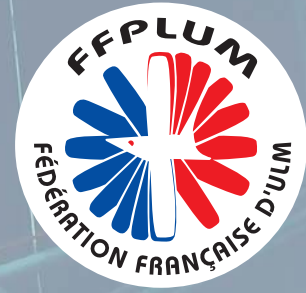


# ULM info



P. 6/10

**DOSSIER  
SPÉCIAL  
LES 10 ANS  
DE L'EMF**

European Microlight Federation



générale de l'Aviation civile 50



LA FFPLUM  
EST MEMBRE  
DU



CONSEIL NATIONAL DES FÉDÉRATIONS  
AÉRONAUTIQUES ET SPORTIVES



Dominique Méreuze  
Président de la FFPLUM



## une force ou une faiblesse ?

**C**e numéro d'ULM Info, outre de traiter de notre Assemblée Générale annuelle au cours de laquelle la politique fédérale a reçu un fort soutien de la part des membres présents ou représentés, met également l'accent sur le 10ème anniversaire de la création de l'*European Microlight Federation* (EMF).

Il s'agit dans notre monde de l'Aviation Légère et Ultra Légère, sportive et de loisir, d'un évènement politique majeur. Depuis 10 années, en effet, avec des hauts et des bas, les organisations membres de l'EMF ont réussi à mettre en avant plutôt leurs points de convergence, que ceux de désaccord... qui bien entendu existent. Les cultures, les pratiques, les habitudes, les modes de vie et de pensée, les institutions politiques diffèrent d'un pays à l'autre en Europe ; et personne ne peut contester que l'environnement aéronautique, les règles du jeu et les manières de pratiquer ne sont pas les mêmes depuis Madrid ou depuis Stockholm. Certains de nos amis préfèrent privilégier les intérêts des pilotes, d'autres les constructeurs, alors que d'autres encore tentent de concilier ce qui peut paraître à première vue inconciliable.

C'est parfois un aveu de grande faiblesse, face aux géants institutionnels de l'Europe qui savent parfaitement jouer de nos contradictions ainsi révélées.

D'un autre côté, il est impensable aujourd'hui, qu'on le regrette ou non, de jouer seul pour son camp face à des rouleaux compresseurs que sont le Parlement Européen, la Commission Européenne, l'EASA... et j'en passe ! À chaque grand rendez-vous, l'EMF a su gommer ses différences dans une unanimité qui a impressionné nos interlocuteurs nationaux et européens ; avec pour résultat un succès probant dans nos démarches et dans la défense de nos intérêts.

C'est une force qu'il nous faut cultiver.

Cette unité, pour qu'elle ne soit pas que de façade, demande un travail de fond qui n'est ni simple, ni de tout repos ; mais il est absolument nécessaire de s'y consacrer si nous voulons relever les défis du futur en bonne position et répondre aux sollicitations avec les bonnes « munitions ».

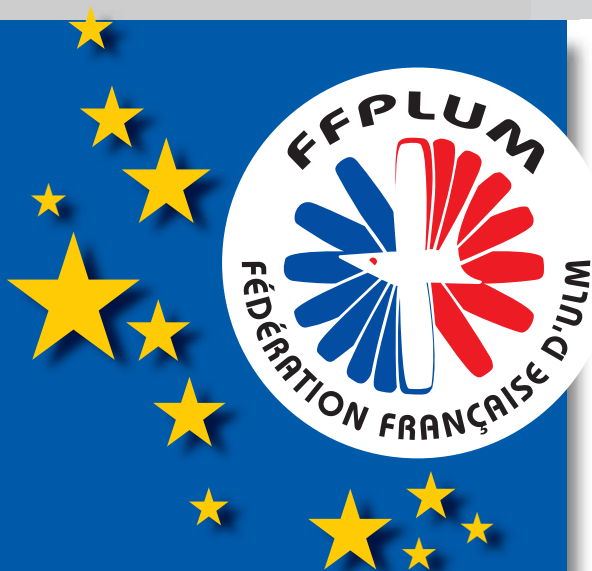
Les textes de base ne sont jamais écrits sur du marbre ; c'est ce que nous enseignent les évènements poli-

tiques récents. Les législateurs vont et viennent, la Société évolue ; ce qui était vérité aujourd'hui est à bannir le lendemain. Nos réglementations peuvent donc évoluer encore ; nous sommes prêts à adhérer aux progrès qui pourraient en émerger. Mais à condition que les nouvelles règles aillent dans le bon sens, celui que NOUS, pilotes, pensons être bénéfique à l'exercice de notre passion.

L'EMF doit alors tenir son rang et être le rempart de l'obscurantisme, ainsi que constituer une réelle force de proposition.

**Longue vie à l'EMF... son existence devrait nous être utile de nombreuses années encore !**

Bons vols cet été.



L'Europe est aujourd'hui chahutée, bousculée, décriée dans de nombreux domaines.

Nous avons souhaité dans ce numéro d'ULM Info mettre l'accent sur le 10<sup>e</sup> anniversaire de l'EMF "European Microlight Fédération", qui dans le domaine de l'ULM fait preuve d'une belle vitalité.

C'est la démonstration qu'il est possible avec de la bonne volonté en partageant un idéal commun, de travailler ensemble, d'arriver à trouver des convergences d'intérêts et d'obtenir d'excellents résultats.

Avec le compte rendu de notre Assemblée Générale, soyez fiers de la vitalité et de l'efficacité de notre Fédération, soyez témoins du travail accompli jour après jour par l'équipe fédérale et surtout notre infatigable Président...

La FFPLUM se porte bien et l'ULM aussi.

Ce numéro d'ULM Info est très dense, riche en informations et en enseignements.

Partagez-le avec ceux qui ne le reçoivent pas. Votre revue fédérale est le meilleur moyen de rester informé de l'évolution de notre Fédération et du développement de notre activité.

Bonne lecture et beaux vols...



**Pierre-Henri Lopez**  
Rédacteur en Chef



- 2 Editorial**  
*Dominique Méreuze*
- 4 L'actualité en bref**
- 6 10 ans ! l'EMF**  
*Dominique Méreuze*
- 11 AG 2014**  
*Jean-Claude Hanesse*
- 12 Rapport moral**  
*Dominique Méreuze*
- 16 Rapport financier**  
*Denise Lacote*
- 18 Rapport financier**  
*Jean-Philippe Prefol*
- 18 AG 2014, résultat des votes**
- 19 2014, l'année paramoteur**  
*Philippe Ganaye*
- 20 Championnats de France 2014**  
*Xavier Le Bleu*
- 23 Slalom paramoteur**  
*Joël Amiable*
- 24 Sécurité**  
*Thierry Couderc*
- 26 Juridique**  
*Serge Conti*
- 31 Lu pour vous,**  
*J.C. Fonteyne*
- 32 ULM au féminin**  
*Monique Bouvier*
- 33 Echange avec les contrôleurs en PACA**  
*Corinne Monloubou*
- 34 Les rendez-vous Handi de l'été**  
*Alain Postal*
- 36 Carnet de vol**  
*Alain Bliez*
- 36 La Trans'ULM**  
*Jéro Hajewski*
- 40 Les nouveaux clubs**
- 41 Les subventions fédérales**
- 43 Kit terrain ULM**  
*Pierre-Henri Lopez*

Sommaire

Boutique

**38**



**Anciens numéros**

Si vous souhaitez recevoir les numéros du début de l'année, demandez-les à la FFPLUM. S'ils sont toujours disponibles, nous vous les enverrons.



ULM Info est la revue des adhérents de la Fédération Française d'ULM  
**FFPLUM** - 96 bis, rue Marc Sangnier 94704 Maisons-Alfort cedex  
 Tél. **01 49 81 74 43** Fax. **01 49 81 74 51**  
 courriel [ffplum@ffplum.com](mailto:ffplum@ffplum.com)  
 site [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com)

**Directeur de la Publication : Dominique Méreuze**  
**Rédacteur en Chef : Pierre-Henri Lopez**  
**Ont collaboré à ce numéro :** Denise Lacote, Monique Bouvier, Corinne Monloubou, Thierry Couderc, Jean-Claude Hanesse, Serge Conti, Xavier Le Bleu, Joël Amiable, Alain Portal, Philippe Ganaye, J.C. Fonteyne, Alain Bliez, Jéro Hajewski. **Crédit Photos :** FFPLUM, Patricia Roumier, Fabrice Dehon, Laurent Lafont, Air Création, DTA, P. Tisserant.  
**Photo Couverture :** DGAC - Paris - René Viguière.  
**Design & fabrication : Agence Mageral & Associés**  
 Imprimé en France à 9 500 exemplaires.  
 ULM Info 88 © Tous droits réservés FFPLUM - 06.2014





### Rassemblement national des femmes pilotes ULM

du 4 au 6 juillet 2014 - Aérodrome de Gray - LFEV - Les Ailes de Saint-Adrien.  
 Contact : Monique au 06 62 85 07 40 et Florence au 06 79 22 10 48. Formulaire d'inscription : [images/stories/FEMMES/2014/bulletinInscriptioni\\_gray\\_2014.pdf](http://images/stories/FEMMES/2014/bulletinInscriptioni_gray_2014.pdf)

**DIMANCHE 13 JUILLET 2014**

5<sup>e</sup> Rassemblement **AUTOGIRES & Voilures Tournantes**

Accueil possible dès le 12 juillet  
Restauration sur place

Toutes les classes ULM sont les bienvenues

Aéroclub Eu - Le Tréport - Mers-les-Bains  
Aérodrome de l'Ermitage - route de Saint Valéry 76200 Eu  
Contact : Antoine 06 71 87 16 01 / Fabien 06 81 64 43 54

**EURO FLY IN VICHY-CHARMEIL**  
19-20 JUILLET 2014  
OUVERT À TOUS - ACCÈS LIBRE

BARBECUE  
CONFÉRENCES  
50 EXPOSANTS  
TROPHÉES & PRIX RSA  
PRÉSENTATIONS EN VOL  
600 AÉRONEFS ATTENDUS

RSA  
www.rsafrance.com  
www.efleva.com

**Championnats d'Europe SLALOM PARAMOTEUR**

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-Vézac (LFDV).

1st European Paramotor slalom championships  
EPSC  
July 21-27  
Couhé-Vézac France



Les Championnats du Monde d'ULM (multiaxes, pendulaire, autogire, paramoteur) se dérouleront du 6 au 16 août 2014, à Matkopuzsta (Hongrie).

Antony's day les 23 et 24 août  
infos sur : [www.ulmevasion26.com](http://www.ulmevasion26.com)

5<sup>e</sup> tour d'Auvergne, le 6 septembre.

Rallye d'Automne - Saint-Rambert d'Albon les 13 et 14 septembre. (report si météo défavorable 28 et 29 septembre). Pour plus d'infos, écrire à : [alaincatalan@yahoo.fr](mailto:alaincatalan@yahoo.fr)

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](http://www.ulmblois.fr)

CLUB ULM LES FLAMANTS BLOIS  
AIR COURAGE AVIATION Une marque d'AIR COURAGE  
FFPLUM FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM  
VOL moteur LE MENSUEL DU PILOTE ULM [www.vol-moteur.fr](http://www.vol-moteur.fr)  
LOIR-ET-CHEV CONSEIL GÉNÉRAL





## Aveyrolacs

Le rassemblement



hydro ULM de Villefranche de Pana

Organisé par Paul Dellac et le club

« Air des Lacs » aura lieu les

15,16 et 17 Août 2014.

Un petit circuit sur 3 ou 4 plans d'eau sera au programme et une toute nouvelle piste terrestre occasionnelle sera mise en service pour vous recevoir, nous avons réservé la météo...

## Entre mer et montagne, le ciel des Pyrénées Orientales...



### Saint-Génis-des-Fontaines - LF6632

Dimanche 2 mars 2014, Dominique Méreuze a inauguré le terrain ULM de Saint-Génis-des-Fontaines, avec Monsieur Raymond Lopez, maire de la localité, en présence de nombreux invités parmi lesquels beaucoup de pilotes de la région. Au pied du massif des Albères, à quelques minutes de la Côte Vermeille et de l'Espagne, ce projet a pu voir le jour

grâce à la persévérance de Josué Gonzalez, gestionnaire du terrain et au soutien du propriétaire du terrain et du conseil municipal de Saint-Génis-des-Fontaines.

Afin de faire vivre le terrain dans un esprit convivial, les pilotes des machines basées sur ce terrain se sont regroupés en association, les **Ailes des Albères**, afin de réaliser ensemble de beaux vols dans cette magnifique région.



# TOUR ULM

25 juillet - 2 août

19<sup>e</sup> ÉDITION



www.ffplum.com



## Jacques Mangenot

Jacques Mangenot, l'un de nos pionniers, vient de nous quitter !

Le 28 avril 2014, Jacques nous a quittés, sur l'Île Saint-Martin, où il exerçait les fonctions de Délégué Territorial de l'Aviation Civile des Îles du Nord (Saint Barthélémy - Saint-Martin), à l'âge de 63 ans.

Jacques était connu de beaucoup d'entre nous, notamment pour avoir été l'un des pionniers de l'aventure ULM, à l'époque où pratiquer l'ULM vous classait parmi les... un peu « dingues » !

Sa carrière commença dans l'Aéronavale en 1970 et il fut successivement affecté à Nîmes Garons, à la BAN d'Hyères, au Radar Bretagne, au CEP de Mururoa et enfin au CCMAR de Brest.

Ce fut ensuite, en 1975, le début d'une carrière « civile » à la DGAC de Nancy, puis à Chelles, à Meaux, au SFACT et comme chef d'aérodrome de Meaux et Coulommiers de 1991 à 2001, avant de voir accepter sa mutation à l'Île Saint-Martin comme Directeur des aérodromes des îles du Nord de la Guadeloupe. Jacques était pilote avion, ULM et Instructeur ULM.

Mais il était surtout connu comme Directeur des vols de prestigieuses manifestations aériennes nationales et internationales (Russie/Espagne/Allemagne/Angleterre/Turquie/Afrique...), et notamment de l'une des plus célèbres, de 1996 à 2008, le Meeting de La Ferté-Alais (Amicale JB Salis). On ne compte pas moins de 80 Directions des vols de toutes natures de 1977 à 2008. Très éclectique, il œuvra dans les domaines de l'avion léger, de l'ULM, du ballon et de l'hélicoptère.

Dans le domaine spécifique de l'ULM, il fut, notamment, la liste n'étant pas exhaustive, pilote au Grand Prix de France ULM en 1983, Directeur des vols du Grand Prix de Paris ULM de 1984 à 1987, Directeur des vols du Paris Air Folies sur l'hippodrome de Vincennes et du Championnat du Monde ULM sur l'hippodrome de Chantilly en 1987.

Je n'oublie pas qu'il fut, avec René Coulon, Philippe Tisserant et moi-même, l'un des créateurs en 1996 du TOUR ULM (AIR PASSION)... qui continue de vivre et de prospérer 18 années plus tard.

Jacques était un homme généreux et passionné, de caractère affirmé, parfois même iconoclaste, qui n'avait pas peur d'enfoncer les idées reçues pour forcer le passage et aller de l'avant... Un vrai pionnier ! Jacques, nous te rendons hommage... Repose en paix !

Dominique Méreuze  
Président de la FFPLUM





# 10 ANS !

European Microlight Federation

# emf

L'EMF (*European Microlight Federation*) vient de fêter ses 10 années d'existence.

Elle a été créée par la volonté commune de Keith Negal (Royaume-Uni), Jo Konrad (Allemagne) et Dominique Méreuze (France), dans le but de défendre les intérêts des pilotes d'ULM des pays de l'Union Européenne. Ils ont été rejoints en quelques mois par la presque totalité des pays de l'UE\*.

