d'abord effectuer tous les tests (sic) pour obtenir l'autorisation de vol (sic) et l'homologation (sic) de l'ULM » !!

Ces trois concepts de tests, d'autorisation de vol et d'homologation de l'ULM sont une surprise, audacieuse et téméraire nouveauté vis-à-vis de la cession d'un ULM, qu'il soit vendu ou qu'il soit donné à titre gratuit.

La réglementation ULM n'a prévu... aucun de ces concepts qui ne peuvent procéder que du souci de leurs auteurs de s'instaurer législateur en coin de table...

Soit une machine est en effet en état de navigabilité soit elle ne l'est pas.

Soit l'ULM est apte au vol conformément aux dispositions de l'article 14 de l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux ULM, soit il n'est pas apte au vol.

Soit l'ULM a subi ou n'a pas subi de modifications mineures ou majeures susceptibles de modifier ses caractéristiques, soit encore l'ULM a ou non subi une modification influençant sa masse à vide et susceptible d'entraîner délivrance d'une attestation de conformité après modification de l'ULM.

Mais ni « tests », « autorisation de vol » ou « homologation » ne sont des concepts du droit aérien afférents aux ULM qui n'ont d'autre nature que de sérieusement induire en erreur les propriétaires de machines qui envisagent de les céder !

En réalité, que l'on soit dans le domaine de la donation gratuite ou dans le domaine de la vente, les questions posées sont strictement identiques.

Ainsi :

► soit le donateur ou le vendeur vend ou donne un ULM en état de navigabilité avec la carte d'identification qui y est attachée, en joignant ladite carte d'identification barrée avec mention « vendu le

[date] » et signée, la fiche d'identification ou le formulaire de référence du dossier technique, une déclaration d'aptitude au vol et l'attestation de cession, et le cas échéant la fiche de pesée initiale ou sa dernière édition si la masse à vide de l'ULM a changé suite à une modification mineure ou majeure, et enfin toutes les attestations de conformité après modification majeure ; ce sont là tous éléments et déclarations que le donateur ou le vendeur remettra et attestera et qui engageront sa responsabilité civile ou pénale pour le futur,

► soit le donateur ou le vendeur donne ou vend, le bien en l'état, démuné de sa navigabilité, sans garantie aucune, le donataire ou l'acheteur devant alors faire strictement son affaire personnelle du bon ou du mauvais état de la machine, du renouvellement de la carte d'identification de l'ULM cédé ou donné et mettre en œuvre, à cette occasion, les vérifications et les remises en état qui peuvent s'imposer pour que la machine se retrouve en conformité avec les prescriptions techniques du dossier technique déposé auprès de l'administration par le constructeur. En revanche « tests », « demande d'autorisation de vol » ou « homologation » de l'ULM sont des concepts fantaisistes !

Quatrième proposition erronée relevée :

« La cession de propriété d'un ULM est constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre français d'immatriculation qui vaut titre de propriété ».

Certainement pas !

Le registre français est exclusivement réservé aux appareils certifiés volant sous régime du certificat de navigabilité et inscrits dans le registre F dont sont exclus les ULM qui ne sont qu'identifiés et non immatriculés.

Dans ces conditions, si le formalisme imposé par le registre des immatriculations ne s'applique pas aux ULM, en revanche ces derniers ne bénéficient pas des mesures de protection propres aux appareils certifiés comme par exemple la consultation du registre national pour toutes interrogations sur telle ou telle machine (*nom du propriétaire, existence d'un leasing, date de vente, existence ou faculté d'inscription d'une hypothèque sur aéronef permettant de protéger les créanciers et de favoriser les ventes forcées.*)

Cinquième proposition relevée :

Les ouvrages concernant le droit aérien sont finalement peu nombreux. Ceux qui s'y aventurent doivent le faire avec modestie, précision et connaissance marquée de la matière.

