

Bulletin fédéral trimestriel
FFPLUM • Mars 2015 • N° 91



ULM

info



LA FFPLUM EST MEMBRE DU



Si les “MOTS” ont un sens... !

Si les « MOTS » ont un sens... il faut alors les employer avec une extrême attention !

Je constate régulièrement, avec amertume, que certains termes sont employés à tort, dans notre domaine de l'ULM, soit par méconnaissance de leur véritable sens, soit bien au contraire de façon tout à fait consciente.

Or, si nous n'y prenons garde, cette manière de faire présentera à la longue un réel danger pour notre activité. En effet, pour vanter les mérites d'un organisme, d'un ULM et de ses caractéristiques, d'accessoires, de formations, pour ne citer que ces quelques exemples... des adjectifs sont employés dans des rapports, des magazines, des publicités qui sont totalement hors du contexte ULM : « *certifié par...* », « *homologué par...* » « *agrée par...* » sont les expressions les plus couramment employées, accolées, qui plus est, à des noms d'administrations toutes plus officielles les unes que les autres... !

Pour leurs auteurs, assurément, leur emploi fait plus « sérieux », visant à un gage de meilleure sécurité donné à l'acheteur ou au bénéficiaire d'une prestation.

Tout cela est du vent ! Et qui de plus nous fait le plus grand tort, laissant penser que tout ce qui n'est pas homologué, certifié ou agréé serait « dangereux ».

Du vent... parce que certification, homologation, agrément et réglementation à outrance ne prouvent nullement aujourd'hui, statistiquement, leur efficacité ou qu'ils offrent de meilleures garanties en termes de « sécurité » dans un domaine du niveau de notre aviation Ultra Légère Sportive et de Loisir, en comparaison avec l'Aviation Légère certifiée. Et c'est d'ailleurs pour cela que certaines limitations supplémentaires nous sont imposées, que nous devons respecter.

Les six classes d'ULM tirent justement leur grand succès du fait d'une réglementation adaptée à notre pratique ultralégère, échappant ainsi aux coûts fabuleux des certifications et aux contraintes des homologations et agréments divers... les rendant beaucoup plus accessibles.

Cela ne veut pas dire que l'on fait tout et n'importe quoi dans le monde de l'ULM. Il existe des règles édictées par l'Aviation Civile que nous nous devons de respecter, que l'on soit concepteurs, constructeurs, mécaniciens, propriétaires et/ou pilotes.

Mais notre pratique aéronautique Ultra Légère tire son fondement d'un système « DÉCLARATIF » basé sur la confiance d'une part et sur la responsabilité individuelle à tous les niveaux d'autre part. Ainsi, un ULM obtient de la part de la DGAC sa fiche d'identification « *sur la foi des déclarations* » de son constructeur, que l'appareil respecte le cadre réglementaire et qu'il répond aux codes techniques correspondant à sa classe (calculs, essais statiques et en vols, établissement du manuel de vol et du programme d'entretien). D'où

une économie incalculable de papier, de temps, et une liberté conceptuelle bien plus grande... Mais il n'y a pas de différence avec la certification en termes d'exigence technique et donc en termes de sérieux et de sécurité. Ainsi, nos ULM, nos hélices, nos GPS, nos parachutes, etc., ne sont ni certifiés, ni homologués, ni agréés par qui que ce soit. Bien entendu l'administration peut effectuer des contrôles... mais elle ne certifie, homologue ou agréé, ni *a priori*, ni *a posteriori*.

À force de déclarations de certification, d'homologation ou d'agrément, nous brouillons le message de ce que nous sommes réellement et ce sur quoi repose notre pratique aéronautique ultra légère ; nous finirions par faire penser à nos réglementateurs que, décidément, nous ne sommes aucunement capables de nous auto-discipliner, que nous ne sommes que des menteurs et des tricheurs par essence, et que, de ce fait, nous avons en effet absolument besoin de l'Etat ou des Institutions européennes pour nous encadrer, nous contraindre, nous surveiller et nous contrôler, tant *a priori* qu'*a posteriori*, plus qu'ils ne le font actuellement ; et ceci *alors que nous nous battons tous les jours, au niveau fédéral, pour échapper à ce scénario catastrophe*.

Restons ce que nous sommes, revendiquons notre différence, soyons-en fiers... et ne cherchons pas dans certaines vieilles lunes des solutions qui nous étoufferaient irrémédiablement en voulant jouer les singes.



Nous ne sommes pas certifiés, mais nous sommes responsables !

Bons vols !



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



NOTA : Si d'autres règlements appliqués dans d'autres pays peuvent comporter de telles dispositions (certification, homologation, agrément), elles n'ont aucune valeur en France pour deux raisons :

► Qui dit agrément ou certification, dit contrôle systématique de leur respect. En France notre réglementation ULM n'est en aucun cas bâtie sur ce principe.

► Les ULM qui « bénéficieraient » de ces normes définies pour satisfaire aux règles étrangères peuvent être techniquement différents de ceux qui sont identifiables en France. Les textes à appliquer peuvent être différents des nôtres, voire même incompatibles avec elles.

“ Si la girouette
pouvait parler, elle
dirait qu'elle dirige
le vent. ”

Jules Renard

Oui mais voilà,

La girouette ne peut pas parler et il faut bien que le sens du vent, information primordiale dans notre activité, nous soit donné.

Il est de la responsabilité de la Fédération de faire en sorte que l'ensemble de ses adhérents soient au fait de toutes les évolutions d'une activité aussi dynamique que la nôtre.

Que ce soit au niveau de la réglementation, de la sécurité, de notre représentation auprès des autorités de tutelle ou du travail accompli journellement sur le terrain par tous les acteurs, bénévoles ou professionnels, nous disposons d'un outil d'information unique pour remplir cette mission, c'est notre ULM INFO.

Oui mais voilà,

l'ULM INFO, comme tous les magazines d'information, subit paradoxalement année après année une lente érosion du nombre d'abonnés alors que le nombre de licenciés augmente en moyenne de 4 % par an.

Aujourd'hui, c'est près de 30 % de nos pilotes qui passent à côté de données qui peuvent être importantes notamment pour la sécurité.

C'est donc un problème vital en évolution préjudiciable sur lequel nous devons nous interroger...

Rappelez-vous que l'information est l'oxygène des temps modernes.

Faites de beaux vols,
mais soyez bien informés.



Pierre-Henri Lopez
Rédacteur en Chef

91 Sommaire



- 2** Editorial
Dominique Méreuze
- 4** L'actu de mars à juin 2015
- 6** Le Cantor de Maisons-Alfort
Jean-Claude Hanesse
- 8** Stage Cadets ULM
Coralie Matéos
- 10** Le nouveau BIA est sorti !
Sébastien Perrot
- 13** 1ères Assises du Paramoteur
- 15** 1er Mondial du Paramoteur
- 16** Technique : AMOD... d'emploi
Xavier Le Bleu
- 18** Parachutes : choix, montage, entretien
Thierry Couderc
- 21** Tour ULM 2015
- 22** Espace aérien, les aérodromes AFIS
Gérard Coffignot
- 22** CNSOF, la soirée des Champions
- 25** L'Europe et le bon sens
Jean-Claude Hanesse
- 25** AeroStar TV bientôt...
- 26** Voler toute l'année à prix modique...
René Vigüié
- 26** Pour une démocratisation de la pratique de l'ULM
Patrick Guyot
- 28** Rencontres sur l'île de La Réunion
Dominique Méreuze
- 29** Info Structures nouveaux clubs & Basulm
Pierre-Henri Lopez
- 30** Juridique
Serge Conti
- 34** ULM au féminin
Monique Bouvier
- 36** Les aides fédérales 2015
- 38** Boutique



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

Directeur de la Publication : Dominique Méreuze
Rédacteur en Chef : Pierre-Henri Lopez
Ont collaboré à ce numéro : Coralie Matéos, Monique Bouvier, Hélène Langlais, Jean-Claude Hanesse, Sébastien Perrot, Serge Conti, Thierry Couderc, Gérard Coffignot, Xavier Le Bleu, René Vigüié, René Souchon, Patrick Guyot,

Crédit Photos : FFPLUM, Air Création, P. Tisserant.
Design & fabrication : Agence Mageral & Associés
Imprimé en France à 11 000 exemplaires.
ULM Info 91 © Tous droits réservés FFPLUM - 03.2015

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.





03 2015

20 au 22 mars
Slalomania à Montaigu (85)

Slalomania Infos Saison 2015 sur www.salomania.fr

27 au 29 mars
(ou selon météo du 3 au 6 avril)
Rassemblement Pipistrel
Micheville-Villerupt - LF5422
infos : www.forum-ulm-ela-lsa.net
rubrique : aéronefs 3axes

28 mars
Assemblée Générale de la FFPLUM à Paris



04 2015

11 avril
Compétition régionale paramoteur en Lorraine. Aérodrome de Pont-Saint-Vincent (LFSV) 54 550

AERO FRIEDRICHSHAFEN 15 au 18 avril
Salon Aéro Friedrichshafen

18 et 19 avril
Championnat régional. CR Pays de la Loire à Luçon (85)

24 au 26 avril
Slalomania à Montauban (82)

Slalomania



05 2015

9 et 10 mai
Championnat régional Comité Régional Poitou-Charentes
Aérodrome de Véniers Bellevue 86200 Loudun - LFDL

14 et 15 mai
Stage de sensibilisation à la compétition pour les femmes pilotes brevetées, à Belleville-Pizay (69)

15 au 17 mai
Slalomania à Dovera (Italie)

Slalomania

16 au 28 mai
9ème rallye ULM "Le Raid Gaulois"
Pour obtenir le programme détaillé, contactez : Michel Le Roy au 06 85 34 61 42 ou par email : bretagneaeroptere@orange.fr
web : www.rallye-ulm.fr/



23 et 24 mai
6ème Rassemblement Autogires et voilures tournantes sur l'aérodrome de l'Ermitage - LFAE à Eu - Le Tréport 76 280
Contact : Fabien 06 83 84 43 54 ou Grégoire 06 89 65 07 81



Les 23 et 24 mai 2015
À La Ferté-Alais 2015. Le "Temps des Hélices" 2015 se déroulera sur le Champ d'Aviation de Cerny/La Ferté-Alais.

Programme :
Le matin 9h00 à 12h00 : grande exposition statique de 150 avions, dont ceux qui voleront l'après-midi.
8h30 à 13h30 : baptêmes de l'Air en Antonov2 et JU52 sur réservation.