Ces pionniers eurent avant tout la prémonition que « l'ogre » EASA leur causerait bien des soucis et que, pour lui faire face, seule une véritable union des pilotes d'Europe pourrait lui tenir tête.

L'EMF comprend aujourd'hui 23 nations de l'UE, représentant 45 000 pilotes et leurs 35 000 aéronefs Ultra Légers Motorisés.

La France représente à elle seule le tiers des pilotes européens, suivie par l'Allemagne, l'Italie, la République Tchèque, le Royaume-Uni et l'Espagne notamment.

Ses statuts stipulent que le rôle principal de l'EMF est la promotion de l'ULM à travers l'Union Européenne, la défense des intérêts de ses pilotes, ainsi que de favoriser, par ses actions et propositions, la circulation des ULM entre les différents pays européens.

L'EMF est un membre éminent d'EAS (Europe Air Sports), qui représente l'ensemble des pratiques aéronautiques d'aviation Légère et Ultra Légère de l'Union Européenne. Son rôle est de défendre les intérêts de ses membres et d'être force de proposition auprès des Institutions Européennes (Parlement, Commission, EASA, etc.).

Le Président actuel de l'EMF, D. Méreuze, Président de la FFPLUM, est l'un des 9 Vice-Présidents au Bureau Directeur d'EAS.



## RAPPORT DU PRESIDENT

3/4 MAI 2014  
PARIS



Mes très chers amis

C'est avec beaucoup de plaisir et de fierté que je vous reçois à Paris, à l'occasion du 10ème anniversaire de l'European Microlight Federation, en tant que Président de la Fédération Française d'ULM ; tous les membres de l'équipe fédérale qui ont travaillé pour vous réserver le meilleur accueil possible, afin qu'il reste pour vous un souvenir inoubliable, se joignent bien évidemment à moi. C'est également l'ensemble des 15 000 pilotes ULM français des 6 classes ULM de notre fédération qui vous souhaitent la bienvenue, ainsi que de fructueux échanges durant cette réunion des délégués européens de l'EMF, afin de défendre au mieux leurs intérêts de pilotes, comme ceux de tous leurs camarades à travers toute la Communauté européenne.

Je ne veux surtout pas oublier de remercier, en votre nom, Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile française, Monsieur Patrick GANDIL et ses collaborateurs, pour avoir accepté de nous accueillir au siège parisien de la DGAC ainsi que d'ouvrir notre réunion européenne.



Aujourd'hui le combat principal de l'EMF réside avant tout dans sa volonté de faire respecter sa volonté, à l'unanimité de ses membres, de rester en dehors du champ de compétence de l'EASA, et de conserver son statut actuel au sein de l'Annexe II du Règlement Européen 216/2008.

\* Autriche - Allemagne - Belgique - Danemark - Espagne - Finlande - France - Hollande - Irlande - Italie - Malte - Norvège - Pologne - Portugal - République Tchèque - Royaume-Uni - San Marin - Slovaquie - Suède.



C'est un magnifique symbole que cet accueil de la DGAC et un exemple pour certains de nos voisins européens qui n'ont pas toujours cette chance, preuve d'une reconnaissance et d'un soutien officiels d'une grande Direction Générale nationale de l'Aviation Civile, au plus haut niveau ; ceci pour un mouvement ULM, aussi bien national qu'europpéen, méprisé, délaissé et moqué il y a quelques années à peine.

Aujourd'hui l'Ultra Léger Motorisé occupe une place primordiale et incontestable autant qu'incontestée au sein de l'Aviation Légère européenne, tant sur le plan de la pratique Sportive et de Loisir par nos pilotes (40 000 pilotes et 35 000 aéronefs) que sur celui de l'Industrie Aéronautique (Constructeurs, Ingénieurs, Concepteurs et Équipementiers). Les réglementations nationales ULM de nos différents pays, à quelques exceptions près, connaissent un régime plus libéral et mieux adapté que celui, lourd et complexe, de l'Aviation Légère certifiée. Cet état de fait favorise la croissance permanente (unique...) de la pratique ULM en Europe et la mise en œuvre rapide de progrès techniques innovants, au contraire du système de certification.

C'est avant tout ce système basé sur la « liberté et la responsabilité »

individuelle et collective » que nous devons cultiver et promouvoir auprès de nos pilotes et défendre avec beaucoup d'énergie auprès de nos institutions nationales et européennes, tout particulièrement auprès de l'EASA. Au travers de nos réglementations ULM c'est véritablement une philosophie de vie, un style de pensée et de vivre différents que nous défendons, voulons promouvoir et assurer.

Nous ne sommes pas opposés par principe à une réglementation ULM européenne... bien au contraire, ce serait l'idéal ! Mais si nous ne la souhaitons pas aujourd'hui, c'est parce que nous sommes convaincus que les conditions ne sont absolument pas réunies par l'EASA pour nous proposer une réglementation basée sur les principes « de Liberté et de responsabilité individuelle » ; l'EASA nous a malheureusement prouvé jusqu'à présent tout le contraire avec le LAPL, les ELA et le LSA, etc.

Je ne suis pas le seul dans cette salle à avoir participé à de nombreuses réunions officielles organisées par l'EASA, au sein de groupes de travail nationaux ou européens ainsi que dans le cadre de l'EGAST ou autres institutions de haut niveau ; de même qu'à des réunions d'organisations de pilotes telles que celles d'EAS ou



de fédérations nationales ou européennes. Je me dois de confirmer qu'à chacune de ces occasions, et sans exception aucune, nos camarades des autres pratiques aéronautiques, soumises à la réglementation EASA, nous regardaient avec envie et n'hésitaient pas à faire des commentaires louant la chance que nous avions d'échapper à des contraintes et une complexité totalement inadaptées à la pratique et au développement de l'Aviation Sportive et de Loisir.

Écoutez bien les différents rapports qui vont vous être présentés à l'occasion de notre Conférence et vous serez convaincus. Renouvelons notre détermination de défendre notre système et d'être solidaires les uns des autres.

Mais si nous sommes « différents » des autres pratiques de l'Aviation Légère certifiée en termes de Licence et de Navigabilité... nous sommes soumis aux mêmes règles de l'air que les autres pilotes dès que nous quittons le sol. C'est pourquoi l'EMF doit être présente à toutes les réunions nationales et européennes pour défendre nos positions, nos points de vue et être solidaires des autres représentants des différentes pratiques aéronautiques. Nous devons absolument faire entendre notre voix et manifester notre existence et nos spécificités.

L'environnement aéronautique, dans lequel nous évoluons, ne doit pas nous être étranger, bien au contraire. Nous en sommes partie prenante et nous pouvons soit influencer sur les décisions qui nous concernent, soit obtenir l'appui des autres pratiques

aéronautiques, soit à l'inverse être pris comme exemple pour tenter de faire baisser les pressions et les complexités dont ils sont les victimes.

Les présentations qui vont suivre vous rendront donc compte en partie sur cet environnement réglementaire, de ce qui nous concerne, de ce qui, heureusement, ne nous concerne pas. Elles vous prouveront, dans le détail, les avancées que nous avons obtenues depuis 10 ans, par l'exemple, la persuasion, la négociation, les protocoles entre ou dans chacun de nos pays. On ne peut nier qu'il est plus aisé de voler en ULM à travers l'Europe aujourd'hui qu'il y a 10 ans ; même si nous sommes bien conscients que beaucoup reste à faire dans ce domaine et que certains pays sont encore plus favorisés réglementairement que d'autres. C'est donc un challenge qui nous attend.

> C'est parce que la Société et les réglementations évoluent en permanence, que les dangers existent toujours et que les progrès sont toujours possibles ;

> C'est parce que les pilotes d'ULM européens sont animés par la même passion du vol et par la même volonté de voler en personnes responsables et sous le régime de réglementations sans contraintes « inutiles » que l'European Microlight Federation doit continuer à vivre et à prospérer, à leur service.

C'est ainsi que les plus jeunes d'entre nous pourront fêter dans 10 ans, à Paris... le vingtième anniversaire de l'EMF !



#### ULM en CROATIE

Alors que le survol de la Croatie ne posait aucun problème depuis plusieurs années, curieusement, il devenait interdit à l'occasion

de l'accession de ce pays à l'UE, en juillet dernier. L'EMF s'en était aussitôt émue auprès de l'Aviation Civile croate. En fait, la DGAC croate concoctait une nouvelle réglementation.

## ACCUEIL & DISCOURS AU DÎNER OFFICIEL

3/4 MAI 2014  
PARIS



Chers amis,

C'est avec beaucoup d'émotion et de fierté que, Président de la Fédération Française d'ULM et de l'European Microlight Federation, au nom de tous leurs membres, dirigeants et pilotes, je vous accueille ce soir à Paris, pour fêter, dignement et solennellement,

comme il se doit, le 10<sup>ème</sup> Anniversaire de la création de l'EMF.

Pour nos amis invités, et qui n'appartiennent pas « encore » (cela ne saurait tarder !!!) à notre grande famille des pilotes d'ULM européens, je tiens à préciser que depuis 10 années (déjà !), l'EMF est chargée de défendre les intérêts, au niveau européen, des pilotes d'ULM. Il s'agit en particulier de promouvoir et de défendre énergiquement ce qui fait notre originalité et notre spécificité, c'est-à-dire une philosophie de vie et de pensée, parfois très éloignée des canons actuels de la Société au sein de laquelle nous vivons, qui trop souvent nous oppresse, nous régleme et décide à notre place. Il s'agit en effet pour nous, pilotes d'ULM, d'une volonté de voler en étant **« libres et responsables individuellement »**, tout en respectant certes une réglementation, toujours nécessaire, mais limitée au strict minimum utile et sans contraintes inopportunes.





Permettez-moi, pour clore mes propos et à cet instant, de partager avec vous une pensée émue en mémoire de Keith, notre ami, l'un des fondateurs de notre EMF, il y a 10 ans. Il n'est plus physiquement parmi nous pour fêter cet anniversaire... Mais il est présent par la pensée et dans nos cœurs. Salut à toi Keith !



Dominique Méreuze  
Président de l'EMF



Mme Rieteke Van Luijt, déléguée de la Hollande à l'EMF et Trésorière de l'EMF, remet à D. Méreuze la médaille d'argent de la Fédération Aéronautique Néerlandaise.



Maintenant publiée, elle ouvre et autorise son espace aérien aux ULM de l'UE, reconnaissant les titres et les documents de navigabilité des pays membres.

Pour plus de détails rendez-vous sur : <http://emf.aero> rubrique → « MLA Flying in Europe »

Ce n'est ni évident ni facile. Nos actions exigent beaucoup d'énergie, de patience, de nombreux déplacements et beaucoup de travail... bénévoles !

Heureusement, la passion nous anime ! Nous avons, jusqu'à présent et depuis 10 ans, travaillé avec un succès certain dans le domaine de la réglementation ULM. Nous avons obtenu des résultats que les pilotes de l'Aviation Légère certifiée nous envient et montrent en exemple. C'est une grande fierté, même si nous savons que rien n'étant gravé dans le marbre il nous faudra les prochaines années déployer les mêmes efforts, avec tout autant d'énergie et de détermination.

Nous y sommes prêts !

C'est pourquoi je rends ce soir hommage à tous nos délégués des 17 nations ici représentées, en les remerciant pour leur implication et

# Stexupéry

BASE ULM

## Importateur exclusif



SKYLEADER

- Sécurité
- Prestige
- Émotion

de 48 à 260 km/h

### NOUVEAU : LE GP ONE



- École
- Voyage
- Économie

de 55 à 215 km/h



### 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](http://www.ulmstex.com)



leur courage ; tout en leur demandant de continuer dans le futur à être toujours autant convaincus de l'utilité et de la justesse de notre combat. Nos pilotes, 40 000 à travers l'Europe, à bord de 35 000 aéronefs Ultra-Légers, comptent sur nous et nous accordent leur confiance.

Je remercie tout particulièrement Mr Patrick Gandil, Directeur Général de la Direction Générale de l'Aviation Civile française et ses collaborateurs de leur présence ; ainsi que celle du grand patron de la Gendarmerie des Transports Aériens le Général Damien Striebig. Je précise, pour l'anecdote, que Mr. Gandil, est le premier Directeur Général de l'Aviation Civile française à avoir obtenu sa licence de pilote d'ULM multiaxe, terrestre et amphibie, et que le Général Striebig est pilote d'hélicoptère ; mais je ne doute pas un instant qu'il se transforme bientôt en pilote d'ULM de la Classe 6 ULM hélicoptère !!!

Merci à tous de votre présence qui nous honore et qui nous encourage à persévérer dans notre engagement pour le développement de la pratique de l'ULM à travers toute la Communauté européenne.

Par avance nous vous remercions pour l'aide et le soutien que chacun à votre niveau de compétence et d'autorité vous nous apporterez dans les mois et années à venir. Nous en aurons besoin.

Nous aurons ce soir également une pensée pour notre ami Keith Negal, l'un des fondateurs de notre Fédération il y a 10 ans, qui nous a prématurément quittés, victime d'une grave maladie. Nous sommes fiers de lui... il peut être fier de nous.

Bon et heureux 10ème anniversaire à l'EMF, et longue vie à notre Fédération Européenne d'ULM !



Dominique Méreuze  
Président de la l'EMF  
Président de la FFPLUM



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\***

\*offre valable pour tout stage bloqué de 20 heures effectuées successivement entre le 01/08/2014 et le 15/08/2014

**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](http://www.heli-tech.fr) - [heli-tech@live.fr](mailto:heli-tech@live.fr)



## L'Assemblée Générale 2014, un moment réussi de notre vie associative.

La Direction Générale de l'Aviation Civile accueillait une fois de plus, le 29 mars dernier, notre Assemblée Générale annuelle. Même si l'exercice est formel - cela fait partie des figures imposées de la vie de toute association - il reste un moment fort de notre Fédération, et ceci pour plusieurs raisons :

> Cette assemblée permet aux membres de vérifier que le mandat qui a été donné aux élus est respecté dans ses objectifs et dans ses limites : ce mandat n'est pas un blanc-seing, et il est particulièrement important que des comptes soient rendus.

> Elle informe très concrètement des actions menées au cours de l'année écoulée, et trace les grands axes des projets de l'année en cours.

> Elle permet au président de vérifier que son action est bien comprise, et que l'adhésion des troupes ne faiblit pas.

> Elle permet de démontrer que l'argent que les membres confient à la Fédération est géré au mieux de nos intérêts communs.

> Elle permet enfin - et j'ai la faiblesse de penser que c'est important - de nous retrouver en toute convivialité, ou de faire connaissance des nouveaux arrivants. À une époque où la communication électronique déshumanisée a pris tellement d'importance, il me paraît essentiel de conserver des moments où nous pouvons dialoguer et nous raconter de vive voix nos histoires de pilotes et de passion partagée.

### Au regard de ces objectifs, que retenir de notre dernière AG ?

> Les débats de notre assemblée ont été ouverts par Maxime Coffin, directeur de la Mission Aviation Légère et Hélicoptères (M.A.L.G.H.), qui représentait également Patrick Gandil, directeur général de l'Aviation Civile : je vois dans les propos tenus par ce haut fonctionnaire (lui-même pilote d'ULM, et qui sait donc de quoi il parle) un symbole fort des excellentes relations entretenues avec notre administration de tutelle, symbole confirmé par les propos tenus par Monsieur Coffin. Ce dernier souligna successivement la maturité des relations entretenues entre la DGAC et la FFPLUM, ainsi que le dynamisme de notre fédération, qu'il s'agisse de sauvegarder notre Histoire (il cita explicitement le projet du Monde de l'ULM - MULM), ou de prévoir l'avenir, avec le mouvement qui s'engage en faveur de l'aviation électrique.