Ainsi un récent et nouvel ouvrage prétend traiter de *l'indemnisation des victimes en « droit aéronautique français »*, concept doublement impropre alors qu'il s'agit d'abord de traiter du « droit aérien » c'est-à-dire de tout ce qui a trait et est propre à l'aviation quand le concept « aéronautique » ne vise que ce qui est relatif à la navigation aérienne et alors ensuite qu'évoquer l'indemnisation des victimes en droit français (*et essentiellement l'indemnisation des passagers*) laisse pour le moins perplexé, puisque le droit français... ne s'en préoccupe pas et ne veut pas s'en préoccuper ! Laissant impérativement le soin aux tribunaux français de n'appliquer que les dispositions impératives de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 à l'exclusion des principes français de la responsabilité civile inapplicables au transporteur (*et sauf bien sûr le cas des victimes au sol d'un aéronef qui leur tombe sur la tête... ! Et qui verra la mise en œuvre des principes classiques du droit français de la réparation... mais, on se ne trouve plus stricto sensu dans le domaine du droit aérien !*).

Ainsi, l'indemnisation des victimes sous l'angle du droit aérien français est donc susceptible de se résumer, de fait à très peu de choses ! Sauf modification législative que rien ne permet d'entrevoir en l'état.



En conclusion, le présent article n'a que vocation à attirer l'attention du lecteur sur le fait que toute proposition en matière de droit aérien ne saurait être prise et valoir comme argent comptant !



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

Aviasport 706/707
Janv./Fev. 2014

Le billet de **Bernard Chabbert**



L'art de [faire] voler

L'autre jour, je passe une heure dans un moyen courrier contemporain représentatif de l'état de l'art aéronautique actuel, avec en particulier des commandes de vol électriques et, nichés entre la main du pilote et la trajectoire, une collection de systèmes destinés à filtrer, lisser, arrondir, protéger, adoucir le pilotage émanant tout de même d'un être humain équipé, lui, d'une licence de pilote.

Beau temps, belle mer, bel avion.

Et dès la rotation, j'ai l'impression que celui qui est derrière les commandes pilote non par pressions, mais par impulsions. L'avion est animé de mouvements quasiment saccadés, les départs en roulis sont marqués, les variations de pente sont affirmées, et je vois sur une mise en virage l'ensemble des têtes des passagers assis devant moi osciller au rythme des petites claques que le pilote, devant, inflige à son mini-manche...

Bon, on est arrivés à l'heure, intacts, et le toucher des roues à destination a même été d'une belle facture. Alors de quoi me plains-je ? Je dois faire partie d'une espèce surannée, celle de ceux qui pensent que, comme me l'avait seriné, répété sur tous les tons, inculqué comme s'il s'agissait d'un dogme absolu la petite population de types qui s'étaient mis en tête de m'apprendre à piloter, l'idéal du pilotage c'est que l'avion ne devrait même pas se rendre compte qu'il vole tant les actions de l'aviateur sur les commandes doivent être mesurées, fluides, dosées.

Ces types-là pensaient que le pilotage peut être un art. D'ailleurs, un des livres de chevet des aviateurs des années 1930, signé de messieurs Monville et Costa, s'intitulait justement *L'art du pilotage*.

Piloter, disent certains, n'est pas un art. C'est juste un ensemble de techniques gestuelles qui permettent de maîtriser la trajectoire d'une machine volante.

Piloter, disent d'autres, c'est une étrange activité qui ressemble un peu à ce que font les musiciens avec leurs instruments : ils fabriquent une mélodie qui, aussitôt née aussitôt évaporée, entraîne celui qui écoute à partager les impressions, les sentiments, les intentions, les émotions de celui qui joue.

Mais attention : voler n'est pas donner un concert, les passagers montent dans un avion pour aller de A vers B, et basta. Alors, quel rapport avec la musique ?

... Pourtant, pourtant.

En nos temps de dictature des critères

économiques, de glorification du *low-cost* comme évangile absolu, on a tendance à considérer que celui qui paye pour être transporté par avion est un client. Le terme de « passager » devrait disparaître, disent les comptables... Oui mais voilà, il suffit de s'installer dans un avion pour constater qu'un nombre important de « clients » en train de boucler leurs ceintures savent qu'ils sont enfermés à l'intérieur d'un tuyau qui va les amener, au bon vouloir d'une paire d'inconnus installés derrière la porte du cockpit, à filer dans un quasi-vide et une température extérieure frisant les moins 50 plus haut que l'Everest à une vitesse sept fois plus grande que celle qu'ils pratiquent sur l'autoroute ; ces gens installés dans un avion se considèrent, eux, comme des passagers.