L'après-midi 13h30 à 18h30 : "Le temps des Hélices", une centaine d'avions en vol.

Infos : www.ajbs.fr/presentation-generale/



06 2015

4 au 6 juin
9ème Salon de l'Aviation Générale France Air Expo 2015
Aéroport Lyon-Bron (69)

12 au 14 juin
Slalomania à Saint-Omer (62)

Slalomania

13 et 14 juin
Le 13ème Flyin Air France à Saint-Yan (71)

FLY IN LFBK

15 au 21 juin
51ème Salon du Bourget
Infos : www.siae.fr



27 juin au 5 juillet
2nd FAI World Paramotor Slalom Championships à Legnica, Pologne

Jacques, comme beaucoup d'entre nous, a réalisé un rêve de gamin en prenant, adolescent, les commandes d'un « aéronef »... volonté, courage et obstination lui furent particulièrement nécessaires pour vivre ce qui ensuite deviendra, une belle et riche aventure aéronautique ! Il fut mon instructeur avion à l'Île de La Réunion (Aéroclub Roland Garros) et aussi à Madagascar pour mes vols de navigation... de véritables navigations, à la carte, à la montre et au compas au-dessus des extraordinaires contrées de l'Île Rouge... cela crée des liens indéfectibles !

Lisez son livre, vous y retrouverez ce que nous partageons tous... le ciel et la passion !

Dominique Méreuze - Président de la FFPLUM



L'ENFANT, LE RÊVE ET L'AVION

Jacques Lakermance
10 rue Luthuli 97410 - Saint-Pierre
jacques.lakermance@wanadoo.fr

Commande par email et au Tabac/Presse de la Ravine Blanche 97410 - Saint-Pierre



VOL MONTAGNE

Jean-Pierre Ebrard offre une copie de son livre au format PDF à tout pilote qui lui en fera la demande par email :
jeanpierre.ebrard@yahoo.fr
ou info@afpm.fr



Ce Sacré Jacky nous a quittés,

Il se donnait l'image d'une grande gueule, mais derrière cette façade se cachait une grande gentillesse toujours prêt à rendre service, un caractère de cochon démarrant au quart de tour mais aussi vite arrêté dans un grand éclat de rire.

Un sacré bonhomme, travailleur infatigable, présent depuis de longues années à l'avitaillement du tour, tâche ô combien difficile. Jacky était apprécié par ses collègues et l'ensemble des participants du TOUR ULM, nous savions que nous pouvions compter sur lui.

Il a été avec moi pendant des années comme chauffeur du camion fédéral présent sur tous les salons, de France et de Navarre au service de la Fédération et de ses adhérents.

Oui Jacky, sacré bonhomme, nous garderons de toi le souvenir d'un homme qui a su traverser les nombreuses difficultés que la vie t'avait réservées en gardant une ligne de conduite qui mérite toute notre reconnaissance.

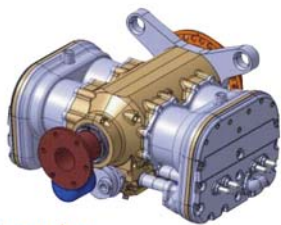
Sacré Jacky, malgré tes grands coups de gueule, tu n'auras pas pu cacher ta grande sensibilité, tu nous manqueras beaucoup et ton image planera encore longtemps autour de la zone d'avitaillement du tour ULM.

Pierre-Henri Lopez
Vice-Président de la FFPLUM
Directeur de la Logistique du Tour ULM

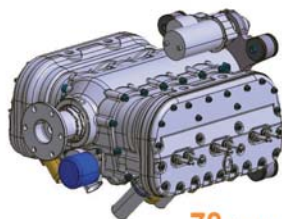
LE VOL ULTRA-LÉGER

D-MOTOR LF 26 ET 39

4 cylindres injection
68.5 Kw
220 Nm
58 kg en ordre de marche



6 cylindres injection
92 Kw
300 Nm
78 kg en ordre de marche



ULM

LE SENSATION

REMORQUEUR DE PLANEUR



283kg prêt à voler

À partir de 60 350€ HT 72 420€ TTC

Prix janvier 2015 susceptible de changement sans préavis

BATTERIES SUPER LIGHT



DÉMARRAGE ET ÉNERGIE

850g pour un Rotax 912



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



Le cantor de Maiso

Jean-Sébastien Bach fut sans aucun doute l'un des plus grands musiciens de notre Occident chrétien. Et je serais même enclin, à titre personnel, à le considérer comme le plus grand. Longtemps après sa mort, son œuvre continue de nous fasciner car elle vibre d'une énergie intemporelle liée à la rigueur de sa construction.

Bach fut extraordinairement prolifique, et l'on se souvient que, lors de son séjour à Leipzig - qui dura tout de même 27 ans - il assurait le rôle de Cantor de l'église Saint-Thomas et produisait chaque dimanche pour l'office une nouvelle cantate. C'est probablement cette créativité hors du commun qui lui a valu l'appellation admirative de « Cantor de Leipzig ».

Le Cantor, dans la tradition germanique, c'est le Chef, celui qui dirige le chœur dans sa finalité liturgique : c'est donc lui le responsable de la musique jouée dans sa chapelle...

Mais, me direz vous, et l'ULM dans tout ça ??
C'est simple !

La Fédération n'est pas vraiment une église, plutôt une chapelle et, même si nous pouvons aujourd'hui revendiquer quinze mille fidèles, la seule foi qui nous réunit consiste à penser que pouvoir voler est un cadeau du ciel, et que cette liberté qui nous passionne mérite à l'occasion que nous partions en croisade, pour en défendre la pérennité. Mais toute chapelle a besoin d'une partition et d'un chef au pupitre : il faut organiser les voix, maîtriser suivant les nécessités le pianissimo et le fortissimo, gérer le contrepoint et l'art de la fugue, afin que

les fidèles puissent entendre le message et le reprendre... en chœur ! La musique de la Fédération s'élabore à Maisons-Alfort lors des réunions auxquelles participent toute l'année vos élus, réunions souvent animées car la vivacité des propos correspond à la passion qui les sous-tend !

Et cette partition n'est pas toujours simple à écrire, tant le monde de l'ULM est devenu complexe. Car, si l'ULM revendique la simplicité de sa pratique, il s'inscrit dans un univers réglementaire qui se complexifie en permanence, et qui demande une vigilance de tous les instants, tant sont nombreux ceux qui, pour de bonnes ou de mauvaises raisons, rêvent de nous rogner les ailes.

Il faut aussi gérer l'orchestre, qui est riche de personnalités très marquées : veiller à la bonne attaque de chaque pupitre, corriger (voire anticiper !) les fausses notes, donner à l'ensemble une vraie cohésion. Tout cela afin que le son final soit limpide, que le message musical soit clair... C'est un art difficile que celui du chef d'orchestre ! Et, quoi qu'il fasse, nombreux seront ceux qui critiqueront son interprétation, confortablement installés dans un fauteuil, sans avoir pris la moindre part de responsabilité dans l'élaboration de la symphonie. Décidément, je vois beaucoup de similitudes entre le déroulement d'un concert et l'activité fédérale...

Continuons de filer la métaphore !

L'une des grandes spécialités de Bach fut de prendre un thème musical et de le triturer à travers des variations, sans jamais en épuiser les



Maisons-Alfort

ressources, sans jamais lasser l'auditoire... Nous avons tous en mémoire le chef d'œuvre absolu que sont les Variations Goldberg, dont les volutes ont enchanté les mélomanes des trois derniers siècles. On s'éloigne du thème, on brode en respectant sa progression harmonique, on le dissèque, puis on y revient, comme pour mieux le mettre en valeur, pour saluer sa richesse et sa pertinence. Chaque digression n'en est pas vraiment une, car elle sert, au final, à réaffirmer la cohérence du message initial. Rien de lassant, pas de redites, chaque variation est une précision supplémentaire, une formulation différente de la beauté du thème de base.

Eh bien, à Maisons-Alfort, c'est la même chose ! Nos thèmes sont simples, même si nous leur faisons subir de nombreuses variations : Liberté et Responsabilité se déclinent de manière récurrente et indissociable à travers nos propos, et nous tentons toujours de résoudre les problèmes en réaffirmant cette ligne mélodique - avec de nombreuses modulations !

Dans un monde où les messages sont souvent brouillés - et souvent intentionnellement, nos hommes politiques sont devenus des maîtres à ce jeu - le message de la Fédération reste unique, simple et aisément compréhensible, à travers ses diverses variations. Chaque éditorial de Dominique Méreuze a improvisé sur ce thème connu d'une liberté responsable, tout au long de ces années qui nous ont permis d'atteindre le chiffre exceptionnel de quinze mille membres. Et vous avez tous, au fil du temps, réaffirmé votre fidélité à ce discours repris sur tous les tons et sur tous les modes.

Pour saluer cette exceptionnelle obstination, cette habileté dans la gestion de la partition générale, et cette capacité à improviser sans jamais s'éloigner de notre thème de base, en réaffirmant sans cesse nos valeurs, je vous propose de décerner à Dominique le titre mérité de Cantor de Maisons-Alfort... **Mais un chef, sans orchestre, ne brasse que du vent... Il s'agite, sans produire aucun son. Rendons donc aussi un dernier hommage, en ce mois d'assemblée générale, à tous les « musiciens » de la Fédération, à toute l'équipe dévouée - salariés et élus, dans toutes les régions de France - qui répondent aux injonctions de leur chef, à tous ceux qui, à leur pupitre, jouent et respectent la partition, à tous ceux sans lesquels la gestuelle la plus élaborée ne serait qu'une gesticulation.**



Jean-Claude Hanesse
Secrétaire Général
de la FFPLUM

HELI TECH

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF FRANCE
LH212



Centre de Formation Pilote et Instructeur
HELICO CLASSE 6

AUTOGIRE - MULTIAXES - PARAMOTEUR
RÉACTUALISATION INSTRUCTEURS



STAGE HELICO CLASSE 6
10h = 1h offerte*

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

Distributeur Mosquito - Montage de Kit



HELI-TECH

Aérodrome Montélimar 26200

06 36 64 84 13

06 78 87 27 61

www.heli-tech.fr - heli-tech@live.fr

Publicité

Stage Cadets ULM



Dans le cadre de l'ensemble des actions pour l'amélioration de la sécurité des pratiquants, la Commission "Jeunes" de la FFPLUM organise en collaboration avec le Comité régional Poitou-Charentes un stage de perfectionnement et de découverte des autres classes ULM.