> Il faut aussi retenir l'adhésion sans réserve de notre assemblée au rapport moral de Dominique Méreuze : ledit rapport est publié in extenso dans ces colonnes, et chacun peut - doit ! - en prendre connaissance. Je n'en reprendrai donc pas les attendus. Mais ce qui est significatif de notre unité, et qui conforte l'équipe fédérale dans sa foi laborieuse (!), c'est le score obtenu lors du vote : 100 % des suffrages exprimés, la parfaite unanimité. À rendre jaloux Monsieur Bouteflika, qui ne fut pas tant plébiscité, malgré des efforts méritoires ! Nous nous quitterons ainsi au soir des débats, confortés dans l'idée que nous sommes sur la bonne voie et que nous avons réussi à donner corps aux lignes politiques que vous nous aviez assignées lors des dernières élections.

> Cette assemblée a également permis de démontrer que votre Fédération était mieux gérée que l'État, grâce soit rendue à notre élégante trésorière Denise Lacote : pas de dépassement de budget, pas d'endettement excessif, des frais de fonctionnement contenus, un compte de résultat équilibré... nous

rêvons tous de voir Denise s'installer à Bercy !

> Enfin, et ce n'est pas le moindre, l'ambiance qui régnait au cours de cette journée était exceptionnellement chaleureuse : plaisir de se retrouver, de partager une passion commune, de se rassembler autour d'une idée commune de l'aviation ultralégère, de se raconter les moments hors du commun réservés à ceux qui savent contempler le monde avec un peu de hauteur... Souvent, dans la vie, le sérieux et l'humour font bon ménage : ce fut le cas encore ce jour-là, où la qualité des propos tenus n'excluait pas le sourire et le plaisir.

J'ajouterai en conclusion que Maxime Coffin et Dominique Méreuze ont mis en exergue une problématique européenne de l'ULM qui n'apparaît peut-être pas immédiatement à chacun d'entre nous, mais qui est amenée à prendre de plus en plus d'importance à l'avenir, et qui donc demande toute notre attention. À l'heure où j'écris ces lignes, l'assemblée générale de l'European Microflight Federation (E.M.F.) s'est déroulée à Paris, sous la présidence de Dominique Méreuze, et avec la participation de Patrick Gandil lui-même. Les constats et les perspectives tirés de cette réunion démontrent le rôle essentiel joué par la France, et donc par notre Fédération, dans l'avenir du mouvement ULM. Et, là aussi, vos élus seront au rendez-vous des débats qui conditionnent le futur de l'aviation ultralégère en Europe. Cet objectif commun fut aussi réaffirmé le 29 mars dernier.

**Une Fédération existe par ses hommes : par leur qualité, mais aussi par leur nombre. Avec plus de 14 517 membres au 31 décembre 2013, nous représentons désormais un mouvement solide et structuré. Peut-être pourrons-nous, lors de l'AG de 2015, fêter le chiffre de 15 000 adhérents à la FFPLUM, et confirmer ainsi notre vitalité ? C'est le vœu que nous avons tous formé en nous quittant, après cette journée de travail.**



Jean-Claude Hanesse  
Secrétaire général  
de la FFPLUM

# RAPPORT MORAL



## L'ULM aujourd'hui :

« Une Passion, une philosophie, une dynamique » « Une rencontre de l'Histoire avec la Science et le Progrès ! »

L'ensemble du Comité Directeur de la FFPLUM, son Directeur Technique National, son Conseiller Technique National et les personnels salariés de notre Fédération sont d'autant plus heureux de vous accueillir à l'occasion de cette Assemblée Générale annuelle que la plupart des indicateurs sont dans la zone verte ; et que nous allons ainsi pouvoir continuer notre vol au long cours dans l'espérance, l'optimisme et le dynamisme d'un mouvement qui continue sa marche en avant : en respectant son histoire et ses racines, tout en s'appuyant sur la science qui permet des progrès constants et rapides.



Les chiffres font bien entendu partie de ces indicateurs et traduisent notre excellente santé ;

> La barre des 14 500 adhérents a été franchie en 2013 ; à l'instant où je m'adresse à vous nous avons plus de mille pilotes affiliés en plus par rapport aux chiffres de l'an dernier à la même époque. Cela signifie une grande fidélité à notre communauté des pilotes d'ULM au sein de la FFPLUM et la possibilité de dépasser la barre des 15 000 adhérents à la fin de 2014... un pari fou qui semblait irréalizable il y a une quinzaine d'années (nous en parlions sur le ton de la plaisanterie à cette époque !) et que nous sommes sur le point de réaliser.

> Une croissance forte en termes d'adhésions de nos paramotoristes qui représentent maintenant plus de 25 % de nos pilotes. Et ce mouvement n'en est qu'à ses débuts, porté par la création d'une Commission Paramoteur, et notre campagne « *L'ULM ça commence par le Paramoteur* » ou « *Encourageons nos jeunes à voler* ».

> Un bilan financier en équilibre (merci Denise, notre Trésorière !!!), en dépit de graves difficultés auxquelles le Secrétariat s'est trouvé confronté et qui ont eu d'importantes répercussions financières, du fait du recours intensif obligé pendant une assez longue période au travail intérimaire. Je veux souligner ici l'excellent travail de tous les salariés du siège fédéral qui ont su faire face avec détermination, compétence et esprit d'équipe aux événements.

*Nous aurons tous aujourd'hui une pensée émue pour Véronique, notre comptable, qui nous a quittés si tragiquement il y a quelques mois, à l'âge de 45 ans.*

Dans les semaines qui viennent, nous aurons retrouvé notre pleine capacité opérationnelle, avec le recrutement en CDI il y a quelques mois de Géraldine en tant que comptable, de Laetitia il y a quelques jours en CDD en tant qu'employée de bureau et de Xavier il y a quelques semaines en CDI en tant qu'assistant administratif. Il et elles viennent épauler Sandrine, notre Secrétaire, et Nicole, notre Directrice Administrative. Il est et elles sont la garantie d'un service de qualité rendu aux membres du Comité Directeur et à nos adhérents. Ils sont assistés de notre Directeur Technique National et du Conseiller Technique National, ce dernier venant de nous rejoindre, avec pour mission essentielle le soutien à nos Comités Régionaux.

Nous ne boudons donc ni notre plaisir, ni notre joie, ni notre satisfaction, ni notre fierté à la lecture d'un tel palmarès que beaucoup peuvent nous envier.



Il y a plusieurs raisons à ce succès :

> Le « travail » de notre équipe... le travail, ce mot qui en effraie certains, mais base indispensable à toute réussite ; qui signifie ne pas avoir peur de se réveiller tôt et de se coucher tard... de consacrer ses week-ends, ses temps de repos et ses vacances exclusivement aux affaires de la FFPLUM... de passer des heures devant l'ordinateur... dans les transports publics... au volant... à participer à de multiples réunions techniques ou politiques (presque bientôt plus en anglais qu'en français !)... Un engagement, une vocation, une profession de foi ! Ce n'est pas à vous Présidents de clubs que je ferai la leçon... et de ce fait que j'apprendrai la difficulté à recruter des bénévoles motivés, altruistes, courageux, travailleurs et... compétents !

> Une équipe politiquement soudée et unie autour d'un programme clair et simple, avec la forte détermination de ne pas y déroger et d'engager toutes les forces nécessaires à sa réalisation.

> Votre soutien fort et indéfectible, vos adhésions en nombre... ce sont les premiers éléments qui déterminent, tant au niveau national qu'europpéen, l'intérêt que l'on me porte lorsqu'en votre nom je discute, négocie, fais des propositions ou m'oppose à ce qu'il me semble aller à l'encontre de nos intérêts... il en est exactement de même pour tous les membres du Comité Directeur, pour nos collaborateurs extérieurs au CD, pour nos Présidents de Régions, pour nos délégués dans les CCRAGALS, les commissions diverses locales, départementales, régionales ou nationales ( Commissions de discipline - météorologie - espaces aériens - Éducation nationale et BIA - réglementation - radio 8,33 -drones - manifestations aériennes - simplification administrative - formation des Instructeurs - accès aux aérodromes contrôlés... etc.). Notre représentativité, notre crédibilité, notre force de persuasion, l'écoute que l'on nous accorde, le respect que l'on nous porte, dépendent étroitement de la force que nous représentons.... Et les chiffres sont alors tout à fait déterminants.

Représenter aujourd'hui la plus grande force ULM en Europe, tant au niveau du nombre des pilotes que de celui des aéronefs nous a permis jusqu'à présent de bien tirer notre épingle du jeu. Votre rôle en tant que personne individuelle, de responsables d'associations ou d'organismes à but lucratif est donc particulièrement sensible, primordial et indispensable.

Est-ce pour autant, après cette manifestation d'autosatisfaction, qu'il faille nous considérer comme une peuplade de « Bisounours » baignant dans une atmosphère de béatitude ou d'angélisme ?

Que nenni !

Nous sommes certes entourés d'alliés de cœur ou simplement objectifs ; ceci notamment au sein du CNFAS dont je souligne aujourd'hui le rôle utile, essentiel et reconnu par nos institutions aussi bien françaises qu'europpéennes.

Avec neuf fédérations et organisations aéronautiques présentes au sein de ce Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives, ce sont 140 000 passionnés qui proposent ensemble ou luttent ensemble pour la pérennité de leurs activités. Nous traitons au niveau du CNFAS des sujets communs tels que l'Espace Aérien, les diverses redevances, les négociations traitant de la météo, de l'information aéronautique, au sein des CCRAGALS régionaux, dans les Commissions de discipline, la défense des terrains et aérodromes, le problème des gens du voyage sur nos terrains, etc. Ce qui n'enlève rien par ailleurs à l'autonomie de chacune de nos fédérations, surtout à la culture de leurs spécificités et à la défense de leurs particularités. Nous avons trouvé avec cet « outil » un très beau compromis entre nous. Et puis, il faut bien le dire, beaucoup de Clubs de la FFA trouvent leur équilibre dans l'exploitation d'ULM, les associations de Vol à Voile remorquent avec des ULM et y associent des écoles de formation de pilotes, la moitié des constructeurs du RSA construisent des ULM... je ne les vois pas donc pas, par les temps qui courent, se tirer une balle dans le pied ! Par ailleurs plus de 150 Clubs FFA ou sections de ces clubs ont la double « nationalité » FFA/FFPLUM, ainsi que plusieurs clubs FFVV celle de FFVV/FFPLUM. C'est quand même beau le succès ! À ce propos le Président de la FFVV, lui-même pilote et propriétaire d'ULM, adhérent de la FFPLUM, Jean-Émile Rouaux, m'a chargé de vous transmettre ses amitiés et sa satisfaction de voir prospérer nos excellentes relations.

Cette volonté d'action commune se traduit également très concrètement au niveau européen depuis la semaine dernière par 3 sièges français, représentant le CNFAS (Jean-Pierre Delmas élu l'an dernier pour 3 ans, Michel Rocca nouvel élu pour 3 ans et moi-même réélu pour 3 ans) au sein du Bureau Directeur d'Europe Air Sport, qui défend les intérêts des pilotes d'Aviation Légère et Sportive d'Europe auprès de l'EASA, de la Commission Européenne et du Parlement Européen, et qui comprend 9 membres. Le rapport de force commence donc à évoluer favorablement en notre faveur, car évidemment nous nous épaulons mutuellement aussi bien sur les dossiers généraux partagés (Single Sky - 8,33 par exemple) que sur des dossiers particuliers comme l'Annexe II pour les ULM ou les ATO pour les avions certifiés.



Au risque d'en surprendre certains je classe notre DGAC dans le parti de nos alliés. Lors des réunions européennes nos positions, discutées en amont sont systématiquement défendues et argumentées par ses représentants. Le Directeur Général de l'Aviation Civile, M. Patrick GANDIL, a publiquement confirmé lors du salon de BLOIS, qu'il ne serait pas touché à notre statut de l'ULM (système déclaratif) dès lors que nous continuerions à nous montrer responsables et dignes de confiance.

La balle est donc en grande partie dans notre camp.

Bien entendu, ces bonnes relations n'empêchent pas des discussions parfois animées, des prises de position parfois antagonistes, des dossiers qui n'avancent pas toujours au rythme que nous souhaiterions (comme celui de l'accès aux terrains contrôlés par les ULM, des manifestations aériennes ou de la formation des Instructeurs). Mais si l'on considère le nombre de dossiers sur lesquels nous travaillons ou avons travaillé, il est clair que le bilan est positif et la MALGH y a apporté largement sa contribution.

Mais, ce serait trop beau si nous n'avions aucun ennemi, aucun jaloux de notre Liberté, aucun fou de la réglementation pour tenter de nous mettre des bâtons dans les roues... ou plutôt les ailes.

Certains avancent à découvert. Ce ne sont pas les plus dangereux car 15 années d'expérience nous ont donné les armes et les arguments pour les annihiler ! Et ils comprennent rapidement que vous êtes juste derrière nous, prêts à vous mobiliser. Lors de l'Assemblée Générale d'EAS, qui s'est déroulée à Istanbul il y a une semaine exactement, nous avons vu arriver le délégué de l'Aéroclub italien, tout fraîchement désigné pour sa toute première expérience internationale... nous inviter à débattre sur le poids max des ULM au décollage, qu'il faudrait amener à 600 Kg... et nous voilà revenus 10 ans en arrière ! Heureusement les arguments étaient prêts et affûtés ; par ailleurs je venais de faire une présentation du mouvement ULM européen, en tant que Président de l'EMF devant tous les délégués européens, des sommités de l'EASA et de la Commission Européenne et dont la conclusion était : « *sur-tout ne touchez à rien ; nous sommes tout à fait satisfaits du fait d'être hors la Réglementation EASA* » !

Alors que j'étais réélu au Bureau Directeur d'EAS le lendemain avec 90 % des voix sur ce programme, le délégué italien comprenait qu'il était inutile d'insister. Mais c'étaient là 10 années de travail qui venaient d'écarter le danger.

Mais dans ce domaine tout résultat est fragile.

Dans quelque temps aura lieu une révision du Règlement Européen 216/2008, et la fameuse Annexe II qui nous concerne au premier chef. A priori, toutes les déclarations officielles nous confortent dans le fait que cette révision, pour cette fois-ci, ne devrait pas concerner les paragraphes *e* & *f* qui nous visent directement. Cependant, très franchement, la confiance ne règne pas et il nous faut être particulièrement vigilants, attentifs, présents à toutes les réunions de ce niveau, au moins à des postes de surveillance et de lobbying comme par exemple le Bureau Directeur d'EAS ou de l'EMF, afin de pouvoir réagir en temps voulu en cas de danger avéré ! Il y a et il y aura toujours quelqu'un pour lever le doigt et faire preuve de la bonne intention de s'occuper de notre Sécurité, que nous ne serions pas capables de gérer nous-mêmes.

C'est d'ailleurs le sens politique, tout autant que technique, de la création des Pôles fédéraux Montagne (Gap) et Hydro (Biscarrosse) qui offre la possibilité d'acquérir des connaissances et des savoir-faire, pour ne pas subir des qualifications imposées, qui prouvent régulièrement qu'elles ne sont pas des recettes miracles contre les accidents. Nous avons dans les tuyaux l'idée d'un Pôle national Voltige sur ULM ; sur les mêmes principes et pour les mêmes raisons.