Ils peuvent, pour certains, avoir en tête les

L'art de voler est totalement construit sur le respect : il faut d'abord respecter les lois de la physique, pas moyen de survivre si on pense qu'elles peuvent être contournées. Et il faut, impérativement, respecter ceux que nous faisons voler.

gros titres des journaux lorsqu'un accident aérien survient. D'autres ont tout simplement peur de voler, et cela peut même concerner des pilotes devenus passagers l'espace d'un vol. D'autres, c'est vrai, n'en ont rien à faire et ne pensent à rien de tout cela. Sauf que si ça se met soudain à turbuler un peu sèchement, lors de la montée en traversant la couche, ils se souviennent d'un coup qu'ils ne sont pas en position de maîtriser leur destinée, confiée à un équipage auquel ils doivent faire confiance...

Tout cela fait bien entendu partie de la culture aéronautique des professionnels de l'aviation. Le « confort passager » est un concept qu'apprennent ceux qui pilotent les avions de ligne...

Mais revenons à nos petits avions, et à nos ULM exploités depuis nos jolies pistes parfois encore en herbe.

Il n'y a rien de plus facile que de transformer un Rambo péremptoire en serpillère, m'avait

un jour affirmé Jean Eyquem, l'un des hommes qui a ramené la voltige française sur les podiums planétaires : on installe Rambo dans un *Cap-10*, et on lui assène trois minutes de G alternés et de rotations pilotées sans aucun souci de faire doux. Résultat garanti, Rambo implose.

Mais là n'est pas le but.

Le but, c'est aussi de faire voler une grand-mère un peu inquiète et de la ramener émerveillée, éclairée d'impressions et de sensations qui l'espace d'un instant l'ont transportée très au-dessus des vicissitudes de la vie normale. Car l'avion peut faire ça : l'autre jour, dans un autre avion de ligne, une dame assise près du hublot avait silencieusement passé une heure de sa vie au royaume des anges, contemplant les nuages, l'ombre de l'avion filant follement de canyon éclatant en crête inondée de soleil, entourée de l'arc en ciel baptisée autrefois « auréole de l'aviateur », se régaland de voir défiler, neuf kilomètres plus bas, une carte de France en vraie grandeur, et finalement s'émerveillant de découvrir, alors que nous survolions Poitiers, les reflets orange du soleil descendant sur l'Atlantique au-delà de Royan... Émerveillée, la dame, de voir le monde avec le regard d'un ange.

Nous, qui avons la chance de piloter, nous devons absolument offrir aux autres, à nos passagers, des moments de cette beauté unique que l'on découvre au fil des vols, courts ou longs. Et qu'importe l'avion, du moment qu'il vole il est un tapis magique...

Ce n'est pas difficile, mais ça implique une attitude fondée sur le respect. Et là on touche à ce qui est finalement l'essence même de cet art de voler : il est entièrement, totalement construit sur le respect. Il faut d'abord respecter les lois de la physique, pas moyen de survivre si on pense qu'elles peuvent être contournées. Et il faut, impérativement, respecter ceux que nous faisons voler. Surtout s'ils ne connaissent rien à l'aviation.

Car au final, c'est pour eux que tout cela existe. Et si nous ramenons au sol quelqu'un qui dit, avec l'air soudain sérieux, que ça lui donne envie de se mettre au pilotage, là on a gagné et on peut rentrer à la maison content de sa journée.

Il n'y a rien de plus satisfaisant que de faire partager quelque chose de beau. On pourrait faire de l'année qui s'ouvre une année durant laquelle chaque pilote se met au défi de faire naître au moins un autre aviateur...

Volez prudents !



Pil^oter un ULM malgré le handicap

Coordination-maitrise de soi, respect des règles, cette discipline favorise le dépassement de l'intégration des personnes handicapées.



C'est d'abord un bel exemple d'intégration : valides et personnes handicapées se retrouvent ensemble, sur un pied d'égalité pour partager la même passion. Souvent, le handicap isole les gens. Le sport en général, et l'ULM en particulier, permet de sortir, de rencontrer d'autres personnes, de maintenir le lien social.

Le pilotage de l'ULM est accessible aux personnes atteintes de handicaps très différents : Paraplégiques, amputés, poliomyélitiques, sourds... et même mal voyants.