Ce stage est au profit de 10 jeunes brevetés depuis le 1er octobre 2014, âgés de 18 ans à 24 ans révolus. La FFPLUM sélectionnera sur dossier les participants.

Dates :

Du lundi 27 au jeudi 30 juillet 2015.

Les stagiaires sont attendus le 27 dans la matinée pour un début de stage à 14:00 et seront libérés le 30 au soir ou le 31 au matin.

Lieux :

La plateforme aéronautique de Couhé-Vérac en Poitou-Charentes.

Personne référente :

Coralie Mateos - FFPLUM,
Commission Jeunes
ffplum.commissionjeunes@orange.fr

Classes :

Multiaxes, Pendulaire, Paramoteur, Autogire.

L'encadrement :

Coralie Mateos - Présidente Commission jeunes
Antoine Demellier - Instructeur et responsable pédagogique

Conditions de prise en charge :

La FFPLUM prend à sa charge l'hébergement et la nourriture des stagiaires ainsi que les heures de vol à concurrence de 5 heures par élève. Les déplacements domicile / Couhé-Vérac (aller/retour) sont à la charge du stagiaire (à voir avec le club et/ou le Comité régional respectif(s) pour une aide).

Publicité

Publicité

France Air Expo

Le seul Salon d'Aviation Générale en France

9^e édition 4/5/6 Juin

NOUVELLE DESTINATION : Aéroport de Lyon Bron, LFLY







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



Inscriptions :

Les dossiers de candidature doivent être renvoyés avant le 15 juin 2015 à la Fédération :

Fédération Française d'ULM
Stage Cadet
96 bis, rue Marc Sangnier
94704 Maisons-Alfort Cedex

Formulaire
d'inscription
dans
l'espace pratique
boutique.ffplum.info

Rappels

Le jour de l'accueil, le pilote devra présenter les originaux des documents suivants :

- Licence FFPLUM,
- Brevet de pilote classe concernée,
- Attestation d'assurance, pour les pilotes hors contrat FFPLUM.



Coralie Mateos
Présidente Commission Jeunes
ffplum.commissionjeunes@orange.fr



ASSOCIATION LOISIR PILOTAGE ULM

une école
haut de gamme
au pied du Vercors

Formation de pilotes et instructeurs ULM en terrain contrôlé, sur un appareil haut de gamme très performant :

LE PIONEER 300

Intégration facile sur tout terrain (contrôlé ou non) par une maîtrise parfaite de la radio

Réactualisation Instructeurs

Conversion PPL

Stages de perfectionnement

ALPI FRANCE IMPORTATEUR FRANCE



PIONEER 200

ULM idéal en école. Facile et très agréable à piloter. Excellente maniabilité. Croisière 190 km/h. En kit ou prêt à voler.



PIONEER 300

L'appareil de voyage ! Excellente tenue de vol. Train rentrant. Croisière 250 km/h. Kit ou prêt à voler.

Excellents rapports qualité/prix

Venez nous rejoindre sur l'aéroport (LFLU) de Valence/Chabeuil (26120)

Tél : 04 75 58 90 25
06 09 48 91 25

pioneer@alpifrance-aviation.com

www.alpifrance-aviation.com

Publicité



Le nouveau BIA



Comme nous l'annonçons dans le précédent numéro d'ULM-Info, les nouveaux textes du Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) et du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique (CAEA) sont parus au Journal Officiel. Sans revenir sur le détail de l'esprit de la réforme qui va progressivement se mettre en place, que doit-on retenir dans l'immédiat, pour l'examen du BIA, pour celui du CAEA et pour le fonctionnement des CIRAS ?

L'examen du BIA session 2015

Le nouveau programme joue essentiellement sur la continuité. La session 2015 ne devrait pas surprendre. Elle est toujours constituée d'un QCM de 100 questions organisées autour de cinq thèmes :

- ▶ Météorologie et aérologie
- ▶ Aérodynamique, aérostatique et principes du vol
- ▶ Étude des aéronefs et des engins spatiaux
- ▶ Navigation, réglementation, sécurité des vols
- ▶ Histoire et culture de l'aéronautique et du spatial

Les nouveautés du programme concernent le spatial, la sécurité, l'histoire et la culture. Mais l'esprit général consiste surtout à revenir à l'initiation. Il ne devrait donc pas y avoir de surprises.

Les candidats doivent s'inscrire dans les Rectorats, l'examen a lieu fin mai. On peut se présenter dans le cadre d'un BIA préparé par un établissement ou une structure, mais on peut aussi s'inscrire en candidat libre et il ne faut pas hésiter à le faire. Un jeune qui prépare le théorique ULM a ainsi l'essentiel des connaissances requises pour le BIA à part l'histoire et la culture, mais la passion comble vite ce genre de lacune.

S'agissant des options et pour la seule session 2015, il y aura six options et toutes conçues au niveau national, dont bien sûr une option ULM. Le programme de cette option ULM est le suivant :

Ultra-Légers Motorisés (ULM)

Compétences attendues	Savoirs associés	Niveau d'acquisition			
		1	2	3	4
<ul style="list-style-type: none"> • Identifier l'importance de la réglementation dans la définition de l'ULM, en comprendre les limites et les atouts. • Caractériser les classes d'ULM, les principes généraux de commande et les performances des machines. • Identifier les facteurs de risque d'accident spécifiques aux ULM, notamment le facteur humain. • Établir la filiation avec le vol libre, prendre en compte l'évolution des pratiques, montrer l'importance de l'innovation. 	1 – Réglementation - Définition réglementaire d'un ULM - Système déclaratif - Plates-formes ULM				
	2 – Connaissance des aéronefs et mécanique du vol - Classes d'ULM : paramoteur, pendulaire, multiaxes, autogire, ballon, hélicoptère - Systèmes de commande - Performances : vitesse, motorisation, matériaux				
	3 – La sécurité - Accidentologie - Facteur humain - Parachute de secours				
	4 – Histoire et pratique - Origine du mouvement ULM - Évolution des pratiques - Innovations				

Les candidats ont tout intérêt à prendre une option qui ne fait que rajouter des points.

IMPORTANT - Session 2015

Les inscriptions au BIA et au CAEA sont ouvertes dans les Académies du 18 février au 25 mars 2015. L'épreuve écrite aura lieu le **mercredi 20 mai 2015 à partir de 14h30**. Si vous rencontrez des difficultés pour vous inscrire, il faut nous le signaler.

RAPPEL important :

- il y a cette année 6 options dont l'ULM, elles sont nationales !
- vous pouvez cette année obtenir votre équivalence CAEA (cf tableau page 10)
- dans tous les cas, les inscriptions individuelles sont possibles !

Le CAEA en 2015

C'est pour le CAEA que les modifications sont les plus importantes. Tout d'abord, rappelons que le CAEA est nécessaire uniquement pour enseigner le BIA dans le cadre d'un établissement scolaire. Cela n'empêche nullement d'intervenir dans une classe BIA sans être titulaire du CAEA mais à condition de le faire sous la responsabilité d'un titulaire du CAEA. On peut par ailleurs très bien préparer des cours de BIA dans un club ULM dans le cadre d'une formation au brevet, en dehors du temps scolaire, sans être titulaire du BIA et un instructeur qui n'est pas CAEA peut faire des vols découvertes avec un établissement scolaire dont le responsable de la formation serait titulaire du CAEA. Il ne faut donc pas voir du CAEA partout et inventer des contraintes qui n'existent pas ! L'intérêt pour un non-enseignant d'avoir le CAEA est donc de monter un enseignement du BIA dans un établissement scolaire qui en serait dépourvu.

La réforme simplifie considérablement son obtention. Tout d'abord les enseignants titulaires d'un brevet aéronautique ont le CAEA par équivalence à condition d'en faire la demande auprès des Rectorats durant les périodes d'inscription. Ensuite les instructeurs ont l'équivalence de l'écrit CAEA mais doivent passer un oral qui consiste à mettre en œuvre devant une classe une leçon de BIA tout en montrant sa connaissance du système scolaire.

Le système est donc à la fois plus simple, plus sain et plus clair dans sa mise en œuvre.

Le cas des CIRAS

S'agissant des CIRAS, le texte qui régit la nouvelle organisation, relève d'une convention entre la Direction Générale de l'Aviation Civile, du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives et de l'Education Nationale. Le « R » de CIRAS ne veut plus dire « Recherche », mais « Régional ».

L'essentiel tient à la définition précise de la composition des CIRAS en déclinant toujours l'esprit tripartite. S'agissant des Fédérations, le CIRAS devra comporter quatre représentants régionaux des Fédérations membres du CNFAS.

Conditions de dispense(s) d'épreuve(s)

Les enseignants titulaires de l'éducation nationale ainsi que les candidats disposant :

1. d'un titre valide, reconnu en France, autorisant la formation initiale à la pratique du parachutisme sportif ou du vol libre, ou autorisant en France la formation initiale à la conduite d'un avion, d'un ultra-léger motorisé (ULM), d'un planeur, d'un hélicoptère ou d'un aérostat ;
2. d'une qualification valide autorisant en France la pratique du parachutisme sportif ou du vol libre, ou autorisant en France la conduite, en tant que commandant de bord, d'un avion, d'un ultra-léger motorisé (ULM), d'un planeur, d'un hélicoptère ou d'un aérostat,

sont dispensés des épreuves selon le tableau suivant :

	Épreuve écrite d'admissibilité	Épreuve orale d'admission
Enseignant titulaire de l'éducation nationale		dispensé
Enseignant titulaire de l'éducation nationale disposant d'un titre selon les paragraphes 1 ou 2	dispensé	dispensé
Candidat disposant d'un titre selon le paragraphe 1	dispensé	

Les candidats remplissant ces conditions devront produire les justificatifs lors de l'inscription.

ations membres du CNFAS.

C'est donc à chaque Comités Régionaux de s'associer à la politique des CIRAS. Et cette politique ne concerne pas que le BIA, il y a plein de choses à faire, dont nous reparlerons.

Rappelons que le BIA c'est 10 000 candidats par an, qui ne demandent qu'à découvrir, apprendre, voler. La diversité de l'aviation de loisir est bien mieux représentée dans les nouveaux textes qui sont partis pour durer 20 ans. Profitons-en !