Je terminerai sur ce sujet en disant que je me suis rendu compte, au contact des acteurs associatifs européens, combien était enviable notre situation réglementaire et combien l'Aviation Légère certifiée, qui souffre déjà, va probablement souffrir beaucoup et encore sous les contraintes de l'EASA (ATO - Occurrence Reporting). Un vrai bonheur et une récompense pour moi que d'entendre, les \_ du temps, la fin de phrase « sauf pour les ULM » ! Quand il s'agissait d'expliquer et de plus ou moins faire « avaler » les contraintes européennes ; qui, si elles nous étaient appliquées, auraient pour résultat une sécurité particulièrement accrue en ULM.... puisqu'elles nous contraindraient à remiser définitivement nos aéronefs ultra légers dans les hangars... pour nous amener (ou pas) à pratiquer l'Aviation Légère certifiée.

Puisque nous abordons le thème de la Sécurité des vols il faut que chacun de nous soit bien conscient, qu'aussi bien au niveau de la DGAC qu'à celui de l'EASA, seul, au maximum le maintien de notre taux actuel d'accidents (mortels) et mieux encore sa diminution drastique permettra de conserver ce statut « déclaratif », unique en son genre dans le monde aéronautique. Pour schématiser, une réglementation est le fait de techniciens qui ne font que traduire ce que les politiques leur ordonnent. Les politiques ne veulent ni ne peuvent accepter la mort comme étant liée à une pratique sportive de quelque nature qu'elle soit et plus particulièrement aéronautique. Un taux en croissance serait l'annonce d'une mort programmée



de l'ULM, car ils sont encore nombreux, aussi bien en France qu'à Cologne, à souhaiter nous engager, pour mieux nous contrôler et nous contraindre... c'est-à-dire nous enlever tout ce qui fait le sel et l'intérêt de l'ULM.

Ce ne sont pas des paroles en l'air et toutes nos réunions abordent à un moment ou à un autre ce sujet. Et dans ce domaine, une nouvelle fois, nous tenons notre destin et nous ne pouvons passer la main.

Tous nos pilotes ne sont pas encore assez conscients qu'il ne faut pas que nous scissions la branche sur laquelle nous sommes posés ; REX est par exemple insuffisamment renseigné. Et pourtant, faire partager nos expériences c'est bien utile, surtout quand elles se sont bien terminées.

Nous avons encore bien des efforts à faire, collectivement et individuellement, pour arriver à un taux bien en dessous de celui que nous connaissons ; il s'agit non seulement de solutions techniques mais tout autant de prises de conscience individuelle.

Notre situation est belle et enviable au sein de notre environnement aéronautique de loisir. Mais elle est fragile et exigera longtemps encore une attention de tous les instants, un engagement déterminé de chacun d'entre nous, chacun à son poste et selon ses compétences.

Le rapport de force doit rester en notre faveur, car si la passion de voler qui nous anime tous est du domaine du rêve et du beau... ce qui nous attend revenus sur terre est une réalité plus brutale qui exige des âmes bien trempées pour faire face.

Dans le détail, la politique suivie par votre Comité Directeur n'a pas dévié d'un pouce et ne déviara pas plus en 2014 de celle qui vous a été présentée l'an dernier dans le programme « *Donnez une classe à vos rêves. L'ULM une diversité de pratiques, l'unité d'une réglementation* » que je vous incite à consulter de nouveau et à redécouvrir si vous souhaitez vous rafraîchir la mémoire.

Sébastien vous présentera une réalisation en partenariat avec la FFPLUM et plusieurs institutions majeures, nationales et régionales, le MULM, monde de l'ULM !

Cette action concrète est la synthèse de ce que nous pensons de l'ULM d'aujourd'hui : une rencontre de son Histoire, donc de ses racines pour ne pas oublier les fondamentaux qui font notre identité et notre spécificité, et la science qui amène un progrès bénéfique à tous ; cela dans la mesure où la réglementation ULM autorise des adaptations, des modifications et des

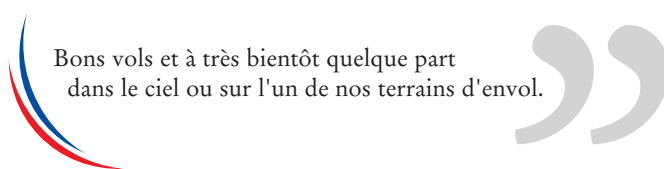
innovations rapides, encourageant ainsi l'esprit d'entreprise et favorisant l'innovation. La synthèse, c'est au bout du compte l'ULM !

Le MULM sera tout cela à la fois : le passé, le présent et le futur. La fidélité au passé, la pratique d'aujourd'hui, le regard tourné vers le progrès. Je laisse le soin à Sébastien de vous présenter son bébé (qu'il n'a pas conçu tout seul, mais dont il est l'âme bien trempée !) et que la FFPLUM est fière d'avoir porté sur les fonts baptismaux et qu'elle a la volonté d'aider à grandir pas à pas.

Après mes remerciements sincères et toute ma reconnaissance adressés à toutes celles et ceux qui œuvrent quotidiennement dans les conditions décrites en début de ce rapport, je vous invite à méditer cette belle phrase qui concerne chacun d'entre nous, qui essayons, à notre mesure, de bâtir, modestement, le monde... de l'ULM !

*« Être homme, c'est précisément être responsable. C'est sentir, en posant sa pierre, que l'on contribue à bâtir le monde. »*

*Antoine de Saint-Exupéry*  
*Extrait de Terre des hommes*



Bons vols et à très bientôt quelque part dans le ciel ou sur l'un de nos terrains d'envol.



**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM





# RAPPORT FINANCIER



Présidentes, Présidents,  
Mesdames, Messieurs,

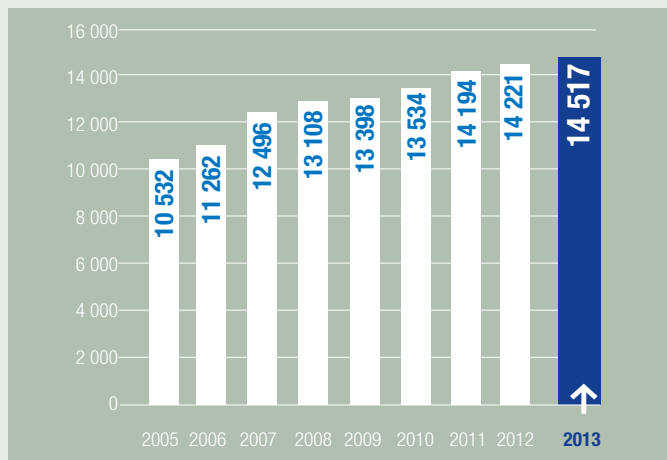
C'est avec un réel plaisir que je vous retrouve pour vous présenter les comptes de notre fédération. Je vous présente également les comparaisons entre prévisionnel et réalisé 2013 et le prévisionnel 2014. Comme l'année précédente, les comptes sont regroupés en grands groupes du plan comptable.

Géraldine François-Haugrin, comptable, Joël Amiable notre Directeur Technique National et moi-même, votre trésorière, avons participé à la tenue de la comptabilité tant générale qu'analytique. Monsieur Prefol, du cabinet Cofingec, notre Expert-comptable, vous présentera le bilan financier de notre Fédération. Madame Vetterl, notre Commissaire aux comptes vous présentera son rapport concernant le contrôle des comptes annuels, la justification de ses appréciations et les vérifications spécifiques et informations prévues par la loi.

Le résultat 2013 présente de nouveau un solde excédentaire dû aux 14 517 adhérents qui ont rejoint la FFPLUM en 2013 alors que j'avais établi un prévisionnel sur la base de 13.500 adhérents. Le montant total des cotisations de l'exercice s'élève à : 868.899,60 €.

Le résultat excédentaire, soit 2901,64 € sera naturellement affecté aux fonds associatifs qui seront ainsi renforcés.

Dans un contexte économique et social difficile notre Fédération continue sa progression.



Conformément aux engagements de l'Assemblée Générale 2013, les quotes-parts "Jeunes" et "Comités régionaux" ont été affectées aux commissions concernées, pour un montant de 37.789,63 € pour la Commissions "Jeunes" dont 17.317,76 € affectés aux cadets ULM et de 56.118 € pour la Commissions "Comités régionaux". Le solde des cotisations soit 774.991,77 € vient s'ajouter aux autres produits du siège :

## Cotisations 2015

Nous devons et devons faire face de plus en plus au désengagement de l'Etat, aussi après en avoir délibéré, le Comité Directeur de votre Fédération a décidé de proposer à votre approbation une augmentation des cotisations pour l'année 2015, en suivant le même mode de calcul que les années précédentes c'est-à-dire en nous basant sur les prix à la consommation tels que définis par INSEE pour l'année 2014 soit 0.7% ce qui représente une augmentation de votre cotisation de 0€39.

Afin de réaliser notre projet « Cadets ULM », vous aviez accepté et voté ma proposition d'augmenter de 1€ la cotisation « jeunes ». Cette fraction de la cotisation « jeunes » n'augmente pas. Cette action a débuté depuis le 1er janvier 2011, elle permet de faire partager certains vols à nos jeunes pilotes, qui, après avoir obtenu leur brevet, manquent de moyens pour continuer de voler, mais également de financer le stage « Cadet » réalisé, maintenant, depuis deux ans dans le but de faire connaître aux stagiaires l'ensemble des classes ULM de renforcer leurs connais-

sances en termes de sécurité des vols. Vous pouvez télécharger les liens sur la page d'accueil du site fédéral.

La cotisation de base sera alors portée à la somme de 56€37 à laquelle j'ajoute les participations financières de chacun d'entre nous aux Commissions « Jeunes » et « Comités régionaux » qui bénéficient du même taux d'augmentation pour atteindre les chiffres respectifs suivants : 1€74 + 1€ soit 2€74 pour les jeunes et 4€08 pour les Comités régionaux.

Le montant global de la cotisation de base pour 2015 sera de 63€19 au lieu de 62€74 pour 2014 auquel s'ajouteront, si vous le désirez votre abonnement ULM INFO 12€ et votre protection juridique « PROTEXIA » 5€.

Cette année sera encore placée sous le signe de l'austérité... comme partout ! La politique de rigueur que nous menons depuis quelques années nous permet d'équilibrer nos comptes. Nous serons tout autant vigilants en 2014 tout en vous apportant les mêmes services que vous appréciez.

Il faut garder présent à l'esprit que toutes les actions fédérales





## Budget total

> lié au fonctionnement **des Commissions**

Dépenses	Montant	Recettes	Montant
Fonctionnement	724.244	Subventions des Ministères et reliquats (Fonds Dédiés)	294.516
		Part FFPLUM sur Actions & autres	126.226
		Inscriptions, partenariats	190.277
		Quotes-parts Comités régionaux & Jeunes	113.225
Sous-total 1	724.244	Sous-total 1	724.244

> lié au fonctionnement **du Siège**

Dépenses	Montant	Recettes	Montant
Siège	810.259	Siège cotisations Autres produits	774.992 117.343
Boutique	21.456	Boutique	14.890
Communication	161.006	Communication	88.397
Sous-total	992.721		
<b>Solde excédentaire</b>	<b>2.901</b>		
Sous total 2	995.622	Sous total 2	995.622
<b>TOTAL GENERAL 1 + 2</b>	<b>1.719.866</b>	<b>TOTAL GENERAL 1+2</b>	<b>1.719.866</b>

## Investissements 2013

Le montant des investissements, pour le Siège, de l'année 2013 s'élève à 36.330 €. Ces investissements ont été autofinancés.

Il s'agit d'acquisitions de logiciels	18.233 €
de matériel informatique	13.417 €
et de matériel de vidéo projection	4.680 €

nationales ou internationales doivent être menées à bien ; aussi nous établissons, avec notre expert-comptable, en plus de ce bilan deux bilans intermédiaires : l'un arrêté au 31 mai et l'autre au 30 septembre, ce qui nous permet d'ajuster nos dépenses liées aux actions et au fonctionnement du siège alors que des événements imprévus auraient pu déséquilibrer notre budget.

Ainsi que je vous l'ai indiqué dans mon courrier du 25 février 2014, l'année 2013 a, en effet, été très difficile pour notre Secrétariat fédéral qui a dû faire face à la disparition tragique de notre Comptable Véronique après une longue maladie. S'y est ajouté, pour l'une de nos secrétaires, un congé maladie de longue durée suivi d'une rupture conventionnelle de contrat de travail. Pour faire face à ces événements, nous avons dû faire appel à du travail intérimaire dont les coûts ont grevé fortement le budget fédéral (52.600 €)

Notre objectif est aussi de conserver un montant de fonds de roulement global significatif. Je me félicite des bonnes relations que nous avons toujours entretenues avec le Ministère de la Santé

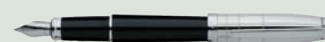
et des Sports ainsi qu'avec la Direction Générale de l'Aviation Civile qui nous accueille encore aujourd'hui.

Merci Président, merci Messieurs les membres du Comité Directeur pour votre confiance.

Je vous remercie de votre attention et de votre confiance et suis à votre disposition pour toute explication complémentaire que vous souhaiteriez me demander après les interventions de Mme Vetterl, notre Commissaire aux comptes et de Monsieur Préfol notre expert comptable.



Denise Lacote  
Trésorière FFPLUM





L'analyse financière révèle un fonds de roulement d'investissement positif de 192 937 € qui constitue le potentiel d'investissements de votre association sans solliciter des financements extérieurs (emprunts par exemple).

Ce fonds de roulement est en augmentation de 60 k€ soit :

- > + 52 k€ de ressources provenant des dotations aux amortissements

- > + 40 k€ d'augmentation de vos fonds propres (affectation du résultat 2011)
- > - 11 k€ de dépenses relatives au remboursement d'emprunt
- > - 21 k€ d'acquisitions d'immobilisations

Le fonds de roulement global intégrant celui d'exploitation pour 36 765 € ressort à 229 702 €, il intègre l'excédent 2012 de 16 765 €.

Il se dégage parallèlement un excédent de financement de 467 589 € qui additionné au fonds de roulement se retrouve en trésorerie pour 697 291 €.

Comme chaque année, ce montant doit être pondéré, il est en effet

constitué à 60 % de cotisations 2013 réglées d'avance (421 822 €).

Il doit être souligné la situation financière très saine de l'association ; il avait été fixé il y a deux ans un objectif sécurisant d'un fonds de roulement de 200 000 €, ce montant avait été atteint au 31/12/2011, nous ne pouvons donc que nous satisfaire de sa consolidation avec cette augmentation de 30 000 €.

Nous concluons en encourageant votre association à faire toujours autant preuve de vigilance et de maîtrise des coûts d'exploitation.

Jean-Philippe Préfol  
Cabinet COFINGEC

## RESULTATS DES VOTES



### RAPPORT MORAL

Inscrits :	1924 VOIX (784 Act.)
Votants :	401 VOIX (140 P/R)
Exprimés :	401 VOIX (140 P/R)
<b>Pour :</b>	<b>399 VOIX (139 P/R)</b>
Contre :	0 VOIX (0 P/R)
Abstention :	2 VOIX (1 P/R)

La résolution est adoptée

### RAPPORT FINANCIER

Inscrits :	1924 VOIX (784 Act.)
Votants :	401 VOIX (140 P/R)
Exprimés :	401 VOIX (140 P/R)
<b>Pour :</b>	<b>391 VOIX (136 P/R)</b>
Contre :	0 VOIX (0 P/R)
Abstention :	10 VOIX (4 P/R)

La résolution est adoptée

### AUGMENTATION de la cotisation fédérale

Inscrits :	1924 VOIX (784 Act.)
Votants :	401 VOIX (140 P/R)
Exprimés :	401 VOIX (140 P/R)
<b>Pour :</b>	<b>363 VOIX (128 P/R)</b>
Contre :	33 VOIX (10 P/R)
Abstention :	5 VOIX (2 P/R)

La résolution est adoptée



2014,

l'année

**PARAMOTEUR**



**La FFPLUM a confirmé sa volonté de faire de l'année 2014, l'année du Paramoteur. Il est vrai que dans ces temps difficiles de "crise" économique persistante, l'activité paramoteur reste la voie la plus accessible pour s'adonner à notre passion commune, le vol.**

Les pratiques évoluent et, pour ceux qui pratiquent le paramoteur depuis un certain temps, les matériels ont énormément progressé.