Cette activité très technique se pratique en utilisant des ULM équipés de commandes adaptées au handicap, le plus souvent le malonnier remplace le palonnier mais d'autres équipements peuvent être étudiés et installés suivant les besoins.

Toutes les classes d'ULM - pendulaires - multiaxes - paramoteurs - autogires - hélicoptères, permettent aux

handicapés de découvrir le plaisir du vol et aussi de participer au même titre que les pilotes valides aux diverses manifestations et compétitions organisées par la FFPLUM.

Cette année, la Commission Vols Adaptés au Handicap compte organiser un rassemblement des Pilotes Handis à l'instar du rassemblement des Femmes Pilotes, afin de se connaître et de partager tous ensemble cette passion dévorante ; cela pourrait avoir lieu soit au Salon annuel de l'ULM de Blois, soit à Saint-Yan au FLYIN AIR FRANCE KLM,

ou lors des journées du RSA à Vichy.

A Levroux auront lieu :

► Du 25 au 27 mai le Championnat de France ULM 2014 Pendulaires, Multi-axes, et autogires. (page 20)



Le Kompres
de Bernard
Reymann (ULM
Info 84 -09-2013)



► Et du 29 au 31 le Championnat de France Paramoteurs.

N'hésitez pas à participer à ces manifestations et championnats, nous vous y attendons. Aux commandes d'un

ULM, que le pilote soit valide ou handicapé, il y a un **PILOTE** avec les mêmes qualités, les mêmes compétences, le même enthousiasme et la même passion.

Alors, à bientôt.



Alain Postal

Commission Vol adapté FFPLUM

Le Malonnier de Jean-Pierre Bastin, réalisé par Jean-Daniel Roman / Aéro Services Guepard. (ULM Info 65 - 09. 2008)

Publicité

LE VOL ULTRA-LÉGER

D-MOTOR LF 26 ET 39

4 cylindres
injection 95 CV

58 kg en ordre de marche



6 cylindres injection 130 CV

78 kg en ordre de marche



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



* homologation en cours.

Tél. +33 02 40 64 21 66

Fax. +33 02 40 64 15 22

contact@randkar.fr

www.randkar.fr





COMITE REGIONAL ULM



Région PACA

Le 60^e anniversaire de la GTA

Une fois de plus le Comité régional PACA a répondu présent à la demande de la Fédération et de son président pour l'invitation du Général Damien Striebig, Commandant de la Gendarmerie des Transport Aériens.

Il est en effet de tradition que systématiquement Dominique Méreuze, lors de ses nombreux déplacements en régions, demande au président de région d'être présent.

La GTA fêtait ses 60 ans et la Sainte-Geneviève, patronne des Gendarmes, à Marseille ce vendredi 29 novembre 2013.



Le Général Damien Striebig.

Voici un exemple rare en région PACA, comme Niort, Bourg-en-Bresse, St-Dié-des-Vosges et bien d'autres où le programme a débuté à 10 h 30 par une messe à Notre-Dame de la Garde présidée par le recteur de la basilique, le père Jacques Bouchet, en présence de la musique de la Garde Républicaine.

À 12 h 00 un cocktail était offert dans le tout nouveau Mucem (Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée) au Fort St-Jean dans le salon d'honneur VIP au

4^eme étage avec vue sur tout le Vieux Port. L'ensemble des invités représentaient les responsables locaux, régionaux et nationaux de toutes les institutions : DGAC, Douanes, PAF, Gendarmerie. Une invitation à ne pas manquer !

Quelle prestigieuse cérémonie !

Dans son discours le Général a précisé qu'à son initiative l'utilisation d'ULM avait été expérimentée pour des missions de la GTA, qu'un petit groupe de gendarmes, instructeurs ULM avait effectué environ 200 heures et que l'expérience était très concluante, non seulement en matière de coût, mais aussi d'efficacité et de sécurité.

Reste maintenant à faire valider le concept par les autorités compétentes.

Si l'on fait le point sur toutes les initiatives de la part de nos institutions, ministères, Défense, Intérieur et même les Douanes, l'ULM est au cœur de bien des projets aéronautiques officiels.

Actuellement, localement, nous sommes acteurs dans des réunions avec l'Entente Interdépartementale de Valabre, l'une des composantes de la Sécurité Civile spécialisée dans les feux de forêt afin d'expérimenter un ULM équipé d'une caméra performante géo stabilisée pour une retransmission d'images à l'État Major de zone.