Un exemple, le BIA en seconde !

Les cours de BIA peuvent être dispensés de multiples manières, il faut en effet garder de la souplesse dans le système qui a fait ses preuves depuis ... 1936 !

Il n'y pas de conditions d'âges particulières mais il est certain que le niveau de mathématiques requis est en gros celui d'un élève de Troisième ou Seconde. C'est celui de la majorité aéronautique (15 ans) !

Les classes de Première et de Terminales sont prises par le Baccalauréat et ensuite les choses s'accroissent. La classe de Seconde est donc idéale. La logique du Lycée a été profondément remaniée par une réforme en 2010 qui a, entre autres, introduit en Seconde des Enseignements d'Exploration à raison de deux fois 1h30 par semaine dont un enseignement obligatoire d'économie.

L'autre enseignement est à choisir dans un très large panel, littérature, histoire etc. Il y a une famille d'enseignement scientifique qui s'appelle Méthode et Pratique Scientifique (MPS).

Outre les enseignements MPS proposés de manière nationale, un établissement a la possibilité de créer un enseignement MPS. C'est là que le BIA qui est une initiation à la culture scientifique et technique de l'aéronautique et du spatial trouve parfaitement sa place. Idéale même.

Certains établissements, comme le Lycée Paul Claudel de Laon en Picardie, ont fait le choix du MPS-BIA et la formule rencontre beaucoup de succès ! A suivre donc...

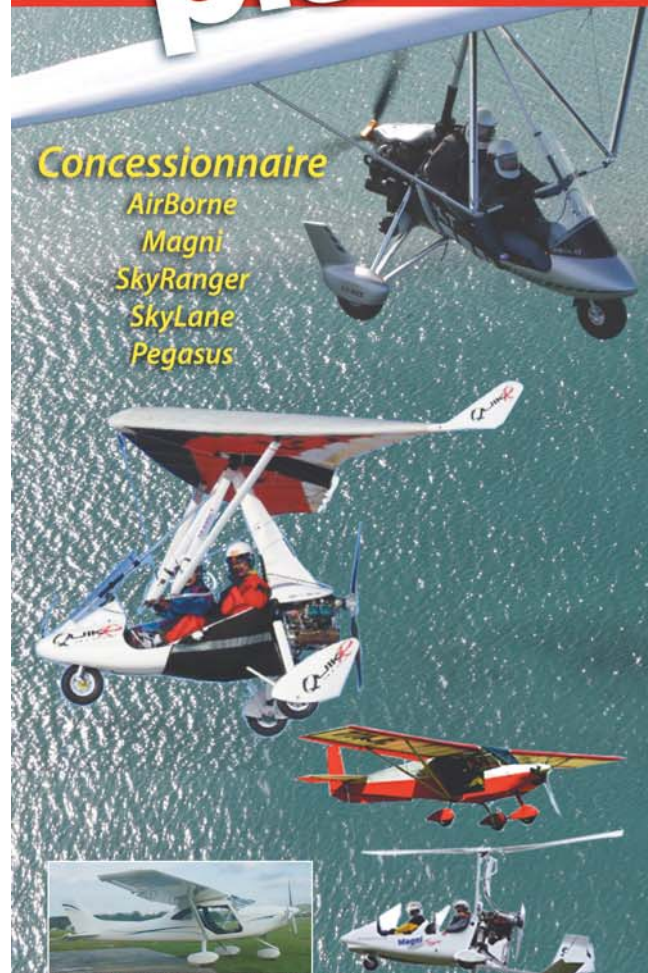
Sébastien Perrot



Tout pour votre plaisir

Concessionnaire

- AirBorne
- Magni
- SkyRanger
- SkyLane
- Pegasus



www.airulmparis.com

idées cadeaux



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



Ouvert
7/7jrs

**Centre de Formation ULM :
Pendulaire - 3 axes et Autogire**
Pilotes/Instructeurs - Test et Réactualisation Instructeur -
Toutes DNC - Reconversion professionnelle (Fongecif, etc...)

www.veliplane.com

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

1^{ères} ASSISES NATIONALES du PARAMOTEUR



Sur une initiative de la Commission Paramoteur de la FFPLUM, les premières assises nationales du paramoteur se sont tenues les 13 et 14 décembre 2014 dans les locaux du CREPS de Poitiers.

L'ensemble des adhérents FFPLUM ayant pour pratique principale le paramoteur, a été informé de l'organisation de ces assises et un formulaire d'inscription leur a permis de s'inscrire.

La commission paramoteur avait réservé 100 places (y compris les animateurs et organisateurs) pensant dans un premier temps qu'il fallait fixer une limite. Il s'est avéré que nous n'avons pas atteint cette limite puisque nous nous sommes retrouvés à 70 dont 15 intervenants. C'est un point que nous avons abordé dans le discours d'accueil et sur lequel il nous faudra travailler : (mauvaise information, désintérêt, problème de dates, de lieux...).

Quoi qu'il en soit, ces assises devaient être le moment pour une analyse de la situation actuelle des pratiques paramoteur et l'objectif a été atteint.

Il y aura une suite à ces assises et nous travaillons déjà sur une évolution qui nous permettra de répondre en partie aux questionnements qui sont ressortis de nos débats.

En guise de compte rendu, nous vous proposons à la lecture, sur le site de la FFPLUM, les notes des 4 tables rondes qui ont été organisées le dimanche matin ainsi que les 2 comptes rendus rédigés par les correspondants paramoteur des régions Île-de-France et Rhône-Alpes.

http://www.ffplum.com/images/stories/Paramoteur/2014/AssisesParamoteur2014_CR.pdf

Un grand merci à ces 2 correspondants paramoteur.

www.ffplum.fr

13/14
décembre
2014

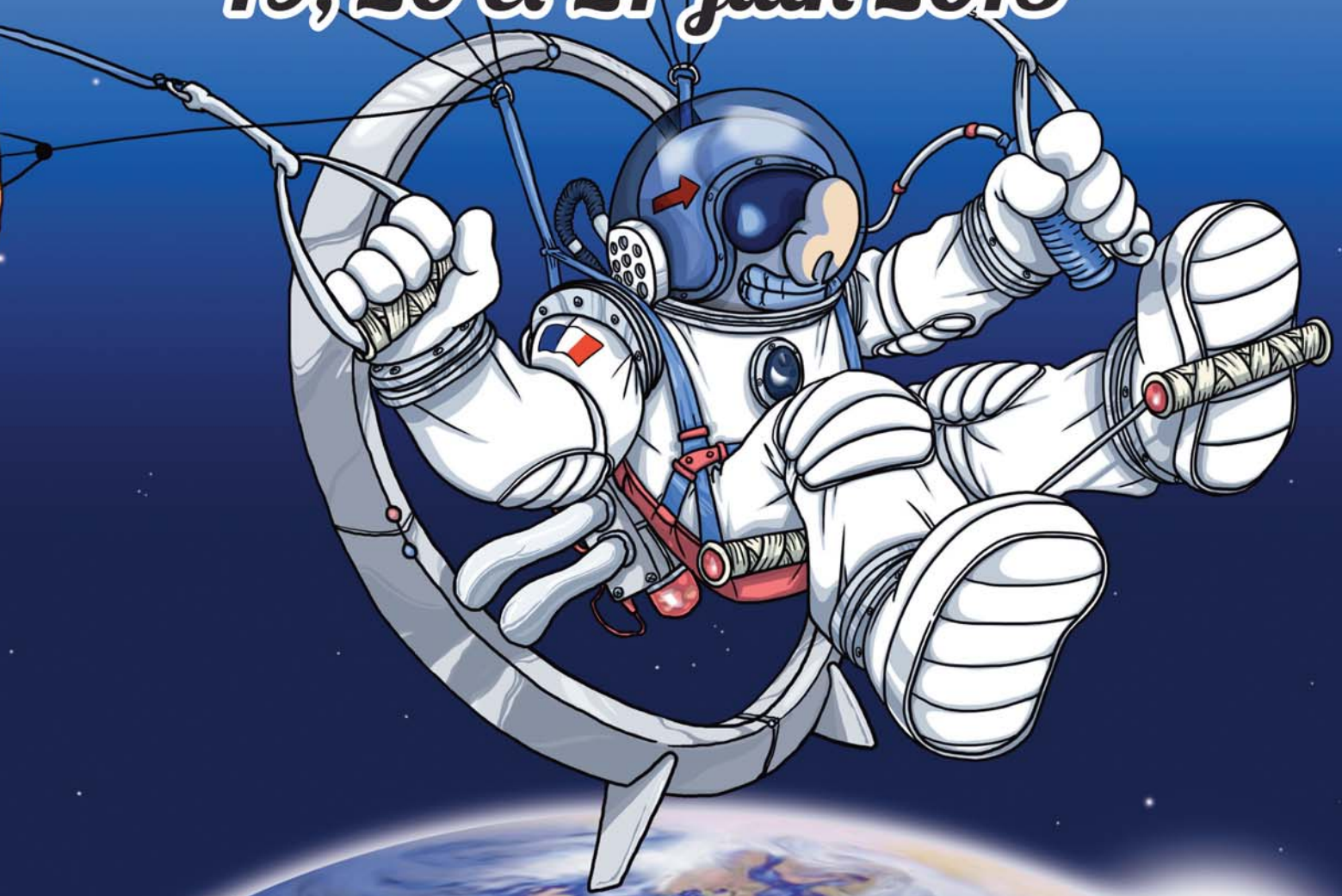


CREPS de
POITIERS

Blois
Le-Breuil 41

1^{er} Mondial Air Paramoteur

19, 20 et 21 juin 2015



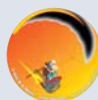
www.mondialairparamoteur.com



1^{er} Mondial Air Paramoteur



vous en rêviez, A VOILE ET A MOTEUR l'a fait !



La 1^{ère} édition du MAP aura lieu, en partenariat avec la FFPLUM et avec le soutien du Conseil Général de Loir-et-Cher, les 19, 20 et 21 juin à l'aérodrome de Blois-Le Breuil (Loir-et-Cher).

Il s'agit d'organiser une exposition internationale, de matériel paramoteur pour permettre aux professionnels de la filière (créateurs et vendeurs de voiles et de moteurs, instructeurs, vêtements spécialisés, accessoires, etc.) de promouvoir leurs produits.

De nombreux exposants sont attendus de toutes nationalités (France, Belgique, Allemagne, Pologne, Canada, Grande-Bretagne, Italie, Espagne) etc.