Il est peut-être temps de se retrouver, pilotes, instructeurs, formateurs d'instructeurs, constructeurs, professionnels, bénévoles, journalistes, pour faire le point sur l'état actuel de notre activité afin de commencer à construire notre avenir.

La Commission Paramoteur organisera en fin de saison (novembre, dates et lieu à déterminer),



**LES PREMIÈRES ASSISES  
DU PARAMOTEUR**

Afin de pouvoir établir un programme le plus exhaustif possible, nous vous demandons de solliciter, dans vos régions, votre responsable paramoteur, s'il existe, ainsi que les acteurs majeurs reconnus de cette activité dans chacune de vos régions, afin qu'ils puissent d'ores et déjà recueillir tous les sujets susceptibles d'être abordés durant ces assises.

Une première réunion de préparation, réservée à vos correspondants régionaux paramoteur, s'est tenue le 28 mai à l'occasion des championnats de France de Paramoteur à Grange Dieu - Levroux. L'objectif de cette première rencontre a été de fixer l'ordre du jour et le contenu des assises.



Tous les thèmes sont ouverts, histoire, sécurité, réglementation, formation, compétition, constructeurs de voiles, constructeurs de moteurs, journalistes spécialisés, etc.

Merci pour votre collaboration sur ces thèmes.

Un site Internet, dédié à ces assises sera ouvert prochainement.



**Philippe Ganaye**  
Commission Paramoteur





# Championnats de France



**Si la Fédération Française d'ULM peut s'enorgueillir de son devoir, dans le même temps, prendre en compte les aspects nécessaires que l'on nomme « la rançon de la gloire »**

Class, ce ne sont donc pas moins de 7 podiums qui sont venus sanctionner les scores des participants de ce groupe de catégories d'ULM.

Rappelons-le, si le mot championnat est mis volontairement au pluriel, c'est parce qu'il s'agit d'un « championnat double », départageant les Classics (pendulaires, multiaxes, autogires) des paramoteurs (décollage à pied et chariots) que l'on ne saurait soumettre aux mêmes épreuves. En prenant un par un les ingrédients d'une organisation de ce type, il en est un qui échappe et échappera éternellement à la meilleure de toutes les bonnes volontés : la météo...

Sur ce plan, nous avons tous redouté le pire et sommes passés à côté d'une invalidation désastreuse.

Effectivement, si nous avons décidé de programmer les paramoteurs en première partie de cet événement, à l'évidence, nous n'aurions jamais été capables de les faire voler et le championnat de cette catégorie n'aurait pas été validé. De ce point de vue, nous avons eu de la chance.

La première partie, en effet, a débuté avec une série d'averses bien fournies, puis de quelques orages, interrompant par là même toutes les évolutions programmées. Ce n'est que par la suite que le temps s'est amélioré, laissant aux paramoteurs une chance qu'ils n'auraient pas eue en début de semaine. Cette distribution, inverse de celle pratiquée à Mondreville en 2013, aura finalement été providentielle au regard d'une météo détestable, bien peu motivante pour les compétiteurs.

Sans doute serez-vous quelque peu intéressés par les éléments statistiques de cette édition 2014.

**Alors voici, en quelques chiffres-clefs, ce que vous pouvez retenir de ces championnats :**

- > Nombre de participants déclarés à la clôture des inscriptions : **154 appareils soit 186 personnes**
- > Nombre d'appareils inscrits dans la catégorie **Classic' Class** : **37**
- > Nombre d'appareils inscrits dans la catégorie **paramoteurs (décollage à pied)** : **91**

Avec un peu plus de 50 % d'inscriptions supplémentaires par rapport à 2013, l'édition 2014 a effectivement battu tous les records de participation !

Même si la participation des paramoteurs représente, à elle seule, les 3/4 de l'effectif de ces championnats de France, la présence des équipages Classic' Class était également en bonne progression. À titre d'exemple, il n'y avait pas eu de podium pour les multiaxes monoplace depuis plus d'une décennie ! Pour ces mêmes Classic'



## les Podiums



Podium Autogire Biplace



Podium Pendulaire Biplace



Podium Décollage à pieds Biplace



Podium Chariot



# ULM 2014 : le bilan...

de constater un regain d'intérêt manifeste pour la compétition, elle va besoins d'une logistique adaptée à une fréquentation accrue. Un mal

- > Nombre d'appareils inscrits dans la catégorie paramoteurs (chariots) : 25
- > Nombre de nations représentées : 5 (France, Qatar, Espagne, Angleterre, Belgique)
- > Nombre de compétiteurs étrangers inscrits : 18 (tous en catégorie paramoteurs)
- > Nombre de compétiteurs de moins de 25 ans : 10
- > Nombre de compétitrices : 6

Certains participants garderont peut-être en mémoire quelques carences en termes de logistique, laquelle est certainement à parfaire au regard d'un effectif si conséquent, mais je ne demeure pas moins persuadé que la Commission Sportive, dont j'ai la charge pour encore trois ans, saura s'adapter et trouver rapidement l'équilibre propice au bon fonctionnement de telles manifestations.

Alors puisque j'ai osé aborder le sujet, sachez que nous allons reprendre les bases de cette organisation et nous attaquer à deux points

sensibles : le cahier des charges définissant les règles de réception d'un championnat ainsi que la gestion des commissaires et bénévoles impliqués dans le déroulement de ces événements.

Tout ceci ne se fera pas en un claquement de doigts, d'autant qu'il ne s'agit que de la partie émergée de l'iceberg.

Quoi qu'il en soit, lorsque l'on vit un championnat de cette nature, on voit très vite qu'il existe une vraie solidarité, une cohésion et une ambiance de camaraderie qui prime sur toute autre forme de services rendus que l'on est pourtant en mesure d'attendre lorsque l'on vient donner le meilleur de soi-même dans une cadence très soutenue d'épreuves qui s'enchaînent chaque jour.

Les journées sont conséquentes, il faut se lever tôt, rester concentré aux bons moments, préparer ses épreuves, contrôler sa machine, assister à tous les briefings, accepter les conditions météo du moment, oui, tout ceci est très dense et fatigant... mais quel apprentissage !



Podium Coupe de Nations



Coralie Mateos & Thomas Joron

Crédit photo : Patricia Roumier - Fabrice Dehon & Laurent Lafont.



Podium Monoplace



Podium Multiaxes Biplace



Podium Club Classic



Podium Club PPG



Podium Multiaxes Monoplace



Décollage à pieds Monoplace



Podium Pendulaire Monoplace



Podium Coupe Féminine Paramoteur



Samir Elari    Bernard Brunet    Bruno Roumier    Denis Chevillet    Jean-Marc Seurin Laurent Lafont    Joël Amiable    Jonas Gicquel Nicolas Berger    Julian Ganaye    Patricia Roumier

**Avant de laisser place aux résultats officiels de ces championnats, je souhaitais remercier à nouveau celles et ceux qui ont contribué à créer cette rencontre et sans lesquels rien ne se serait fait. Je connais la plupart d'entre eux et ils ont toute ma confiance. Ce fut aussi l'occasion de faire de nouvelles rencontres, un moment humain que je privilégie au-delà de notre mission intrinsèque.**

Denise Lacote et son équipe de bénévoles du Club ULM des Ailes Motorisées de Levroux.

Notre DTN : Joël Amiable, notre CTN : Jean-Marc Seurin.

Nos Directeurs de Courses : Samir Elari (CC), Laurent Salinas (PPG/FL), Nicolas Berger (PPG/T), ainsi que Denis Chevillet, venu prêter main forte à la direction de course,

Notre équipe spécialiste du « scoring » : Jonas Gicquel, Jérôme Pommier.

Nos Chefs-Commissaires : Jean-Denis Clement, Francis Ganaye et Bernard Brunet.

Toute l'équipe des Commissaires dont le rôle est indispensable et la présence très sollicitée, Couverture médiatique : Laurent Lafont, Patricia et Bruno Roumier, Fabrice Dehon, Dominique et Yvette Méreuze, présents à chaque moment clef de ce championnat.



**Xavier Le Bleu**  
Commission Sportive  
FFPLUM

Retrouvez tous les résultats sur :

**Résultats** → <https://sites.google.com/site/competulm2/cdf-2014>

**Catégorie monoplace à pieds**

- 1er Alexandre Matéos (Région Centre) sur Mc Fly/Ozone
- 2e Pascal Vallée (Poitou-Charentes) sur Adventure X-Race/Flex-Race
- 3e Julien Barbier (Lorraine) sur Naja 21/Powerplay

**Catégorie biplace à pieds**

- 1er Yann Leudiere & Sylvain Dupuis (Midi-Pyrénées) sur MPY/Ozone Speedster
- 2e Jean Matéos & Celia Domingues (Haute Savoie) sur Mc Fly Thor/Ozone Speedster
- 3e Fabrice Breuzard & Christelle Breuzard (Ile-de-France) sur T-Rex

**Catégorie chariot biplace**

- 1er Bruno Liondore & Béatrice Liondore (Auvergne) sur Adventure Funflyer/Flexway34
- 2e Nicolas Salinas & Marie-Pierre Guippert (Languedoc-Roussillon) sur Fly Product/Paramania Taxi
- 3e Sylvain Desgeorges & Clément Delavet (Auvergne) sur Adventure Funflyer/Bi-Shuttle 40

**Catégorie chariot monoplace**

- 1er Frédéric Mallard (Pays-de-Loire) sur ITV/ITV Lapoon Sport
- 2e Michael Peltin (Charente) sur Hadron 22/Dudek Hadron

- 3e Laurent Assié (Midi-Pyrénées) sur MPY/Ozone Slalom

**Catégorie autogire biplace**

- 1er David Morin & Jean-Yves Robert (Pays de Loire) sur Magni Giro M16/Rotax 914
- 2e Alain Feuillet & Patrick Le Roi (région Centre) sur ELA 07/Rotax 914
- 3e Jérôme Daviez & Serge Bouchet (région Centre) sur Freewind Bumble B/Rotax 912 Turbo

**Catégorie multiaxe biplace**

- 1er José Vande Veken & Jérémy Vandijk (Franche-Comté) sur Aéroservices Guépard Guépy/Rotax 912 S
- 2e Jean-Claude Aynie & Patrick Etcheto (Midi-Pyrénées) sur Best Off Nynja/Rotax 912
- 3e Patrice Burgio & Vincent Decreuse (Aquitaine) sur Pipistrel Sinus/Rotax 912

**Catégorie pendulaire monoplace**

- 1er Jean-Michel Serre (Auvergne) sur proto Serre/Ellipse Titan
- 2e Pascal Guyon (Poitou-Charentes) sur Proto/Top 12/La Mouette
- 3e Laurent Le Bihan (région Centre) sur Air Création Pixel

**Catégorie pendulaire biplace**

- 1er Bruno Bouron & Franc Maubert (Poitou-Charentes) sur O'B 912/

- La Mouette
- 2e Pierre Bourgu & Georges Truchet (PACA) sur Air Création Skypper/Bionix
- 3e Laurent Thomas & Jean-Louis Blondiaux (Picardie) sur DTA HKS/DTA Diva

**Catégorie multiaxe monoplace**

- 1er Pierre Laneurit (région Centre) sur Fly-Synthesis Storch HS/Jabiru
- 2e Thomas Joron (région Centre) sur APEV Scoutchel/Rotax 377
- 3e Jean-Pierre Fauquet (PACA) sur Aurore Souricette/Rotax 503

**Classement CLUB Classic' Class**

- 1er : Pluss : Les Bras cassés
- 2e : Nostradamus : Equipe Leader
- 3e : Nostradamus : Equipe Touriste

**Classement CLUB Paramoteurs**

- 1er : UCOM
- 2e : ULM 82
- 3e : OXY-GENE

**Coupe des Nations**

- 1er : France



# SLALOM PARAMOTEUR

D'une pratique "confidentielle" à une médiatisation de plus en plus marquée.



Si au regard de la réglementation Aviation Civile, le vol à basse altitude n'est pas autorisé, tout le monde (y compris nos administrations) sait que dans le cadre des compétitions sportives la FFPLUM organise depuis bien longtemps déjà des épreuves de maniabilité qui consistent à effectuer des parcours en volant au "ras du sol".

L'exercice n'est pas nouveau puisque dès l'apparition de l'activité paramoteur en France (fin des années 80) les pilotes et compétiteurs de la première heure se "défiaient" sur des épreuves de maniabilité (la fameuse "Mania", au premier championnat de France de paramoteur en 1991). Déjà, la FFPLUM avait rédigé des règlements sportifs qui permettaient de cadrer ces formes de pilotage.

Nos pratiques évoluent, nos matériels progressent et tout naturellement les évolutions à très basse altitude se sont développées et rencontrent un engouement indéniable. Mais, compte tenu de cette pratique, en dehors du domaine de vol autorisé, en cas d'accident on peut se poser légitimement la question de la responsabilité et des mises en cause civile et pénale.

Face au développement de cette pratique et afin de clarifier la situation, en 2010 la FFPLUM a demandé officiellement à la DGAC de se prononcer sur les vols exécutés dans le cadre des compétitions sportives de slalom en paramoteur. Malheureusement, nous n'avons pas encore pu, à ce jour, aboutir à des solutions satisfaisantes.

Et pourtant, en 2011, la CIMA (commission technique en charge de l'ULM à la FAI) valide le format français de compétition de slalom en paramoteur et officialise l'organisation de compétitions internationales de slalom en paramoteur. La France organise en 2011 et 2012 les 2 premières coupes du monde de slalom en paramoteur à Aspres-sur-Buech et en 2013 les premiers championnats du monde FAI de slalom en paramoteur, toujours à Aspres-sur-Buech. Face à ces succès, la France s'est vu confier l'organisation des premiers championnats d'Europe de slalom en paramoteur qui se dérouleront à Couhé du 21 au 27 juillet prochains grâce au support du club local "CUBY".

Les événements liés au slalom se multiplient donc et face à l'absence de prise de position de notre administration, la FFPLUM, forte de sa délégation de service public pour l'organisation des compétitions, forte de la validation par la FAI des compétitions de slalom en paramoteur, a décidé de prendre les devants et de s'engager en proposant de codifier l'activité sportive de slalom en paramoteur en définissant :

- > Les conditions d'accès : en créant une licence sportive mention compétiteur de slalom en paramoteur.
- > Les conditions d'encadrement en créant un brevet fédéral de moniteur de slalom en paramoteur.
- > Les conditions de réalisation qui spécifient la nature du terrain à utiliser ainsi que les matériels.
- > Un Système de Gestion de la Sécurité (SGS).

Nos demandes et nos attentes :

Dans ce but, la FFPLUM a donc rédigé et transmis à la DGAC un dossier détaillant les points décrits ci-dessus. Nous demandons à l'administration de permettre la pratique sportive du slalom en paramoteur, donc du vol à très basse altitude en paramoteur dans le cadre de la pratique du slalom en entraînement et/ou en compétition dans le cadre réglementaire défini par la FFPLUM.

Cette démarche placera la FFPLUM au cœur de sa délégation de service public avec le soutien de la DGAC et permettra le développement du slalom en paramoteur dans les meilleures conditions.