Toutes ces expérimentations ont pour motif le coût d'exploitation, mais surtout la facilité d'utilisation des matériels installés à bord, la disponibilité et la maniabilité de nos aéro-nefs.

Je le dis et je le répète : parce qu'elle ne cesse d'évoluer, d'innover et d'intéresser les véritables passionnés du ciel, « L'aéronautique certifiée a le poids de l'Histoire mais l'ULM est dans le sens de l'Histoire ».

Christian PICCIOLI
Comité Régional ULM PACA.



COMITE REGIONAL ULM



* île de France



IDF SLALOMANIA

Le dimanche 19 janvier sur le terrain de Boigny-Méréville LF9152 dans le département de l'Essonne (91), s'est tenue la 3^eme journée découverte slalom paramoteur.

Un événement piloté par François Acquaviva, Président du club paramoteur « Les copains d'Éole » sous l'impulsion de la Commission Paramoteur de la FFPLUM et du Comité régional ULM d'Île-de-France avec la présence de son président Mohamed AZZOUNI.

Une belle réussite pour le club ULM, car sa mobilisation et la météo clémente toute la journée pour la saison ont permis aux 18 pilotes de la région Île-de-France, de Normandie, Chartres, l'Eure et la Vendée de venir passer une agréable journée de vols mais également de partager d'expérience et de pratique.

Avec la participation et les conseils avisés de notre champion national Alexandre Mateos, les pilotes participants ont pu découvrir et s'exercer tout au long de la jour-

née à la discipline de la mania avec les piquets et les pylônes dans la bonne humeur et en toute sécurité.

De nombreux spectateurs curieux attirés par les pylônes géants et les paramoteurs dans les airs visibles de loin avaient fait le déplacement et ont découvert la passion du vol « des copains d'Éole ».

Ce fut une grande satisfaction pour le club, ses dirigeants et ses pilotes qui réfléchissent déjà aux suites possibles.

René Viguier



Contacts et l'infos de vos Comités régionaux

► sur www.ffplum.com

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

Ecole ULM & Hélico



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

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

Du stage intensif à la formation complète, Silvair saura vous proposer un programme sur mesure, adapté à vos besoins.

Ecole agréée, formation par instructeurs professionnels, sur machines au top !

Osez le kit

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

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

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

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



Kits Pioneer - Kits Groppo

Prêts à voler



Bonnes affaires - Disponibles sur parc !

Pioneer 200 & 300

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

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

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

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



Chez nous, le service est une priorité !

www.silvair.fr

SILVAIR SERVICES

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

Silvair distribue
Pioneer / Alpi-Aviation,
Groppo et TECNAM

Des capacités hors normes
Pour répondre à toutes vos exigences

TANARG
BioniX

Tout terrain, d'un confort inégalé, robuste et sûr, le Tanarg est un tricycle d'exception, devenu en quelques années le « Must » dans le domaine du pendulaire.

Précise, fluide, rapide et lente, la BioniX s'adapte à toutes vos envies grâce à sa configuration variable actionnée par le mécanisme breveté du « Corset »...

Vous serez séduit par l'énorme potentiel du Tanarg/BioniX, un voyageur infatigable à la pointe de la technologie, qui repousse les limites des ULM pendulaires.

air création
Toujours un ULM d'avance
www.aircreation.fr



Toujours un œil en l'air

À 17 ans, Théo promène ses passagers au-dessus des paysages de la Réunion. Itinéraire d'un jeune pilote d'ULM, totalement passionné par les airs.

Vous pourriez être surpris, en vous rendant sur la base ULM de Cambaie, de doubler votre pilote sur la route en mobylette. Non que Théo Variot se soit vu supprimer son permis. Il n'a tout simplement pas l'âge de le passer. À 17 ans, ce Saint-Paulois d'adoption est en effet l'un des plus jeunes pilotes de l'île.