C'est aussi l'occasion, pour les pilotes paramoteurs de se retrouver pour voler dans une belle région avec ses châteaux magnifiques, au fil de la Loire. Pour les navigations, il n'y a que l'embarras du choix !!! Plusieurs seront proposées aux participants : le club essaiera de faire découvrir les plus belles de ses balades, avec toujours à l'esprit la sécurité. Briefing obligatoire !

Le club espère accueillir entre 400 et 500 pilotes, de différentes nationalités, avec leur famille : la région s'y prête tout à fait avec son patrimoine naturel et historique à visiter ou à revisiter !

i Activités prévues

- ▶ Salon exposants
- ▶ Vente possible de ces occasions
- ▶ Démonstration de pylône par l'équipe de France
- ▶ Essais voiles
- ▶ Démo par les constructeurs
- ▶ Vois découverte
- ▶ Camping et restauration sur le site

19, 20 et 21 juin 2015

Nous vous accueillerons dès le jeudi midi sur la plateforme du Breuil.

Plus de renseignements

sur le site Internet et au 06 41 69 88 70



Technique :

Depuis que des dispositifs électroniques de nature à restituer les principaux paramètres d'un vol existant, la Fédération s'est intéressée à cette technologie dans le but de gérer les compétitions et, plus largement, toute activité se référant à l'arbitrage d'une performance sportive relative à l'ULM. Depuis plusieurs années maintenant, la Commission Sportive de la FFPLUM utilise un dispositif répondant à l'appellation commerciale AMOD© AGL 3080.

Cet appareil que nous appellerons « Enregistreur De Vols » ou EDV (en anglais « *flight logger* » ou « *flight recorder* »), a suivi l'évolution technologique naturelle qui conduit à la miniaturisation, d'une part, et à la vulgarisation d'autre part, notamment en termes de facilité d'utilisation et d'accessibilité financière.

Aujourd'hui, on peut acquérir ce type de dispositifs pour des sommes allant de 50 à 75 euros et exploiter pleinement les paramètres de nos vols (vitesse, altitude, distance, position, etc.) et même les « revivre » grâce à différents logiciels, gratuits pour la plupart.

Description et usage

Bien sûr, certains pilotes ne s'intéressent pas à ce genre d'information, préférant exploiter les paramètres de leur GPS sans s'émouvoir davantage des finesses du tracé réalisé durant le vol. C'est bien dommage car le décryptage de ces informations est très riche d'enseignements et, globalement, beaucoup plus fin que ce que le meilleur des GPS est capable de produire. Cet article s'adresse donc à celles et ceux qui sont intéressés par l'analyse de leurs vols.

Se présentant sous forme d'un petit boîtier qui tient sur la paume de la main, un EDV est un petit appareil électronique qui, lorsqu'il est mis en service, va enregistrer votre position exacte dans les trois dimensions : latitude, longitude et altitude. Naturellement, il fonctionne strictement sur les mêmes bases techniques que les GPS (puisqu'il en utilise la constellation) et devra capter suffisamment de satellites pour matérialiser lesdites trois dimensions.

À partir de là, il va enregistrer votre position (à une fréquence qui est paramétrable), incluant naturellement les paramètres temporels que sont la date et l'heure. Cet enregistrement se concrétise par le remplissage d'un fichier qui pourra être exploité par la suite, afin de matérialiser le vol : tracé, paramètres de vol (vitesse, position, altitude, etc.), superposition sur une carte, et même, simulation de ce même vol « rejoué » par des logiciels spécifiques.

Avec l'AMOD©, la mise en œuvre est extrêmement simple puisqu'il n'y a que deux boutons. L'un sert à la mise en route et l'extinction tandis que le second permet de matérialiser la position courante comme on le fait avec le bouton « *Mark* » d'un GPS pour l'aéronau-

tique ou la fonction « *homme à la mer* » d'un GPS à usage maritime. Il est important, malgré tout, de le laisser à bord à un endroit où l'acquisition des satellites ne sera pas perturbée par des structures métalliques ou obstacles pouvant gêner le bon fonctionnement de l'EDV.

Pour ce qui est de l'alimentation, l'AMOD© fonctionne aussi bien avec des batteries (accumulateurs), permettant sa recharge par simple cordon USB, qu'avec des piles alcalines ou salines. Il faut 3 piles de type AAA en l'occurrence, ce qui assure une autonomie d'environ 15 heures à usage constant. Attention à ne pas confondre avec la capacité mémoire qui est donnée pour environ 3 h 50 à une fréquence d'enregistrement de 10 secondes.

L'exploitation

Une fois le vol terminé, le premier réflexe est d'éteindre l'EDV pour ne pas consommer bêtement l'énergie mais aussi pour ne pas laisser l'appareil enregistrer une trace qui n'aurait absolument pas d'intérêt. Il suffit, ensuite, de raccorder l'EDV à un ordinateur par l'intermédiaire du cordon USB livré avec le kit pour télécharger le fichier généré et le matérialiser sous différentes formes que sont essentiellement :

→ L'exploitation par l'intermédiaire d'un logiciel spécifique qui permettra l'affichage de toutes les valeurs : position à chaque instant, altitude, vitesse instantanée, etc. La plupart des logiciels permettent aussi la superposition d'un tracé et de cartes routières ou aéronautiques. À titre indicatif, la FFPLUM utilise avec succès le logiciel COUTRACI© écrit par Yves COUTUREAU, vélivole et informaticien de talent. La licence initiale, qui n'est pas limitée dans le temps, est de 50 euros : <http://cotraci.free.fr/>

Jonas GICQUEL, notre spécialiste du « *scoring* » qui intervient dans presque toutes les compétitions ULM et même dans l'univers des ballons, utilise, quant à lui, CompeGPS©, un logiciel d'origine espagnole dont le coût de licence est d'environ 90 euros (pour la version AIR 7). Attention toutefois, il convient d'ajouter au prix de cette licence, celui de la carte que vous aurez choisie. Seule la carte relief 3D est gratuite. <http://www.compegps.fr/>

→ La visualisation d'un tracé en superposition avec Google Maps© ou Google Earth©.

→ La possibilité de rejouer le vol en superposition avec la cartographie Google Earth©. Dans ce cas précis, il faudra utiliser un logiciel intermédiaire qui assurera le lien entre votre tracé et l'interface cartographique de Google Earth©. Il existe sûrement plus d'un logiciel capable d'exploiter vos traces de cette façon mais je ne saurais assez vous recommander d'essayer d'abord l'excellent « IGC Flight Replay » de Tobias Wicht : <http://www.ywtw.de/igcsim.html>

AMOD... d'emploi !



partie de ce qu'est aujourd'hui la FAI (Fédération Aéronautique Internationale). Le rôle de l'IGC est de gérer et de rendre possible l'attribution de titre pour les disciplines du planeur et du motoplaneur sans qu'il soit question de mettre en doute l'intégrité des résultats. Cette même entité a donc dû se pencher sur un système de cryptage de ses fichiers en ajoutant une clef en guise de dernier enregistrement. Cette clef est générée en fonction du contenu du fichier. En cas de tentative de modification du contenu d'un fichier IGC, la clef n'est alors plus valide, ce qui rend cette norme « difficilement falsifiable ». La FAI utilise donc ce format pour l'attribution de scores durant les compétitions et pour la validation des records.

En ayant eu plus d'une fois à bord, une personne effectuant son premier vol en ULM, je me suis dit que ce serait encore plus représentatif de la laisser repartir avec ce fameux fichier pour qu'elle puisse revivre et montrer son vol à son entourage. Un geste comme un autre que la technologie rend très facilement possible aujourd'hui.

Les formats de fichiers

Il n'est pas dans mes intentions d'entrer inutilement dans la technique mais je dois tout de même faire cette petite parenthèse relative aux différents formats de fichiers existants dans le domaine. Dans la pratique, tous les EDV commercialisés aujourd'hui utilisent des standards, mais, attention, il en existe beaucoup :

- **NMEA** (National Marine Electronics Association) : Association de Fabricants d'appareils Electroniques Maritimes.

Comme son nom l'indique, ce format a une origine et une vocation marine. Le contenu des fichiers n'est pas codé.

Il contient juste un élément de contrôle de parité permettant de définir si la trame a été altérée ou non.

Les trames d'un fichier NMEA font référence au système de coordonnées WGS84.

Ce format est lu par la plupart des logiciels et peut être converti de toute façon.

- **IGC** (International Gliding Commission) : Fédération Sportive Internationale régissant le vol à voile.

Là, nous sommes dans un univers un peu différent car l'IGC est une

- **KML** (Keyhole Markup Language) : Langage utilisant les balises géolocales (KMZ pour les versions compressées).

Langage utilisé à l'origine par Google Earth© pour l'interprétation de coordonnées géographiques.

- **GPX** (GPS eXchange Format) : Format de fichier permettant l'échange de coordonnées GPS.

Notre message aux pilotes et aux clubs

En guise de conclusion, je souhaiterais me tourner vers les pilotes désireux de se doter d'un EDV et leur dire qu'ils peuvent contacter la Commission sportive à ce sujet. Nous tenterons d'apporter des réponses aux questions que cet article aurait suscitées. Il sera même possible d'étudier des achats groupés dans le cas d'une commande collective.

Enfin, je voulais aussi rappeler aux clubs, associations et autres structures qui organisent des compétitions que la fédération peut leur apporter un support dans le domaine de la gestion des scores. Il en va de même pour les structures qui se grouperaient pour faire l'acquisition d'EDV dans le cadre d'une commande en nombre.

Bons vols hivernaux à tous.



Xavier Le Bleu

Commission Sportive FFPLUM - 06 70 04 61 71
commission.sportive.ffplum@gmail.com



AMOD© est une marque déposée de AMOD Technology Co., Ltd - Taiwan
CompeGPS© est une marque déposée de CompeGPS Team SL - Spain
COUTRACI© est une marque déposée de Yves COUTUREAU
Google Maps© et Google Earth© sont des marques déposées de Google Inc.





Parachutes

choix - montage - entretien



La Commission sécurité reçoit un nombre croissant de questions techniques relatives aux parachutes de sauvetage. C'est sans doute l'indice que l'installation de cet accessoire se propage au sein de la flotte d'ULM, ce dont il y a lieu de se féliciter. Il convient donc d'essayer de répondre aux principales interrogations que les propriétaires semblent se poser à propos du parachute.