Les détails de nos propositions figurent dans le dossier transmis à la DGAC et consultable sur le site fédéral.



Nous espérons une réponse à notre attente dans les délais les plus raisonnables possibles et vous tiendrons informés des suites de ce dossier « sensible ».

Joël Amiable  
DTN



# Nouvelles machines **ATTENTION...**

Le retour à des conditions météo propices au vol après une interruption hivernale parfois assez significative, est une période naturellement un peu spéciale qui demande une attention supplémentaire pour assurer la sécurité.

**A**cette situation saisonnière classique, l'étude des accidents, incidents et REX récents, montre que se sont ajoutés plusieurs problèmes de familiarisation avec les ULM opérés. En effet, nous relevons un nombre significatif d'événements impliquant des appareils acquis très peu de temps avant leur survue.

Certes, nos licences nous permettent de piloter aussi bien des machines basiques ou d'ancienne génération, aux performances modestes ou au comportement pardonnant, mais au domaine d'utilisation limité, que des ULM puissants et rapides, capables de voyages au long cours, qui satisfont aux règlements tout en faisant appel à des équipements sophistiqués.

Certes, l'autorisation administrative d'utiliser l'ensemble des ULM d'une classe dans toute sa diversité en nous économisant les lourdeurs d'une procédure légale de qualification spécifique, est une chose qu'il convient de préserver et de défendre. Mais cette faculté doit s'exercer dans le strict respect de l'esprit ULM, c'est-à-dire en toute responsabilité. Elle ne peut exonérer chaque pilote de s'attacher à acquérir les compétences et l'en-

traînement nécessaire pour exercer cette prérogative en sécurité. Avant de se lancer seul sur un nouvel appareil, puis d'embarquer des passagers, il ne faut en aucun cas faire l'impasse sur une prise en main sérieuse. Les services du vendeur, le concours d'un instructeur familier avec la machine, sont à rechercher systématiquement.

Lorsqu'elle nous est connue, l'expérience des pilotes nous montre que ce n'est pas nécessairement un paramètre suffisant pour s'en exonérer. En effet, ceux auxquels ces mésaventures sont arrivées peuvent se prévaloir parfois d'un nombre élevé d'heures de vol. D'ailleurs, sur ce type de problématique, il ne faut surtout pas se référer à l'adage « *qui peut le plus peut le moins* ».

En effet, la démarche de familiarisation avec un ULM que l'on ne connaît pas est évidemment indispensable « dans les deux sens ». L'étude d'accidentologie rapporte nombre d'accidents et d'incidents survenus à bord d'ULM, à des pilotes d'appareils certifiés lourds et complexes, par ailleurs très qualifiés en tant que professionnels. Sans sortir de la pratique ultralégère, un

## #newslettersécurité

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

Son contenu comprendra les rubriques suivantes

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

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



propriétaire qui vient de vendre un ULM modeste et un peu ancien à moteur deux temps pour acheter un appareil rapide plus récent, ressentira peut-être spontanément le besoin d'un complément de formation. Mais le pilote qui acquiert une machine personnelle moins puissante que l'ULM de club performant et sophistiqué à bord duquel il aura fait ses premières armes, devra consentir au même effort d'adaptation personnelle.

Les situations particulières que sont la mise en vol d'un appareil de construction amateur et l'adaptation à un appareil monoplace doivent être abordées avec soin après une préparation particulière. A cet égard, nos camarades du réseau des sports de l'air (RSA - Fédération des constructeurs amateurs et restaurateurs d'avions de collection - membre du CNFAS) ont une grande expérience de la question. Ils ont établi un dossier intitulé « *la prise en main d'un avion nouveau* ». Certes il traite

uniquement des multiaxes, mais la démarche décrite est pour une bonne part adaptable aux autres classes. Ce document est disponible et a été diffusé à vos correspondants régionaux de sécurité.



A côté d'événements plus sérieux que leur nature accidentelle ne permet pas d'analyser pour l'instant, voir à titre d'exemple le REX n° 6262 ci-dessous.

**Thierry Couderc**  
Pdt. Commission sécurité  
FFPLUM



Le retour d'expérience REX de la FFPLUM est fonctionnel sur le site fédéral. Les liens sont proposés sur la page d'accueil. [www.ffplum.com](http://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 = 6262) <b>VISUALISATION DU REX</b>			
Date de vol :	17/03/2014	Nature du vol :	du local en plaine
Fonction :	Pilote	Nature vol autre :	
Meteo :	Favorable	Phase du vol :	roulage avant décollage
Appareil :	Multiaxes	Phase vol autre :	
Equipements :	Parachute Radio GPS	Catégorie	Procédures
<b>Description :</b>	Bonjour monsieur le revendeur, j'aurais besoin d'une paire de disques de frein et d'un jeu de plaquettes. Oui, je sais, j'ai acheté l'appareil neuf le mois dernier et nous n'avons fait que 6 atterrissages avec. Mais, voilà, j'ai essayé obstinément de rouler sur plus de 800 m pour rejoindre le seuil de piste, avec le frein de parc engagé. Alors ça s'est mis à sentir le brûlé et les disques portent de jolies marques bleues et brunes, traces indiscutables d'une surchauffe qui m'incite par précaution à remplacer les pièces....		
<b>Commentaires :</b>	En cette fin de mauvaise saison, ou début de meilleure saison, comme on voudra, le sol de la base est par endroits vraiment boueux. J'ai mis la difficulté à avancer sur le compte de l'état du terrain, me demandant à chaque mètre gagné si la piste était praticable, si je ne ferais pas mieux de rebrousser chemin, etc, au lieu de me poser la question de contrôler la position du frein de parc. Il faut dire que je ne pilote pas ce type d'appareil depuis longtemps. Il a une manette de frein genre guidon de moto sur le manche, avec un loquet de blocage en position serrée. L'ULM que j'avais avant avait des commandes différentielles sur le haut des pédales de palonnier, mais aucun système de frein de parc.		
<b>Enseignement :</b>	Il ne faut pas sous évaluer les conséquences des différences de conception entre deux modèles d'ULM. Face à la nouveauté, j'ai expérimenté combien on a tendance à se concentrer sur les paramètres, le domaine de vol, le comportement en manœuvre, et beaucoup moins sur les petits détails comme une différence de conception d'un accessoire. Et puis, j'admets que quand on a très longtemps utilisé un appareil donné, il faut bien reconnaître qu'on en a pris l'habitude et qu'au bout d'un moment, au début d'une séance, la première chose que l'on survole, c'est la check-list !!!		
Impression :	Positive 		

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

Vos réactions, remarques, observations et idées seront les bienvenues sur : [ffplum@ffplum.com](mailto:ffplum@ffplum.com)

**Vous pouvez aussi consulter les déclarations suivantes sur le site fédéral**



# Des conséquences pénales et civiles de l'homicide involontaire par « violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité et de prudence imposée par la loi »



Certains se sont émus de la décision que vient de prendre la chambre correctionnelle du tribunal de grande instance de Gap qui dans un jugement rendu le 22 mai 2014 vient de condamner un pilote de planeur qui lors d'un accident a tué son passager, à un an d'emprisonnement avec sursis précision étant apportée que le Procureur de la République avait requis 18 mois d'emprisonnement dont un an avec sursis, soit huit mois fermes.

Cette décision se place pourtant assez précisément dans « l'ordre des choses judiciaires » et sans que l'on puisse y voir une inflation des sanctions.

Je rappelle en effet les décisions que je visais déjà dans le courant de l'année 2010 alors que je rapportais les conclusions :

→ du jugement rendu le 7 mai 2010 par la chambre correctionnelle du tribunal de grande instance de Bonneville ayant condamné un pilote d'ULM à un an d'emprisonnement avec sursis pour homicide involontaire, après le décès de son passager, caméraman ponctuel, noyé dans la rivière qu'il survolait au ras des flots, après le

heurt d'une ligne électrique traversant la rivière à une hauteur de moins de huit mètres,

→ du jugement rendu le 28 avril 2010 par la chambre correctionnelle du tribunal de grande instance de Rodez ayant condamné un pilote d'hélicoptère à deux ans d'emprisonnement avec sursis pour homicide involontaire, après le décès de son passager, caméraman professionnel resté attaché dans la machine et noyé dans la rivière qu'il survolait au ras des eaux, après le heurt d'un câble de bûcheron, installé il y a... trente ans et qui rejoignait la forêt d'une rive au sol de l'autre rive.

Dans le premier dossier, le Procureur de la République avait requis deux ans d'emprisonnement dont six mois fermes et dans le second dossier, également deux ans d'emprisonnement dont trois mois fermes, réquisitions qui ne seront pas suivies par les tribunaux.

Ainsi, la décision du tribunal correctionnel de Gap se place dans la continuité et dans une sorte de jurisprudence en la matière qui situe la condamnation à hauteur d'une année d'emprisonnement avec sursis pour la totalité de la peine et sans que soient suivies les réquisitions du ministère public.

Quelques précisions s'imposent cependant, et c'est l'objet essentiel de ce billet, selon que l'on aura commis un homicide par violation manifestement délibérée ou non délibérée d'une obligation particulière de sécurité et de prudence imposée par la loi.

## 1. Le rappel du texte de l'article 221-6 du Code pénal

1) L'attention est spécialement attirée sur cet article qui va conditionner, en cas d'accident, le sort judiciaire qui sera réservé au pilote d'un ULM, responsable d'un homicide involontaire et cela tant sur le plan civil que sur le plan pénal :

« Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

*En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75 000 euros d'amende. »*

2) La loi a ainsi parfaitement fait la différence entre celui qui commet une « maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence » et celui qui commet une « violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ».

Et cette différence aura des conséquences majeures à tous égards.



## 2. Sur la « simple » faute de maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi

1) Un pilote d'ULM tue son passager parce que, notamment il :

- > décroche en dernier virage,
- > loupe son atterrissage et passe sur le dos,
- > engage un vol sous « VFR marginal » en limite de météo acceptable, entre dans la couche et percute un obstacle,
- > est victime d'une panne d'essence ayant mal appréhendé la force du vent de face,
- > ne comprend pas convenablement les instructions d'une tour de contrôle et heurte un autre aéronef en finale tout comme lui, mais en n°1,
- > etc.

2) On comprend que les manquements pouvant être reprochés au pilote dans ce cas sont de nature générale et liés à la violation d'une obligation générale de prudence et de diligence pesant sur tout justiciable mais exclusif d'une « **violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi** ».

3) Les sanctions pénales :

1° Il n'existe évidemment pas de « tarif » des condamnations. On peut seu-

lement observer que les peines d'emprisonnement avec sursis à l'égard du pilote responsable de l'accident qui a coûté la vie à son passager sont inférieures dans cette hypothèse à celles prononcées en cas de « *violation délibérée de la loi* ».

On peut ainsi observer que les sanctions prononcées demeurent inférieures à une année, la sanction étant proportionnelle à la gravité de la faute pénale.

2° Mais les sanctions comprendront également et généralement une peine d'amende qui peut varier selon de nombreux critères et notamment celui des revenus du prévenu et dont il faut relever que leurs montants devront en être payés des deniers du pilote responsable et sans que la compagnie d'assurance n'en couvre les sommes !

On précise en effet que les polices d'assurance excluent expressément les condamnations pénales.

[Voir par exemple les « *Notice d'information légale Air Courtage Assurances* » - *exclusions - risques toujours exclus* :

O) *sont également exclus [...] toute amende et frais s'y rapportant*]

4) Les sanctions civiles :

> elles visent à mettre en jeu la responsabilité civile parallèle engagée par le pilote à l'égard des ayants droit du passager décédé et d'accorder les dommages-intérêts en résultant.

Ces réparations et dommages-intérêts seront prononcés par une juridiction civile en vertu de la convention de Varsovie (voir les nombreux articles

parus sur cette question dans ULM info) et seront couverts par la compagnie d'assurance du pilote qui garantit les conséquences civiles des fautes de maladresse, d'imprudence, d'inattention, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence.

## 3. Sur l'homicide par suite de la « violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi »

Les choses sont alors plus sérieuses et c'est le cas visé par les décisions évoquées ci-dessus et notamment du jugement correctionnel rendu par le tribunal de Gap.

1) Un pilote d'ULM tue son passager parce qu'il est allé au-delà des fautes de maladresse, d'imprudence, d'inattention, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence, pour avoir en outre violé directement une prescription légale destinée à garantir prudence et sécurité.

Ces prescriptions légales sont toutes celles qui sont édictées expressément par la réglementation aérienne.

Il s'agit ainsi de sanctionner tout pilote d'ULM qui est victime d'un accident et dans lequel va périr son passager alors :

> qu'il a rasé les flots et vole dès lors à

► suite

- une hauteur inférieure à 500 pieds pour des motifs autres que les besoins de l'atterrissage ou du décollage,
- > qu'il a « explosé » le devis de masse de sa machine tel que défini par l'instruction du 28 septembre 1998 sur les ULM,
- > qu'il a survolé des zones habitées en dessous des hauteurs minimales,
- > qu'il a engagé un vol sans consulter les bulletins météo ou les notam,
- > qu'il n'a pas respecté les distances verticales et horizontales qui le séparent des nuages ou qu'il a fait de l'IFR sauvage.

Les exemples sont multiples.

Dans le cas du jugement que vient de rendre le tribunal correctionnel de Gap, le planeur volait proprement au ras du sol ! Ce que plusieurs témoins rapporteront décrivant même qu'ils avaient perçu le souffle du planeur ! Le pilote poursuivi sera même conduit à avouer qu'au moment de l'accident il volait à une altitude « *pas raisonnable* » !

## 2) Les sanctions pénales :

1° On peut observer que les peines d'emprisonnement avec sursis prononcées à l'égard du pilote responsable de l'accident qui a coûté la vie à son passager sont nettement supérieures à celles prononcées en cas de maladresse, d'imprudence, d'inattention, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence, sans « *violation délibérée de la loi* ».

On peut ainsi observer que les sanctions prononcées ne sont pas inférieures à une année d'emprisonnement.

Il convient de garder en mémoire, comme évoqué ci-dessus, qu'en l'état de la jurisprudence, les tribunaux n'appliquent toujours pas les réquisitions des Parquets qui pour les cas d'homicide avec « *violation délibérée de la loi* » réclament des peines variant entre 18 mois et deux ans d'emprisonnement avec réquisitions d'une partie ferme de trois à six mois !

Face à ces risques d'emprisonnement, deux écoles sont présentes :

- > celle des tenants de la politique pénale actuelle voulant exclure le plus possible les peines d'emprisonnement ferme pour les remplacer par des peines de substitution,
- > celle du renforcement des sanctions pénales et notamment des peines d'emprisonnement.

Que chacun prenne ses responsabilités en gardant en mémoire le fait qu'en l'état de la réglementation, nul pilote d'ULM violant ouvertement la loi et causant un homicide involontaire n'est à l'abri d'un renforcement des sanctions judiciaires et d'une peine de prison ferme.

2° Naturellement, les sanctions comprendront également et généralement une peine d'amende qui variera selon de nombreux critères et notamment celui des revenus du prévenu et dont il faut relever que leurs montants devront en être payés des deniers du pilote responsable et sans que la compagnie d'assurance n'en couvre les sommes ! Comme évoqué ci-dessus.

## 3) Les sanctions civiles :

Elles sont identiques au cas précédent et visent à mettre en jeu la responsabilité civile parallèle engagée par le pilote à l'égard des ayants droit du passager décédé et d'accorder les dommages-intérêts en résultant.