Une passion pour les avions qui l'a saisi presque en couches caillottes. Aussi loin qu'il s'en souvienne, Théo a toujours trouvé "beau" les avions. "J'ai eu dans la tête depuis tout petit. Et puis l'idée de piloter moi-même m'est venue quand j'avais à peu près 12 ans" explique-t-il. "Je ne sais d'ailleurs pas vraiment pourquoi et c'est embêtant parce qu'on me le demande souvent!". Ni parents ni amis autour de lui ne gravitent dans le milieu. Théo persiste et découvre l'existence du Brevet d'Initiation à l'Aéronautique. "Un examen théorique sur l'aviation, la météo, la navigation. Assez poussé quand même". La formalité est expédiée deux ans plus tard, avec mention très bien. Pour préparer son diplôme, Théo suit des cours le mercredi après-midi au collège Célimène Gaudieus de la Saline. Pendant que d'autres jouent au football ou apprennent le solfège, lui apprend à compter en pieds. Il rencontre à cette occasion son instructeur, Yves Perrine,

qui lui fera faire ses premiers vols. "Ce qui m'a le plus marqué, c'est la machine. Je n'ai même pas regardé le paysage. Et pendant de nombreux vols ensuite, ça a été pareil, je suis resté focalisé sur les commandes". Dans la foulée, Théo débute la formation qui le conduira au Brevet de pilote ULM. Une à deux heures de cours par semaine, les mercredi et samedi. "J'ai dû attendre d'avoir 15 ans pour passer l'examen. Une semaine après, j'étais lâché tout seul pour la première fois. J'étais tellement impatient...". Tellement pressé en effet qu'il enchaîne six mois plus tard avec la qualification "Emploi passager" chez Félix ULM, toujours entre deux semaines de cours au lycée et pendant les vacances.

LA CONFIANCE DE FÉLIX

"Ma première passagère a été ma mère. Je me souviens que c'était beaucoup de responsabilité et de fierté en même temps. J'étais vraiment content de pouvoir partager ça avec mes proches". Après une cinquantaine d'heures de vol, Félix repère ses qualités et lui propose d'assurer quelques vols touristiques lorsque le planning est chargé ou lorsqu'un des pilotes principaux fait défaut. De quoi l'aider à financer une passion pour le moins onéreuse. Comptez environ 100 euros l'heure de

vol. Et Théo en compte des dizaines pour lesquelles il a sacrifié ses économies mais aussi ses cadeaux de Noël et d'anniversaire. "Plutôt des chèques pour pouvoir voler" a-t-il souvent demandé. Ce job d'appoint tombe donc à pic. "Félix m'a fait confiance et je crois qu'il a toujours été enthousiaste à l'idée de former un jeune" sourit Théo qui exerce donc à ses heures perdues. Sauf le dimanche car la législa-

tion sur le travail des mineurs le lui interdit. C'est ce temps-là qu'il met donc à profit pour tout de même assurer sa scolarité. Terminale scientifique à la rentrée avec évidemment dans le viseur une prépa maths et la prestigieuse École nationale de l'aviation civile. De l'ULM aux avions de ligne, la route est encore longue. En attendant, Théo décroche difficilement des airs. Il confie regarder beaucoup de

vidéos de cockpit quand il ne joue pas sur des simulateurs de vols. Sur Facebook, c'est le groupe Réunion aviation qui retient évidemment son attention. "J'aime quand même aussi être dans la nature, faire des randonnées. Surtout celles où on peut voir le ciel" glisse-t-il conscient de sa passion dévorante. "J'ai toujours un œil en l'air, au moins pour voir qui vole" ■

Romain Latournerie



Publicité

BERINGER
 WHEELS and BRAKES

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

N'hésitez pas à nous contacter. Nous répondrons à vos questions techniques et vous conseillerons sur le matériel adapté à votre usage.
 Venez nous voir à l'Aero 2014

+33 (0) 4 92 20 16 19
 contact@beringer-aero.com
 www.beringer-aero.com

Agréments: EASA Part 21G APDOA
 made in respect

AERO 2014

DU 6 AU 9 JUN 2014

1^{ER} SALON NATIONAL D'OCCASION

DE L'AVIATION DE LOISIR

Aéroport d'Auch-Gers • Route d'Agen • 32000 AUCH

Pour tous renseignements :
 05 62 63 12 80
 06 95 82 30 69
 salon.aviation.auch@free.fr

Restaurant de l'aéroport - Auch - Gers • 32000 AUCH
 Tél. : 05 62 60 18 25



Initiative "jeunes" au club ULM les Ailes motorisées

Depuis septembre 2012, la Jeune chambre Économique de Châteauroux a mis en place une action (ULM Academy), destinée à lutter contre les fragilités scolaires de 4 collégiens.