Choix et installation

Si votre ULM n'est pas d'un modèle ancien, l'installation du parachute est presque toujours une option proposée par le distributeur de l'appareil. Celui-ci peut être livré équipé d'origine, la question du choix du modèle et de son installation ne se pose alors pas.

En cas de montage ultérieur, la documentation technique de l'ULM mentionne de manière plus ou moins précise quelles sont les références compatibles avec lui. La latitude de votre choix dépend de cette précision, car l'important est de respecter ce que la documentation indique sur le sujet. A défaut, votre appareil pourrait ne plus être considéré comme conforme au dossier technique de référence. Donc, si le constructeur a désigné des marques et des références précises, il faudrait normalement vous y conformer strictement, ou vous assurer auprès de lui qu'il est d'accord avec l'option technique alternative que vous proposez d'installer.

Dans la majorité des cas toutefois, plusieurs possibilités d'installations sont décrites, assorties des caractéristiques générales

des types de parachutes compatibles. En fait, ce qui interpelle alors parfois le propriétaire, est de constater un écart entre les paramètres de sa machine et ceux du parachute recommandé, qui n'est pas sans incidence sur le prix d'achat de ce dernier. Pourquoi en effet demander l'installation d'un parachute vendu pour fonctionner jusqu'à 250 Km/h et pour supporter 500 Kg, sur un ULM dont la VNE n'est que de 150 Km/h et qui est limité à 450 Kg ? C'est que l'ingénieur a probablement intégré d'autres éléments, comme par exemple le fait que si vous êtes en situation de devoir le déployer après une défaillance structurelle ou une collision, il y a bien des chances pour que l'énergie cinétique à absorber par le parachute dépasse les limites habituelles du domaine de vol et pour que vous ne soyez plus en situation de respecter cette VNE.

Pour ces mêmes raisons, il est hautement recommandé de respecter scrupuleusement les modalités de fixation des éléments du parachute et d'amarrage de ses angles, ainsi que l'échantillonnage de ces dernières. Le but est bien sûr que l'ULM et ses occupants puissent le cas échéant, être suspendus sous la voile par des points d'accroche qui résistent à leur poids. L'endroit où installer la commande d'ouverture du parachute est également primordial. Cela n'améliorera pas beaucoup la



#newslettersécurité

► Envoyée chaque dernier vendredi du mois, son contenu comprend 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.

ABONNEZ-

VOUS !

sécurité concrète si l'espace de l'habitacle ne permet pas le plein débattement de la poignée dans le sens de traction, s'il y a toutes les chances de l'accrocher involontairement en embarquant ou s'il faut se livrer pour l'atteindre, à des contorsions telles qu'il sera difficile de s'en saisir dans l'urgence.

Plusieurs pilotes qui ont utilisé leur parachute après une perte de contrôle, une collision ou une rupture structurelle, ont même témoigné avoir eu du mal à seulement attraper la poignée du fait du stress et des mouvements désordonnés de leur appareil. En outre, la séquence de déploiement est propre à désorienter les occupants de la machine car elle va provoquer de fortes perturbations de la direction et de la vigueur des accélérations ressenties. Elle peut aussi susciter une modification brutale de l'environnement, par exemple quand l'ouverture est conçue pour provoquer l'arrachage d'une partie du revêtement de la cellule ou de l'habitacle. Quel que soit le modèle d'appareil, il faut absolument se pénétrer du fait que vous n'aurez peut-être pas la possibilité d'exécuter quelle que manœuvre que ce soit entre la décision de déclencher l'ouverture du parachute et la stabilisation sous voile.

Lorsque c'est possible, il est judicieux de monter un coupe circuit d'allumage prévu pour assurer automatiquement l'arrêt du moteur en cas de déploiement du parachute. Cette option est encore plus importante à considérer si votre appareil a une hélice propulsive ou dans le cas d'un ULM à hélice tractive, si le déploiement se fait en avant du poste de pilotage.

Sur un appareil en tandem, il est conseillé d'installer une double commande d'extraction débrayable pour permettre ou pas aux deux occupants d'accéder à la poignée, en fonction de la catégorie de passager embarqué.

L'aspect réglementaire

Dans tous les cas, l'installation d'un parachute sur un ULM en service doit s'accompagner d'une déclaration de modification majeure car elle modifie les données de la carte d'identification *.



*
▶ Flash Code pour accéder au formulaire de modification majeure en ligne sur le site de la DGAC,

ou bien
▶ par internet

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/att_conformite_modif.pdf

Si votre ULM est de série et que la modification est prévue par son dossier technique de référence, la démarche complémentaire se limite à attester du bon respect de celui-ci et à la fourniture d'une nouvelle fiche de pesée. Attention, contrairement à une idée très répandue, cela ne vous fait pas automatiquement

bénéficier de la tolérance de dépassement de 5 % de la masse. Il faut savoir que les classes 1 et 6 n'en bénéficient pas. Pour les autres classes, ce n'est possible que si l'augmentation de masse a été prévue à la conception de l'ULM et si son manuel d'utilisation indique sans ambiguïté que la limite est portée en cas d'installation d'un parachute à 472,5 kg si c'est un biplace, à 330 kg si c'est un monoplace.

N'oublions pas qu'il y a des ULM biplaces dont la masse maximale décollable définie par le constructeur est inférieure à 450 kg. Dans leur cas, la masse à respecter n'est pas seulement réglementaire. C'est alors une limite structurelle, et ce n'est pas la seule installation d'un parachute qui peut permettre de l'augmenter.

Une fois votre parachute installé et dûment déclaré à l'administration, il vous reste à en informer l'assureur de votre ULM. Si vous avez souscrit votre couverture auprès du courtier fédéral, vous pourrez bénéficier d'un abattement sur votre prochaine prime dans les conditions prévues par le contrat (réduction de 5 % sur le Tarif RC UTILISATEUR ou RC AERONEF).

L'entretien, les révisions

Les questions que vous vous posez sur ce point résultent généralement des délais et du coût des reconditionnements de parachutes. Même si l'on peut toujours essayer de mettre en doute la fréquence des révisions portée dans les manuels d'utilisation des parachutes, les justifications techniques de leur nécessité sont indiscutables. La toile qui est pliée très serrée peut se fragiliser au niveau des plis, sa porosité peut diminuer dans le temps, les vibrations peuvent occasionner des abrasions. Les écarts de températures, l'humidité la fragilisent. Il faut régulièrement la déplier, l'aérer, la contrôler et la remettre en place si l'on veut qu'elle remplisse son office en cas de besoin. Et au bout d'un temps plus ou moins long, elle devra être considérée comme périmée et devra être remplacée.

De même, l'extracteur a une durée de vie. S'il est pneumatique, la présence d'un manomètre dont on voit baisser la pression permet souvent de constater l'évidence. En général, il peut être révisé par remplacement de ses joints et recharge en gaz. Lorsqu'il s'agit d'une fusée pyrotechnique, ses composants chimiques perdent une part de leur propriété lorsqu'ils sont trop vieux. En outre avec le temps, les contraintes mécaniques et thermiques subies par la charge peuvent provoquer des microfissures et des émiettements. Si l'intégrité physique de celle-ci est dégradée, cela risque de provoquer une combustion irrégulière en cas d'allumage. Dans de telles conditions une combustion instable pourrait même théoriquement à l'extrême se transformer en explosion. Que l'on se rassure, la technologie employée issue du savoir-faire militaire est parfaitement bien maîtrisée, mais s'il est un domaine où il est déconseillé de jouer avec le feu, c'est bien celui-là.

Les manipulations de hautes pressions et de charges pyrotechniques que supposent la révision de nos parachutes ne s'improvisent pas plus que les procédures de pliage sous presse des

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



Info parachute en pages 28/29

Ne l'oubliez pas, cette 4ème édition, est téléchargeable gratuitement sur le site fédéral www.ffplum.com



voiles. Leur exécution demande des installations adaptées et des compétences spécifiques qui ne sont pas très répandues et dont les coûts sont difficiles à réduire. Alors, face aux devis et aux délais annoncés, il arrive que des pilotes nous demandent s'ils peuvent continuer à voler avec un parachute périmé. En toute rigueur, cela n'engendrerait peut-être pas de risque supplémentaire spécifique en dehors d'une possible défaillance de déploiement à l'instant ultime.

Mais à partir du moment où vous avez déclaré à l'administration et à votre assureur que vous avez un parachute, et que vous bénéficiez des avantages afférents (masse augmentée, réduction d'assurance), ne pas respecter les consignes de son entretien vous fait théoriquement courir le risque d'être un jour accusé de fausse déclaration. Si vous ne pouvez vraiment pas vous permettre de le faire réviser, le mieux serait peut-être alors de le déposer et de déclarer son démontage.

En revanche, sachez que si vous envisagez de faire réviser votre parachute, la DGAC a décidé de vous faciliter la tâche. Lorsqu'il est déposé temporairement pour envoi en entretien, votre ULM peut continuer à voler sans parachute et vous n'avez pas de déclaration supplémentaire à adresser à votre DSAC/IR. En revanche, il faudra vous astreindre à respecter la masse maximale au décollage et le centrage définis sans parachute pendant la période où il est en révision.

Pour les appareils opérés en clubs, une procédure laissée à l'appréciation de la structure, doit être mise en place pour permettre de s'assurer que tous les pilotes qui l'utiliseront sauront que le parachute est démonté et qu'ils doivent provisoirement respecter la masse au décollage applicable sans parachute.

Thierry Couderc
Pdt. Commission sécurité FFPLUM



Le cas des ULM de construction amateur, prototypes ou anciens.

Si vous possédez un appareil de construction amateur ou un prototype, la rédaction de sa documentation technique est de votre ressort, mais c'est aussi à vous d'assumer la compatibilité de votre ULM avec les contraintes structurelles, l'évolution des masses et centrage et de l'ergonomie induites par la modification. Vous pouvez donc installer un parachute dont vous aurez défini vous-même les caractéristiques en prenant les précautions de suivre autant que possible les meilleures pratiques connues dans la conception du montage sur des appareils comparables. Mais il vous revient d'étayer votre déclaration à la DGAC avec un dossier de modification majeur décrivant l'installation, les précautions techniques et les tests que vous vous imposerez pour

confirmer la navigabilité de votre ULM ainsi équipé.