En revanche, le point essentiel qui diverge avec le cas du « simple » homicide prononcé pour faute de maladresse, d'imprudence, d'inattention, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence, est le cas de celui qui commet en outre un homicide avec « *violation délibérée de la loi* », et qui ne sera pas couvert par sa police d'assurance !

En effet, si l'on reprend par exemple la « *Notice d'information légale Air Courtaige Assurances* » visant les « *exclusions - risques toujours exclus* » le § O) prévoit expressément :

O) *les dommages consécutifs à une violation délibérée de la réglementation à laquelle l'assuré doit se conformer dans l'exercice de ses activités [...] ; sont également exclus [...] toute amende et frais s'y rapportant* »

Il résulte de cette analyse des conséquences qui peuvent être financièrement substantielles pour le pilote d'un ULM ayant commis un homicide avec « *violation délibérée de la loi* ».

En effet, outre les peines d'emprisonnement et d'amende prononcées :

- > la compagnie d'assurance, on l'a vu, ne garantira pas les condamnations civiles à dommages-intérêts,
- > le pilote sera donc condamné à payer

personnellement au minimum l'indemnisation prévue par l'article L.6421-4 du Code des Transports variant de 1 € à 114.336 €, selon la décision qui sera prise par le tribunal civil, seul compétent en application de la convention de Varsovie.

Mais attention, nous avons déjà observé à l'occasion de précédents articles parus dans ULM Info et traitant de la convention de Varsovie, que le plafond de 114.336 € peut « sauter » en application de l'article L. 6422-3 du Code des Transports si la victime ou ses ayants droit fait(font) la démonstration de la faute inexcusable du pilote, à savoir dans la définition qu'en donne ce texte « *la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable* ».

Or, si un tribunal correctionnel à l'instar du jugement qui vient d'être rendu par le tribunal correctionnel de Gap, sanctionne un pilote sur le fondement de l'article 221-6 du Code pénal pour un vol au ras du sol, pour homicide involontaire mais surtout pour « *violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement* », c'est-à-dire violation de l'obligation légale de ne pas voler au-dessous de 500 pieds, il est plus que vraisemblable que le tribunal civil estimera parallèlement que le dit pilote a commis une « *faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable* », de telle sorte qu'en application de l'article L. 6422-3 du Code des Transports, ce même tribunal civil ordonnera le déplafonnement des 114.336 € prévus par la convention de Varsovie.



Je garde à ce sujet en mémoire une condamnation récente du tribunal de grande instance de Bastia à près d'un million d'euros dus à l'épouse et aux deux filles d'une victime, industriel florissant décédé dans un accident d'autogire !

Je suis ainsi tenté de suggérer de s'y reprendre à deux fois avant de décider de passer outre les règles de l'air... en présence d'un passager d'autant plus quand ce passager n'est pas célibataire, sans enfant et sans héritier... !



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

# 41<sup>e</sup> Coupe Icare



18-21  
Septembre  
2014



[www.coupe-icare.org](http://www.coupe-icare.org)

St Hilaire du Touvet - Lumbin

# 6-7-8 FÉVRIER 2015

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

**Entrée salon + musée gratuite**



# 23<sup>e</sup>

## Salon des Formations et Métiers Aéronautiques



Informations +33(0)164620506  
[www.salondesformationsaero.fr](http://www.salondesformationsaero.fr)



**Aviation  
et Pilote**

MUSÉE  
**AIR +  
ESPACE**  
AÉROPORT PARIS - LE BOURGET



**AIRFRANCE** / **KLM**  
TRANSPORTEURS OFFICIELS OFFICIAL CARRIERS



## Tirons des enseignements

des malheurs qui nous frappent.

Le 25 juillet 2010, un Polaris de la plaine de Buzet s'est écrasé à quelques km de sa base. Le pilote et son passager ont perdu la vie dans cet accident. Les conclusions officielles de la commission d'enquête diligentée par la DGTA à laquelle participait Mr Bledeman, bien connu du monde ULM pour ses excellents exposés lors de nos « journées sécurité », ont été publiées. Celles-ci ont fait l'objet d'un article paru le 15 janvier 2014 dans « Sudpresse » et il m'a paru important de relever quelques points qui nous concernent tous en tant que pilotes. La cause principale de l'accident semble être un vol à trop faible vitesse entraînant le décrochage de la machine à une altitude ne permettant pas sa récupération. Je ne ferai aucun commentaire sur ce point, chacun pouvant aisément tirer des conclusions de cette situation.

Ce qui m'interpelle est que le rapport évoque aussi la surcharge de la machine, même si celle-ci n'est pas directement la cause de l'accident. Selon les calculs des enquêteurs, « le Polaris était en surcharge lors de son dernier vol de 40 kg environ ». Plus loin dans l'article, son auteur écrit : « Dans le manuel, le poids à vide était celui d'un avion standard. Alors que le poids à vide se calcule avec tous les équipements montés. Il y avait donc une variation entre l'avion nu et équipé. Néanmoins ce n'était vraisemblablement pas la première fois qu'il volait en surcharge. Cette dernière ne peut donc pas être le déclencheur de l'accident. Simplement, le décrochage va arriver plus ou moins vite en fonction du poids de l'appareil, note Luc Blendeman ».

Renseignements pris à Buzet auprès de quelqu'un qui a bien connu le malheureux équipage, le poids de celui-ci devait

dépasser les 180kg, soit 8 kg de plus que le poids « normalisé ». Cela n'aurait qu'une importance relative si l'appareil avait été « nu » et n'avait emporté qu'une faible quantité d'essence. Il semble cependant que ce n'était pas le cas puisque les enquêteurs ont relevé 40 kg d'excédent de poids.

Mon intention n'est évidemment pas de mettre la résistance de la machine en cause, les conclusions de la commission d'enquête ne faisant d'ailleurs que confirmer ma conviction qu'elle était à même de supporter cette surcharge.

Je crains cependant que beaucoup de pilotes ne réalisent pas que les paramètres de la machine peuvent être forts différents selon que l'on vole seul ou à deux et a fortiori en surcharge. Il faut adapter son pilotage à ces critères et agir en conséquence en ne maltraitant pas l'appareil.

Mais il faut surtout connaître exactement le poids de sa machine en ordre de vol, c'est-à-dire le plein fait et en ayant à bord tout l'équipement et tout le matériel qu'on emporte généralement en vol à longue distance. Chacun pourra alors savoir s'il doit voler seul ou emporter un passager et quel est le poids maxi de celui-ci. La plupart des pilotes « 3 axes » ignorent totalement ce chiffre, soit par négligence, soit, chose plus grave, parce qu'ils ne veulent pas le connaître. Ils ne savent donc absolument pas comment leur appareil est équilibré.

J'ai maintes fois attiré l'attention de mes collègues pilotes sur ce point et je considère cette position simplement comme suicidaire. La BULMF peut et veut organiser des séances de pesée dans les clubs. Il suffit de nous le demander. Au risque de me répéter, je dirai qu'elles sont évidemment gratuites et surtout totalement confidentielles, seul le pilote concerné ayant accès aux chiffres relevés. Aucune « autorité » n'en aura connaissance.

Pourquoi ne demanderiez-vous pas à votre club d'organiser une telle séance ?

N'hésitez pas à nous contacter.

Et si vous volez ce printemps, faites-le prudemment.



J.C. Fonteyne  
belgian ULM federation



# ULM au féminin



## Petit bilan de la journée de la femme les 8 et 9 mars dernier.

5 lieux d'animation en PACA, Auvergne, Aveyron et Pays de Loire.

64 participantes et, porté à notre connaissance 8 % d'entrée en formation parmi celles-ci. Bien entendu si l'opération phare a été celle de La Baule en termes de sensibilisation grand public et retours médiatiques (presse, radio et France 3), les opérations menées dans les régions ou localement ont toutes leur importance dans notre stratégie de sensibilisation des femmes à la pratique aéronautique.



## 11<sup>e</sup> Rassemblement national des femmes pilotes d'ULM

Mesdames venez à la rencontre d'autres femmes pilotes à Gray les 5 et 6 juillet, en Franche-Comté, où comme toujours la convivialité sera de mise et où vous serez chouchoutées !

Messieurs, accompagnez les femmes élèves ou pilotes peu aguerries au voyage qui vous entourent. Donnez-leur envie de s'envoler plus loin !

Repas assurés tout le week-end à partir du vendredi soir, balades aériennes touris-

tiques avec un circuit spécifique pour les paramoteurs. Animations et visites touristiques au sol. Soirée de gala le samedi soir. Conférence.

Toutes les infos ainsi que le bulletin d'inscription préalable sont en ligne sur le site fédéral et sur :

<http://ulm-franche-comte.ffplum.com/>

**Prochains rendez-vous :**  
aux salons de Vannes et de Blois sur l'espace « voler au féminin »



## 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](mailto:mbocavok@gmail.com)



## Pistes toutes neuves à Issoire-Le-Broc en Auvergne !

Après l'inauguration officielle des nouvelles pistes de LFHA, c'était au tour des clubs locaux à l'initiative du club ULM, Les Ailes Volantes Issoiriennes de fêter la réouverture de leurs pistes.

En effet une année de travaux a été nécessaire pour, terrasser, niveler, engazonner, baliser les 2 pistes 18-36, qui ont été décalées un peu plus à l'Est, afin d'apporter

plus de confort aux usagers et de permettre aux entreprises du site, de pouvoir mieux envisager leur développement.

Un taxiway longe les pistes du côté installations. Le tour de piste se fait maintenant à l'EST et ceci pour les 2 pistes accolées, sachant que la piste la plus proche des installations est réservée aux avions et ULM et, que celle plus à l'Est est celle des planeurs. La manche à air est à mi-piste à l'Est. Une quinzaine d'ULM venus de la région, quelques extérieurs et, ainsi plus

de 70 participants se sont donc retrouvés le 18 mai, par une météo fabuleuse, autour du verre et du repas de l'amitié.

N'hésitez pas à y faire une halte car, proche de la ville et bordé par l'Allier, ce terrain bénéficie d'un environnement merveilleux avec le massif du Sancy le dominant. Il est entouré de nombreuses buttes d'origine volcanique dits « les puys » où se nichent quelques beaux villages comme Usson, Nonette ou Le Broc. Que du bonheur pour nos yeux, nous qui avons la chance de contempler nos régions d'en haut !





machine, afin d'en faciliter la vision dans les approches ou le tour de piste. Cette réunion, très constructive pour l'ensemble des parties, montre que l'ULM peut très bien s'intégrer, sur un aéroport et en CTR, avec de fréquents départs et arrivées en IFR. Un exemple à suivre de coopération intelligente.

Corinne Monloubou.

## Echange avec les contrôleurs

Depuis plusieurs mois, Vaucluse ULM a ouvert son école de formation sur l'aéroport d'Avignon Provence et propose des formations en 3 axes et autogires.

Les contrôleurs du SNA ont eu l'occasion de découvrir de près l'autogire, cet engin mystérieux pour eux, entre l'avion et l'hélicoptère.

Lors d'une réunion organisée conjointement par Vaucluse ULM et Christophe Delquié, Adjoint du SNA d'Avignon, mais aussi Instructeur ULM et récemment breveté classe 4, nous avons pu échanger avec les différents contrôleurs et voir de près la machine et son fonctionnement.

Cette réunion a permis, outre de mettre des visages sur des voix, de démystifier l'autogire,

de comprendre ses particularités : pente d'approche suite exercice de panne au décollage par exemple, et de mettre en place une phraséologie spécifique lors des départs (pré lancement école), afin de fluidifier le trafic et éviter une trop grande attente.

À la demande des contrôleurs, Vaucluse ULM installera un strobe anti collision sur sa



Contact :  
**Jean-Christophe Gibert**  
 Vaucluse ULM  
 +33 617 663 952  
[contact@vaucluse-ulm.com](mailto:contact@vaucluse-ulm.com)  
[www.vaucluse-ulm.com](http://www.vaucluse-ulm.com)

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.

+33 (0) 4 92 20 16 19  
 Agréments: EASA Part 21G APDOA  
 contact@beringer-aero.com  
 www.beringer-aero.com

Publicité

**NYNJA**  
 Champion d'Europe FAI 2013

SKYRANGER

*Volez plaisir  
 Fly Fun*

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)

BEST OFF [www.bestoffaircraft.com](http://www.bestoffaircraft.com)



# Tout pour votre plaisir

Publicité

## Concessionnaire

AirBorne  
Magni  
SkyRanger  
SkyLane  
Pegasus



[www.airulmparis.com](http://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](http://www.veliplane.com)

Aérodrome MEAUX 77 Tél. 01 60 04 76 00  
► 35Kms de Paris Est /15Kms de Disneyland



## Les rendez

Chers Amis Handis,

Dans le bulletin de mars dernier, je vous avais fait part de mon intention de nous retrouver lors de manifestations aériennes afin de partager notre passion en toute convivialité. Je vous propose donc 4 belles rencontres :

● à **Saint-Yan** les 14 et 15 juin lors du FLYIN AIR FRANCE KLM, grand rassemblement d'avions des personnels du Groupe Air France et leurs amis. 250 à 300 aéronefs sont attendus, avions anciens civils et militaires, patrouilles de voltige, ULM... ([flyi.lfbk.free.fr](http://flyi.lfbk.free.fr)).

● à **Vichy** les 19 et 20 juillet lors de l'EURO-FLY'IN RAS. Rassemblement des constructeurs amateurs avec environ 600 aéronefs présents. ([rsafrance.com](http://rsafrance.com)). Pierre-Henry LOPEZ, vice-président de la FFPLUM et moi-même, nous ferons un plaisir de vous recevoir sur le stand de la Fédération.

● **sur le Tour ULM** du 25 juillet au 2 août.  
Si vous habitez ou si vous vous trouvez en vacances proche d'une de nos villes étapes, venez nous retrouver pour passer une agréable soirée avec la grande famille de Tour. Un véhicule adapté vous permettra de visiter le park de la centaine d'ULM présents.

La Commission Vols Adaptés au Handicap vous offrira le repas du soir en notre compagnie afin que vous profitiez pleinement de ces bons moments.

● à **Blois** les 30 et 31 août - 34ème Salon et Rassemblement ULM. Une manifestation à ne pas manquer. Notre ami Alain Surre, secrétaire de l'association Handi Vol ULM et commentateur du Salon m'a déjà fait part que le CORULM en partenariat avec l'Aéro-club de Blois



# z-vous Handi de l'été

Vendôme mettrait à votre disposition une « golfette » avec chauffeur afin de vous permettre de visiter le salon dans les meilleures conditions (sanitaires adaptés sur le site). Blois c'est aussi pour vous l'occasion de rencontrer notre Président Dominique Méreuze, les membres du Comité Directeur et nos charmantes secrétaires au stand de la FFPLUM.

Surtout n'hésitez pas à me contacter au 04.90.91.72.80 si vous avez besoin de plus de précisions concernant ces manifestations. A bientôt.



**Alain Postal**  
Président Commission Vol adapté FFPLUM

Publicité



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](http://www.aircreation.fr)

# Escale Lyonnaise entre l'Afrique du Sud et Londres

Samedi 10 mai 2014, la météo est mitigée sur Lyon Bron : passage de nuages gris, vent touronnant... Lorsqu'arrive sur le parking « aviation générale » un ULM Ikarus C-42 bardé d'au-

tocollants et de surcroît immatriculé en Angleterre. Suffisant pour éveiller notre curiosité ! Nous arrivons Daniel et moi donc pour saluer les pilotes : « Vous arrivez d'où ? »... et l'un d'eux me répond en toute simplicité : « Du Cap » ! « Wow ! Vous voulez dire... que... ...Cap en Afrique du Sud ? », « Oui, nous rentrons chez nous en Angleterre » ! Nous venons de faire connaissance avec Richard Foster et Richard Bird, deux sympathiques pilotes d'Ultralights qui viennent de parcourir près de 28 200 kilomètres aller-retour avec leur ULM Ikarus C42, avec une



machine standard sortie d'usine 3 mois auparavant. Avec un Rotax UL de 80 Cv, quelques GPS et autres outils de navigation, l'Ikarus est en excellent état avec seulement un peu de poussière de sable qui trahit les atterrissages en Afrique !