Quatre élèves de niveau 3ème ont été repérés par le Dispositif de Réussite Éducative (DRE) de la Mairie de Châteauroux pour participer à ce programme réalisé en collaboration avec le Club des Ailes Motorisées à Grange Dieu à Levroux.

L'objectif premier de cette action est de réenclencher une dynamique d'apprentissage par une méthode alternative, ici, par la découverte de l'activité ULM.

Cela fait déjà un an que ces jeunes prennent des cours d'ULM afin d'obtenir leur brevet et licence de pilote en contrepartie d'un meilleur comportement et d'une meilleure assiduité scolaire.

En période hivernale des sorties périscolaires autour du monde de l'aviation sont organisées afin d'enrichir leurs connaissances, et pourquoi pas faire naître des vocations (visite de l'aéroport de Châteauroux, du salon du Bourget, visite d'Airbus à Toulouse, etc.)

Le bilan est positif puisque :

1) Trois jeunes sur quatre sont passés en seconde générale. Deux sur quatre ont eu leur brevet des collèges. L'action ULM a

participé à donner du sens aux apprentissages, à les remotiver et à augmenter leurs notes. Le troisième, même s'il n'a pas augmenté ses résultats scolaires, a démontré des capacités et une réelle envie de continuer. L'action leur a certainement permis de ne pas décrocher à l'école et de rester concentrés.

2) Les résultats prouvent que le Club des Ailes Motorisées a eu raison de participer à ce programme. L'objectif est toujours le même, donner la possibilité aux trois élèves restant dans la formation de pouvoir obtenir leur brevet et licence ULM.

Les trois élèves ont été très assidus, très réceptifs au travail donné par l'instructeur Monsieur Jean-Claude Renault épaulé pour la partie théorique par un membre de notre Club, Monsieur Jacques Maupoux. Notre club a mis à leur disposition nos ULM. Aucun problème de comportement n'a été à déplorer.

Sans le support de la Fédération Française de Planeur Ultra Léger Motorisé, nous ne pourrions participer activement à ce programme que nous espérons maintenir et pérenniser.



Denise Lacote
Présidente du Club
des Ailes Motorisées
Trésorière de la FFPLUM



Publicité

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



Blouson pilote Workguard

75€

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



Parka 3en1

75€

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



Polaire Ben

ANTI-FROID

30€

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



T-Shirt Impérial

12€

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



T-Shirt Moon

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



T-Shirt Master

12€

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



NOUVEAU



Polo Spring II

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



Polo People

20€

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



10€

Casquette Urban

complètement fermé 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



20€

Drapeau fédéral

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.



5€

Combinaison Pilote

Dans la grande tradition du "flight coverall". A enfiler par-dessus les vêtements avant de s'installer aux commandes. Fermetures "Eclair", réglages de ceinture, poignets et chevilles par velcro. 5 poches extérieures dont une sur la manche gauche. Coton et synthétique mélangé. 4 emplacements velcros pour badges.

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

45€



Manche à air

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

2 TAILLES

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

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

Poster mural

Cartabossy BASULM

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



24€⁹⁰

prix franco de port

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

Gilet Sécurité

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

LOGO FEDERAL SUR LE DOS

QUALITÉ PRO

8€⁵⁰





Gilet Multipoches

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

25€



NOUVEAU

35€



30€



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

Blouson polaire Penduick

68€

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

Gilet Warm

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

Gilet Mélodie

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

Pantalon Safari

40€

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



T-Shirt Victory

12€

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



Polo Rugby



NOUVEAU

33€

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



Sweat-Shirt New Supreme

25€

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



Chemisette Popeline

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)



Porte-clés fédéral

En cuir véritable, acier nickelé, logo fédéral gravé.

6€

3€



Pin's inox

Diam.: 22mm.