Dans le cas d'un appareil de série orphelin (dont le constructeur n'existe plus) pour lequel les modèles de parachute préconisés ne sont plus disponibles, la démarche sera identique. Il en ira de même si le montage d'un parachute n'a pas été prévu du tout. Mais dans ce dernier cas, comme il existe un dossier technique de référence d'ULM de série, vous devrez pouvoir installer le parachute sans modification structurelle tout en respectant les indications de masse et de centrage d'origine, telles qu'elles sont indiquées sans parachute.

Dans le cas où vous êtes appelé à concevoir vous-même l'installation du parachute, il est conseillé de ne pas limiter votre projet de modification à son seul montage. En cas de nécessité, il n'est pas certain que l'ouverture du parachute suffise à assurer la sécurité si par exemple, votre ULM est conçu d'origine de telle sorte que vous y soyez installé assis sur une simple toile de transat sans vrai dossier,

et attaché par une unique ceinture abdominale. En toute rigueur, il convient donc d'évaluer si le ou les sièges ne demandent pas à être modifiés eux aussi afin d'être bien assujettis à la structure, assez rigides pour assurer votre maintien et équipés de harnais qui vous retiendront efficacement à l'ouverture du parachute, puis à l'atterrissage sous voile.

NB : Comme dans le cas des autres modifications majeures qui ne sont pas prévues par le constructeur, telles qu'une motorisation alternative par exemple, vous avez toujours la possibilité de dégager la responsabilité de ce dernier en sollicitant l'enregistrement de votre exemplaire comme prototype si vous souhaitez installer un parachute en vous écartant des prescriptions d'origine. Mais se lancer dans cette voie en sécurité suppose de très solides références techniques. Il faut renoncer aux démarches simplifiées consenties aux ULM de série, et déposer un dossier complet de prototype en votre nom, assorti d'un programme d'essai personnalisé.

Entretien des parachutes de secours.



(source DGAC)
M. Jacques Canuel



Une preuve du bon entretien des parachutes ne sera pas demandée au moment du renouvellement des cartes d'identification, qui reste déclaratif. Néanmoins, nous rappelons les éléments suivants :

1. Si le manuel d'entretien de l'ULM prévoit des tâches d'entretien du parachute, elles doivent être appliquées,
2. Si le parachute est déposé temporairement pour envoi en entretien, le pilote doit être informé :

- de l'absence du parachute
- de la limitation de la MTOW à la valeur applicable sans parachute (450 kg pour un biplace au lieu de 472,5 kg avec parachute)

Les modalités d'information du pilote sont laissées à l'initiative de l'exploitant (étiquette dans le cockpit, ou mention sur la carte d'identification, dans un carnet de route...). Une déclaration à la DSAC/IR n'est pas requise,

3. Si le parachute est retiré définitivement, une déclaration de modification majeure doit être déposée à la DSAC/IR, notamment pour réduire la MTOW (450 kg pour un biplace au lieu de 472,5 kg avec parachute) et réviser le manuel d'utilisation.

Le Tour ULM à la rencontre de l'Histoire...



20^e
ÉDITION



24-31
JUILLET
2015

*Les champs de batailles de Normandie et de Champagne !
La Bretagne puis les falaises de la Côte d'Opale !
Le musée vivant de La Ferté-Alais !*

**Il ne reste plus que
QUELQUES PLACES
DISPONIBLES !
INSCRIPTION
dans l'espace PratiQ
boutique.ffplum.info**

EU - LE TREPORT LFAE
LUNDI 27 AU SOIR ET MARDI 28
(JOURNÉE DE REPOS)

SAINT-OMER LFNQ

CAMBRAI LFYG
MERCREDI 29
AU SOIR

LE HAVRE SAINT-ROMAIN LFOY

SÉZANNE SAINT-RÉMY LFFZ

LA FERTÉ-ALAIS LFFQ
JEUDI 30
AU SOIR

LESSAY LFOM
DIMANCHE 26
AU SOIR

DINAN LFEB

LA FERTÉ-ALAIS LFFQ
JEUDI 30
AU SOIR

GUISCRIF LFES
SAMEDI 25
AU SOIR

CHATEAUBRIANT LFTQ

L'AIGLE LFOL
CONCENTRATION
VENDREDI 24 JUILLET

TOTAL

**Partenaire
Officiel
du Tour ULM 2015**

Publicité





Évolutions envisagées pour certains aérodromes AFIS

Dans un avenir plus ou moins proche, les aérodromes AFIS et les agents qui y sont affectés devraient voir intervenir quelques modifications substantielles dans leurs fonctionnements et leurs statuts. Ne devraient être concernés que les aérodromes AFIS recevant du trafic commercial international pour lesquels, à la lumière de quelques incidents jugés préoccupants par notre administration, une meilleure protection semble devoir leur être assurée.

Lors d'une réunion à la DGAC le 9 janvier 2015 à laquelle participaient les principaux services des administrations concernées (DSAC/ANA*, DTA/MCU*, DSNA/DO*, DSAC-N, DSAC-NE, DSAC-O), et des participants extérieurs (FFA, FFPLUM, FFVL, FFVV, FFP, UAF*, quelques agents AFIS), un certain nombre de pistes pour améliorer la sécurité des aérodromes le nécessitant ont été évoquées.

Il n'est pas question ici d'être exhaustif et je me contenterai seulement dans cet article de mettre en exergue les mesures réglementaires qui, si elles sont adoptées, vont apporter des contraintes supplémentaires à nos activités d'aviation de loisir.

1/ L'ATZ

Le règlement Européen (UE) N°923/2012 SERA ayant réintroduit la notion d'espace ATZ parallèlement aux RMZ et TMZ dont j'ai parlé dans un article précédent

(ULM INFO N°89), l'occasion était trop belle pour ne pas commencer par évoquer cette possibilité. Une ATZ ou Aéroport de Trafic Zone est, autour d'un aérodrome, un espace de dimension définie permettant à l'exploitant ou au régulateur de définir en l'absence de CTR un certain nombre de règles et/ou d'exigences d'équipements pour assurer la sécurité des usagers se trouvant dans cette zone de protection.

2/ L'emport d'un équipement radio avec un contact radio initial obligatoire

C'est également une piste évoquée pour les aéronefs conduits à utiliser ces aérodromes et/ou à transiter dans l'ATZ définie ci-contre.

C'est à y regarder de plus près assez conforme à la directive émise en 2003 par le directoire de l'espace aérien ayant trait aux orientations relatives à l'évolution de

l'espace aérien inférieur.

3/ Le transpondeur

Suite à l'incident de Brive en 2010 mettant en cause un trafic commercial et un aéronef d'aviation légère, le BEA* avait préconisé (malgré le fait que les deux aéronefs impliqués étaient équipés d'un transpondeur) que :

« la DGAC protège les trajectoires IFR des aéronefs, équipés de TCAS, effectuant du transport public, en conditionnant l'accès à ces zones à l'utilisation de la radio et du transpondeur. »

4/ Renforcement des moyens techniques

Sans que soient spécifiés pour l'instant d'autres moyens que ceux cités précédemment, étant entendu que l'image radar déportée n'était pas envisagée pour des raisons de coût et d'utilisation par des agents n'en ayant pas la qualification.

Soirée des Champions 2014



1er rang : Patrice Beffrey, Alexandre Mateos, Jean-Michel Serre, Patrice Burgio, Bruno Bouron, Pascal Vallée
2ème rang : Coralie Mateos, Frédéric Mallard, Fabien Couderc, Samir Elari, Tristan Guillabeau, Serge Bouchet, Christophe Vedraïne, Corinne Guglielmino, Bruno Roumier, Patricia Roumier, Eric Changeur, Dominique Méreuzé, Christine Creon.

"Une fois n'est pas coutume", le 21 janvier 2015, le Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF) se souvient que le sport Français regroupe une multitude d'activités physiques et sportives autres que les sports "ultra-médiatisés", et met à l'honneur les sportifs qui ont se sont distingués au niveau international en ramenant à la France des

médailles d'or et des titres de Champions du Monde.

Ceux qui suivent l'actualité sportive fédérale connaissent le palmarès impressionnant de nos pilotes des équipes de France d'ULM acquis lors des derniers championnats du monde d'ULM qui se sont tenus en Hongrie en Août 2014.

D'autres mesures portant justement sur la qualification et les prérogatives des agents AFIS furent également évoquées mais qui ne nous concernent pas réellement au plan des contraintes susceptibles de nous toucher directement.

Pour l'instant, il ne s'agit donc que d'un projet qui, s'il se réalise dans toutes ses composantes, aura nécessairement des conséquences probablement pécuniaires mais également pénalisantes quant aux contraintes d'ordres-réglementaire qu'il va imposer.

L'amélioration de la sécurité est effectivement un idéal que nous devons avoir en commun ; mais prenons garde à ce que l'attention particulière portée par l'administration à ces aérodromes AFIS situés dans des espaces de classe E ou G où la règle « voir et éviter » s'applique à tout le monde ne soit pas l'occasion de faire payer quasi exclusivement à l'usager ALS cet accroissement de sécurité tel qu'il est envisagé dans ce projet.

En vous souhaitant de bon vols, je tiens à vous rappeler qu'en classe E mais aussi en classe G vous pouvez être amenés à croiser des trafics sous régimes IFR dont les équipages, même s'ils sont conscients du fait qu'il faille « regarder dehors » peuvent temporairement l'oublier.

L'oubli pour ce qui nous concerne, c'est oublier au maximum le GPS, le log de NAV, ou les genoux de notre passagère et « regarder dehors », ce qui devrait permettre de rétablir l'équilibre en évitant d'ajouter une couche trop contraignante de réglementation !

Pour conclure,

je vous propose en annexe une petite révision des abréviations, sigles et acronymes moins connus utilisés dans cet article.

Annexe

AFIS

Aérodrome Flight Information Service

DSAC/ANA

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile / Aéroport Navigation Aérienne

DTA/MCU

Direction du Transport Aérien / Mission Ciel Unique

DSNA/DO

Direction des Services de la Navigation Aérienne / Direction des Opérations

UAF

Union des aéroports Français



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



Toutes les infos sur <http://espritbleu.franceolympique.com/espritbleu/actus/4490-pluie-dtoiles-au-cnosf.html>

Un grand merci au CNOSF pour cette juste reconnaissance et encore un grand BRAVO à tous nos pilotes et à leurs entraîneurs.