Partis du Sud de l'Angleterre le 26 février dernier, nos amis ont survolé l'Italie, la Crète, l'Égypte, le Soudan, l'Éthiopie, le Kenya, la Tanzanie, le Malawi, la Zambie et la Namibie avant de rejoindre leur but : l'Afrique



COMITE REGIONAL ULM



## La Trans'ULM



La base de Aron

Organisée par le Comité Régional ULM Pays de la Loire, les 17 et 18 mai, cette balade originale est une traversée de la région, du nord au sud.

La Trans'ULM s'est donné deux objectifs : faire découvrir quelques plateformes accueillantes et inciter les pilotes à sortir de leurs circuits habituels. Chaque participant avait le choix du début et de la fin de son périple, certains ont réalisé la totalité du programme. L'initiative

Publicité

# Pendant que vous hésitez, les autres volent !

**La carrière d'un pilote est courte : n'attendez pas pour voler !**

Ne reportez plus à demain votre envie de voler sur votre propre appareil : offrez-vous sans attendre l'ULM de vos rêves !

Groppo Trial, Pioneer 200, Pioneer 300, Kite, appareils neufs, occasions récentes ou kits : Silvair dispose en permanence d'appareils en stock ou rapidement livrables.

Un essai en vol vaut mieux qu'un discours : venez les essayer et repartez aux commandes !



Distributeur officiel

Pioneer - Groppo - Tecnam - Helico

86100 Châtellerault - LFCA

(Près du Futuroscope)

Tél. : 05 49 90 20 78

[www.silvair.fr](http://www.silvair.fr)





Richard Foster, Richard Bird et Alain Bliez

du Sud ! Aucun souci particulier avec la machine : 3 vidanges en cours de route, changement des bougies à 100 heures, et hop !

Bien évidemment, les températures élevées rencontrées sur le trajet

leur ont causé quelques vigilances accrues en matière de surveillance instrumentale, mais le Rotax UL 80 Cv a tourné comme une horloge. Devant un tel raid en terre africaine sans aucune assistance, je ne peux dire que : « *bravo les gars !* ».

Si Richard Foster est Instructeur Ultralight dans son école au sud de l'Angleterre ([www.southcoastmicrolights.com](http://www.southcoastmicrolights.com)), son équipier Richard Bird est breveté seulement depuis 3 ans.

Allez leur rendre visite sur leur page Facebook « *flight of Ikarus* » ou sur leur site Web [www.flightofikarus.com](http://www.flightofikarus.com)

Alain Bliez

a eu du succès : 30 équipages ont participé à cette première ! Point de départ La base d'Aron les Ecottays. Le samedi matin, la météo est parfaite malgré le vent NNE encore bien établi.

Après un briefing assuré par Didier Papieau, maître d'œuvre

de cet évènement, les machines s'envolent vers la première destination : Courcité, puis c'est au tour de la Bazouge de Cheméré, Chateaubriant-Pouancé, Héric, La Possardière, Montaigu, Rousselières, Mouchamps, Breuil-Barret, Luçon les Guiffettes d'accueillir les participants.

Avec cette dernière étape, prend fin ce week-end pleinement réussi. Partout un accueil chaleureux, de la convivialité et une superbe ambiance ULMiste.

Les équipages sont repartis sous un vent favorable et doux. Certains ont pu profiter du pay-

sage côtier avant de mettre cap sur leurs bases respectives avec le plein d'images et de souvenirs de ces joyeux moments.

Jéro Hajewski



Publicité

# LE VOL ULTRA-LÉGER

## D-MOTOR LF 26 ET 39

4 cylindres  
injection 95 CV  
58 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





## Blouson pilote Workguard

75€

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



## Parka 3en1

75€

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



## Polaire Ben

ANTI-FROID

30€

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



## T-Shirt Impérial

12€

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



## T-Shirt Moon

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



## T-Shirt Master

12€

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



## Polo Spring II

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



## Polo People

20€

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



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).



17€

## Carte VFR

"Jean Bossy" Ech.: 1:1 000 000



## 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

Tissus 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€<sup>90</sup>

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/m<sup>2</sup> Tailles : XL - XXL

LOGO FEDERAL SUR LE DOS

QUALITÉ PRO

8€<sup>50</sup>





**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

22€

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
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
<b>Minimum de commande : 14,00 € (sauf Ecussons)</b>			MONTANT TOTAL des articles ▶	,€
* <b>FRAIS DE PORT</b> (France métropolitaine et Corse)			PORT * ▶	,€
• Ecussons et Pin's : 1,00 € • Autres articles : Forfait 8,00 € <b>FRANCO À PARTIR DE 300 €</b>			TOTAL en euros ▶	,€

M.  Mme.  Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

TÉLÉPHONE

E-MAIL



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





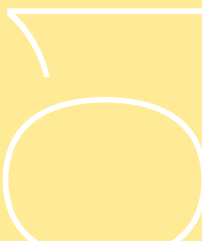
R P M



A B H

Motorisation  
auxiliaire

X



**M** AERO-CLUB DES TROIS RIVIERES  
AERODROME 04200 VAUMEILH  
06 48 91 58 79

AERO-CLUB D'ANDAINES  
AERODROME LES BRUYERES  
61410 COUTERNE 02 33 37 91 84  
<http://www.aeroclubdandaines.com>

**H/M** HELI AXE FLY SCHOOL  
AERODROME D'ALBERTVILLE  
73460 TOURNON 06 11 74 16 76  
<http://www.heli-axe.com>

**P** BASE ULM DU VAL DE L'AILETTE  
ROUTE DU BAC A PIERREMANDE  
LA TOMBELLE 02300 BICHANCOURT  
06 88 18 07 66

**M** LES AILES DES ALBERES  
LA VISCOMTA - CHEMIN DES VIGNERONS  
66740 ST GENIS DES FONTAINES  
06 81 41 88 27

**H** HELICO ULTRA LEGER KERTZFELD - HULK  
1 RUE DE L'ORME 67230 KERTZFELD  
06 23 16 16 92 <http://hulk-c6.fr>

**P** ULM NOUV'AILES AIR  
RTE DE CHAROLLES HIPPODROME DE MONT-  
GELLY 71800 LA CLAYETTE 06 08 81 54 98

**A/E/H/  
M/P/R/  
X** AERO-CLUB ULM DE MEYRARGUES  
QUARTIER LES JONQUIERES  
13650 MEYRARGUES 06 98 28 28 50

**A** DEB'AVYONNAIR  
ROUTE D'ANNEOT 89200 AVALLON  
06 72 72 19 13 <http://www.debavyonnair.com>

**R** CANIGOU AIRLINES  
CHATEAU DE SAU - ROUTE DE PERPIGNAN 66300 THUIR  
06 13 73 05 56 <http://www.canigouairlines.com>

**M** CP AVENTURES / LATITUDE CHALLENGE  
AERODROME DE SALY - RESIDENCE KALAHARI  
SENEGAL 04 91 09 04 10  
<http://www.latitude-challenge.fr>

**R** OPALE'R FORMATION ULM  
1 BIS ROUTE D'AUSQUES 62179 TARDINGHEN  
06 80 14 25 40 <http://www.opalermformationulm.fr>

**M** SAS AQUITAINE AVIATION  
303 AVENUE MONT DE MARSAN 33850 LEOGNAN  
06 83 89 48 28 <http://www.aquitaine-aviation.fr>

**M** ULM PLANEUR - ZAGORA CLUB  
AERODROME DU CHEVALET 05140 ASPRES SUR BUECH  
06 61 08 17 87

**M** AEROS AIR  
RUE DE L'AERODROME 68170 RIXHEIM 06 09 35 05 83

**M** AVIATIK  
AERODROME DE MULHOUSE HABSHEIM ROUTE DE L'AERODRO-  
ME 68170 RIXHEIM 06 06 56 46 81 <http://aviatik68.fr>

**M** AERO-CLUB THOUARSAIS  
ROUTE DE L'AERODROME 79100 MISSE 05 49 66 21 69  
<http://facebook.com/aeroclubthouars>

Publicité



**TOTAL**



**Partenaire Officiel  
du Tour ULM 2014**





# 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).

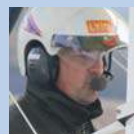
**Formation pilote** : plafonnée à **305 €** (sur justificatif) + **95 €** si l'école a reçu le label fédéral + **152 €** si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.

**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 €

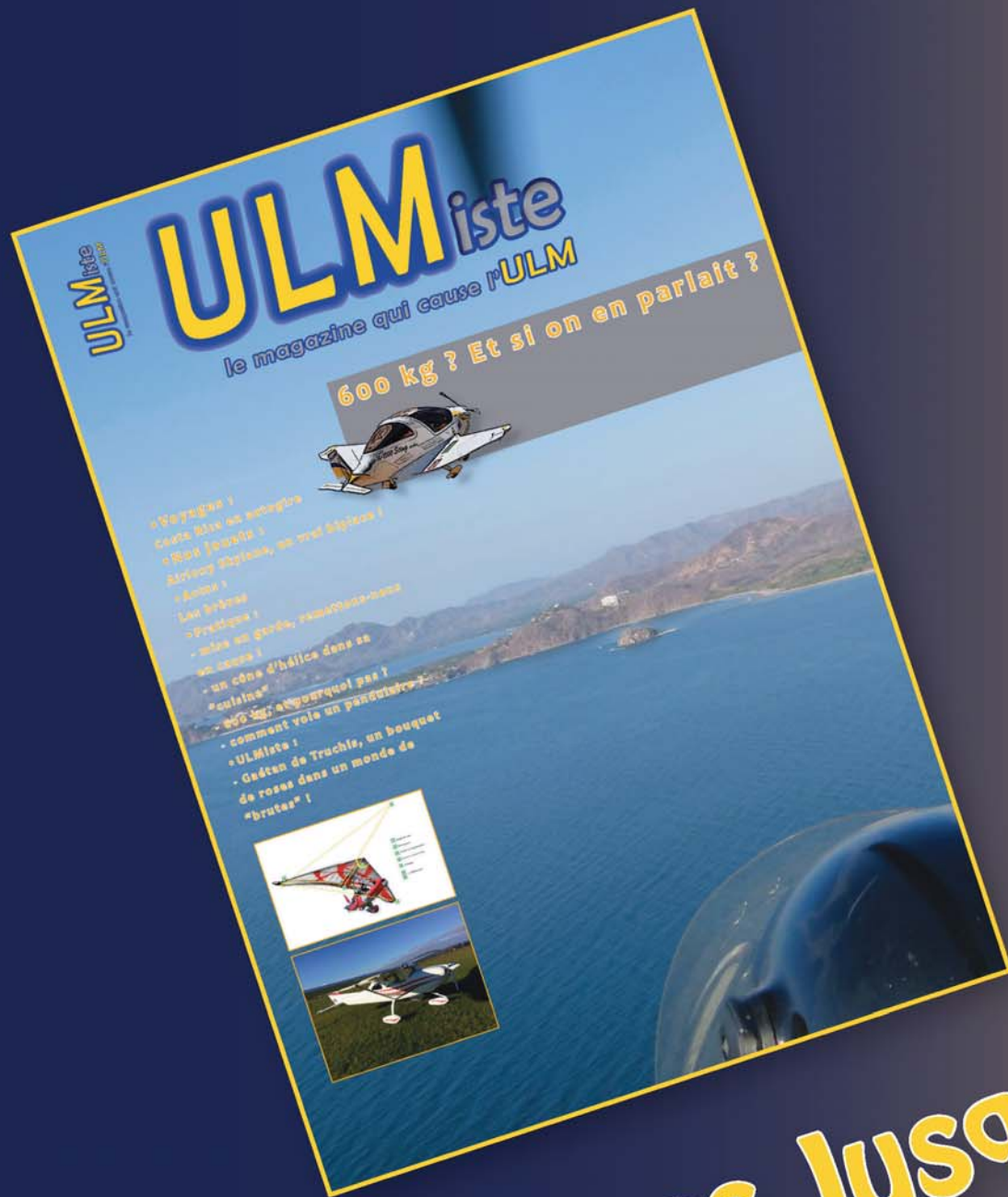


### Pour les machines clubs :

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.





En kiosques Jusqu'à  
fin août !

[ulmiste.net](http://ulmiste.net)

# KIT Sécurité Balisage Terrains ULM



**Toujours avec l'aide de la DGAC et compte tenu des demandes qui nous sont adressées la Fédération renouvelle cette année l'opération kit sécurité balisage des terrains à usage exclusif des plates-formes ULM.**

Depuis 2011 c'est près de 125 plates-formes qui ont été équipées de ce KIT comprenant les 20 balises blanches et la manche à air de 2,50m x 0,50 m.

Pour mémoire cette opération entre dans le cadre des actions visant à renforcer la sécurité, à améliorer les infrastructures et forme avec le développement de **BASULM** un ensemble cohérent pour l'identification des bases ULM.

Cette opération n'est possible qu'avec l'aide de la DGAC.

C'est la mutualisation des commandes qui nous permet de vous proposer d'équiper votre terrain dans des conditions particulièrement avantageuses. En effet la valeur de ce KIT livraison incluse est de l'ordre de 700 €.

→ Comme pour les années précédentes un numéro d'ordre sera attribué à la réception des demandes, le nombre de kits étant limité.



Les premiers KITS pourront être livrés dès le mois de juillet.

Sont exclus de l'offre, les structures ayant déjà obtenu 1 Kit.



Pierre-Henri Lopez  
Vice-Président FFPLUM  
Administrateur BASULM



**150 €**

## Conditions d'obtention du kit

- La demande doit être faite au nom d'une structure fédérale.
- Elle ne concerne que les plates-formes ULM.
- Le kit ne sera accordé qu'à une structure par terrain, en cas de présence de plusieurs structures sur un

terrain, il faut se coordonner.

- Le paiement se fait par chèque (150 euros) en l'envoyant au siège de la Fédération, en joignant le coupon ci-dessous.

## Détail du kit

- 20 Balises Normalisées Aviation, fabriquées en PEHD de couleur blanche. 4 trous de diamètre 6 mm permettent une fixation légère au sol. Matière composite imputrescible, poids unitaire 1,55 kg.
- Une manche à air qualité aviation de 2,50m x 0,50m (sans le mât, sans l'articulation).
- Un ensemble signalétique.
- Une notice.



Environ 36 kg.



Livré en 2 colis par la Poste,



ou 1 colis par transporteur.

## Bon de commande

Nom de la Structure : .....

Code BASULM du terrain : .....

Nom & Prénom du Président de la Structure : .....

Courriel : .....

Adresse de livraison : .....

Numéro de portable (à joindre pour la livraison) : .....



Coupon à nous retourner, accompagné de votre règlement à la commande, par chèque à :  
**FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier  
94704 - Maisons-Alfort Cedex**

Cadre réservé  
à la FFPLUM

Numéro d'ordre : \_\_\_\_\_



**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](http://www.air-assurances.com)

[ffplum@air-assurances.com](mailto:ffplum@air-assurances.com)

Tel 0 800 777 107

Inscrit à l'Orias N°07 000679 ( [www.orias.fr](http://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](http://www.air-assurances.com)  
(Assurance de prêt, Santé, Hangar, ...)