10€

Bob

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

Bon de commande

merci de livrer cette commande

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

Dom-Tom & étranger nous consulter

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

MARS 2014 - ULM INFO 87



37



nouvelles Structures









 R P M A B H Motorisation auxiliaire X



2014

- M/P/R** AIR DES CHOIX
CHEZ P. DESBOS - LES MURES
07410 SAINT-VICTOR 06.70.23.51.01
- M** MACH 007
AERODROME DE CHATEAUBRIANT
POUANCE LES SAULNERIES 49420 POUANCE
06.88.09.95.52 www.mach007.fr
- A** AERO AUTOGYRE D'OPALE
CD 940 - AERODROME DE BERCK
62600 BERCK 06.37.09.45.06
www.aero-autogyre-d-opale-berck.com
- M/P** ULM 76
24 ROUTE DES MOUETTES
76930 CAUVILLE-SUR-MER
06.15.42.10.95 www.ulm76.fr
- R** SAVOIE PARAMOTEUR ADVENTURE
MAS DE COISE LES GLIERES 73800 LAISSAUD
06.29.16.57.66 www.savoioparamoteur.com
- M** AERO-CLUB DU BOCAGE
AERODROME DU BOCAGE 79700 RORTHAIS
06.03.73.89.18 www.aeroclubdubocage79.fr
- R** LES BOURDONS COMTOIS
5 CHEMIN DU FRECENOT 25410 SAINT-VIT
06.72.80.35.41
- M** AERO-CLUB DU SAVES - RENE COUZINET
AERODROME DE SABONNERES
CHEMIN DE LALANNE 31370 SABONNERES
06.80.75.73.56

- R** PARAMOTEUR CLUB DU CAMBRESIS
AERODROME DE CAMBRAI NIERGNIES
59400 NIERGNIES 06.10.45.70.39
- R** NANCY VOL LIBRE
MJC BEAUREGARD - PLACE MAURICE RAVEL
54000 NANCY
07.70.55.78.66 www.nancyvol libre.com
- H** MISSIONS ATM
AERODROME DE NIMES-COURBESSAC
30000 NIMES
06 16 09 37 09 http://www.heli-go.fr
- A** GYRO CLUB 17
CLUB ULM APILUL -
FIEF LUNEAU 79210 USSEAU
05 46 43 67 95
- M** AEROCUB DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE
AERODROME LE HAVRE - ST ROMAIN
1177 RUE DE LA BRULERIE
76430 GOMMERVILLE
06 08 02 60 66 http://aces.aero.free.fr
- R** TEAM REFLEX PARAMOTEUR
AERODROME DE PERSAN BEAUMONT
95340 BERNES SUR OISE
03 44 49 87 51
- R** CLUB AERO PARAMOTEUR RHONE-ALPES
22 RUE GRANDE TERRE
69970 MARENNES
06 70 64 00 36



Subventions fédérales



IMPORTANT

À compter du 1er janvier 2014, les modalités d'attribution des diverses aides financières dont peuvent bénéficier les structures affiliées ou les licenciés évoluent.

Leur montant ne pourra pas dépasser 70 % de la facture acquittée par le bénéficiaire et cela dans la limite du montant maximum qui peut être alloué.

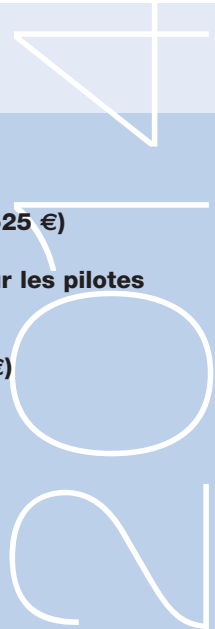
SONT CONCERNÉES

- ▶ 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 €)
- ▶ La subvention parachute de secours (1 200 €)

ATTENTION, CES MONTANTS SONT PLAFONNÉS.

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

MONTANT DE LA FACTURE ACQUITTÉE	AIDE FINANCIÈRE ATTRIBUÉE
1 000 €	PLAFONNÉE À 305 €
400 €	280 €



Les subventions fédérales JEUNES



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

Formation pilote : plafonnée à **305 €** (sur justificatif) + **95 €** si l'école a reçu le label fédéral + **152 €** si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.

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

Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

Formation pilote : plafonnée à **458 €** (sur justificatif)
Formation instructeur : plafonnée à **1 525 €** (sur justificatif) - Titulaire du CAEA, adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM.

Aide INSTRUCTEUR bénévole



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

BIA ▶ aide de 35 € par vol



aux structures affiliées,

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

SUBVENTION PARACHUTE ▶ 1 200 €



Pour les machines clubs :

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





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, ...)