La plupart de nos champions ont pu côtoyer leurs 380 homologues des 46 autres fédérations invités à partager ce moment festif. (il faut ajouter à la photo ceux qui n'ont pas pu faire le déplacement : René Manzano, Pierre Bourgue, Georges Truchet, Laurent Lebihan, Julien Barbier).

NYNJA 2 Nouvelles Médailles prestigieuses en 2014

Suivez nous en temps réel:
facebook.com/bestoffaircraft

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

Les références en école, en raid ou en compétition
Sur pistes courtes, en montagne, sur l'eau
Volez plaisir ... avec ou sans porte!
Appareils simples, robustes et performants
Visibilité exceptionnelle y compris arrière!
Réparation facile et économique (Service pièce rapide)
Poids respectés ... Volez assurés!
SKYRANGER SWIFT 2 912 en vol à partir de 32900 HT
NYNJA 912 prêt à voler à partir de 36 900 HT
Kit cellule sky à partir de 12900€ ht, kit Nynja 16900€ ht
Promo sur option freins **BERINGER**

BEST OFF www.bestoffaircraft.com

Publicité

30th ANNIVERSARY
BERINGER
1985... 2015

Gagnez du **POIDS...**
Réduisez vos **DISTANCES D'ARRET...**
Faites **CONFIANCE** à 30 ans d'expérience...
...investissez dans la **QUALITE**
la **SECURITE**

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

Nouveau site Internet
www.beringer-aero.com

Agréments:
EASA Part 21G
APDOA

04 92 20 16 19
sales@beringer-aero.com

AERO

Publicité



Indispensable !

Le GUIDE des METIERS de l'AERIEN

Aviation et Pilote

HORS SERIE 2015

14^e ÉDITION

Du CAP au BAC +5 et plus
Formation continue

Parcours & Témoignages

Carrières
CIVILES et MILITAIRES

PILOTE, PNC, CONTRÔLEUR, INGÉNIEUR, MÉCANICIEN, AGENT DE PISTE...

France métropolitaine 7,50 €
DOM 8 € - BEL 8 €
CHF 12,50 FS - 10€ - 11,00 Sfr
L 19885-214-F-7,50 €-RD

92 pages
d'informations pour
bien se former
dans les métiers
de l'aérien

7,50 €*

*Hors Frais de port

Un HORS Série du Magazine **Aviation et Pilote**

Coupon à retourner accompagné de votre règlement à :
S.E.E.S, Aviation et Pilote, Aérodrome de Lognes Emerainville, 77185 Lognes, France
commandes@aviation-pilote.com

Tel. +33 (0) 1 64 62 05 06 – Fax +33 (0) 1 64 62 11 09

Hors série Aviation et Pilote « Le Guide des Métiers de l'aérien » :

7,50 € l'exemplaire + frais de port : - France : 2,60 € par exemplaire

- Belgique / Luxembourg / Suisse : 4,20 € par exemplaire

- Pour les autres pays, nous consulter

Je commande exemplaire(s) du hors série "Le Guide des métiers de l'aérien" au prix total de €

Vos coordonnées : NOM Prénom

Adresse : Code postal :

Ville : Pays : Tel : Mail :

Je règle la somme de € par :

chèque à l'ordre de « SEES »

N° de ma carte de crédit :

carte bancaire

Crypto

Expire en

Signature

Encore plus rapide,
abonnez-vous sur

www.aviation-pilote.com

L'Europe et le bon sens : une lueur d'espoir !

On se souvient qu'à l'été dernier, le petit monde de l'aviation générale avait été agité par l'initiative de la Commission Européenne d'entreprendre une étude sur « la sécurité aérienne et une possible révision de la Réglementation EC 216/2008 » (sic).



Nous autres ULMistes avions, plus que d'autres, dressé l'oreille dans la mesure où c'est précisément cette réglementation qui, dans son Annexe 2, nous met à l'abri des contraintes « bienveillantes » de l'EASA. Toute modification de l'Annexe 2 est donc potentiellement dangereuse pour notre activité. Sur tous les fronts où s'organise, en Europe, le futur de l'aviation générale, vos élus veillent à ce que notre liberté de voler perdure, et sont donc très attentifs à ce qui de près ou de loin pourrait remettre en cause la disposition bénie qui nous préserve du législateur européen.

Les résultats de ladite étude viennent d'être publiés : 21 pages (en anglais, bien sûr !) que nous avons soigneusement décortiquées. Pour faire bref : nous n'y avons pas trouvé de propos inquiétants pour l'avenir de notre aviation ultralégère.

Du moins pour l'instant. Car, dès le préambule, la Commission prend soin de préciser qu'elle n'est pas liée par les conclusions de son étude, et que lesdites conclusions ne seront qu'un élément parmi d'autres dans la détermination de sa politique. On comprendra donc que notre méfiance ne se relâchera pas...

Plus généralement, certaines conclusions de l'étude pourraient apporter quelques lueurs d'espoir aux pratiquants de l'aviation

certifiée, si l'EASA veut bien prendre en compte les avis et recommandations des utilisateurs : les organisations, les individuels, mais aussi les administrations aéronautiques nationales se rejoignent pour dire que les règles sont trop pointilleuses, trop détaillées, et que l'on pourrait tout à fait maintenir les bons niveaux actuels de sécurité avec des procédures plus légères et des coûts inférieurs.

On retrouve aussi de manière unanime l'idée que le « *regulation system* » doit être plus proportionnel aux risques, moins tatillon, moins onéreux.

Enfin, l'étude souligne qu'un consensus général apparaît pour que, lorsqu'il s'agit d'aviation légère et récréative, l'intervention de l'autorité publique soit beaucoup plus faible, et que certaines missions d'organisation et/ou de contrôle puissent être confiées à des organismes privés comme des fédérations aéronautiques.

Plaise au ciel que le législateur entende les conclusions de ses propres démarches !!

On peut en effet penser que l'EASA aurait du mal à aller contre les orientations d'une étude qu'elle a elle-même diligentée... mais, dans notre monde étrange, rien ne surprend plus...



Jean-Claude Hanesse
Secrétaire Général
de la FFPLUM

Média TV

dernière
minute

AeroStar, une aventure



Dans les années 90, on avait avec quelques amis compétents et passionnés mené à bien l'aventure de "Pégase", sur France 3. Une émission parlant d'avions, de planeurs, de fusées, et même d'ULM (!) hébergée par une grande chaîne nationale tous publics. Et ça avait merveilleusement marché, jusqu'à ce que des notables parisiens haut placés décident de supprimer de la grille quelques émissions provinciales, dont "Montagne", et "Pégase"...

Frustrés, on était, car Pégase rassemblait une moyenne de 775.000 spectateurs par diffusion. C'est pas rien. Donc, après avoir réfléchi et digéré, on est arrivés à la conclusion toute simple : si tu veux raconter l'aviation et l'aéronautique à la télé, tu te fabriques ta propre chaîne, où tu es ton propre maître. Pas simple. C'est comme si un type qui voulait prendre l'avion était obligé de se construire son Airbus pour pouvoir voyager paisible.

On a mis quelques années, on a parlé à plein de gens. On a cherché des sous (!). On a touillé les paramètres. Et on a croisé des gens passionnés qui y ont cru : Michel Drucker (MD), Dominique Méreuze (DM), et d'autres : des pilotes, tous, qui sont venus, l'un

avec un fabuleux carnet d'adresses et du savoir-faire à revendre, l'autre avec sa passion et des sous, un autre avec de la technique et de la technique...

On est restés aviateurs, c'est-à-dire prudents, essayant de ne rien oublier de vital dans l'énorme tas de démarches et de paperasses à gérer pour créer une chaîne.

Et au bout du bout, on s'est retrouvés tout récemment en bout de piste, check-lists faites et refaites. Et on a décidé de lâcher les freins et d'y aller.

Aerostar TV va donc naître le 12 avril, anniversaire du vol de Gagarine et du premier vol d'une navette spatiale (gros ULM), d'abord sur Internet (Aerostar TV) puis sur les box (Orange, Free, Bouygues, etc.). D'ores et déjà une page Facebook (on est modernes !) est ouverte, qui passe des infos et des extraits de nos productions, à Aerostar TV, la chaîne des ailes et des étoiles. Et on y parlera de tout ce qui vole, et d'abord des humains qui volent, à commencer par ceux qui le font en ULM...

Bernard Chabbert

AEROSTAR.TV

Voler toute l'année à prix modique sans posséder de machine... c'est possible et cela existe !



En charge de la commission Comité Régionaux et Vie associative de la FFPLUM, je me questionne souvent et naturellement sur la notion de ce que représente l'associatif dans l'ULM.

C'est avec satisfaction que je constate qu'environ 72 % de nos structures affiliées, sont des clubs associatifs ayant pour statut la célèbre loi de 1901. Réunissant ainsi les pratiquants d'une même discipline et une très grande partie des 15 104 licenciés en 2014 de la FFPLUM.

Mais si on pousse un peu la réflexion, il en résulte que la plupart de ces structures sont des clubs de propriétaires qui gèrent ensemble leurs activités, comme le lieu de pratique, le hangar, le club house, les animations, etc.

C'est évidemment un très bon côté, voire même à encourager et à développer.

Cette situation très favorable et intéressante, est en fait une spécificité de l'ULM au sein du monde aéronautique. Conséquence certaine de la libre réglementation dont nous disposons. Mais force est de constater que c'est aussi l'apanage de ce que l'on peut convenir d'appeler « pilote installé dans la vie ».

Or, situation exceptionnelle, on peut mal imaginer de jeunes pratiquants aux prises avec les achats, les frais d'installation de ménages que demande la vie moderne, de consacrer un budget important dans l'achat d'une machine. Également pour ceux installés, mais qui n'ont guère de quoi investir. Pourtant je pense que le désir de voler doit être omniprésent chez un bon nombre, qui à ce jour, faute de moyens, en sont privés.

Bien sûr je n'invente rien, mais il est sûr que la solution de mise en commun d'appareil, qui se pratique notamment dans beaucoup d'aéroclubs, et aussi en partie dans quelques-unes de nos structures, il faut le souligner, peut être une solution.

Il est évident, que si les aéroclubs adhèrent en grande majorité à cette formule, c'est par nécessité. Dû notamment au coût des appareils et à leur réglementation contraignante etc., même si une partie de leurs pilotes aimeraient bien s'en affranchir. Mais cela permet et c'est incontestable, l'accès au pilotage avion, à bon nombre de pilotes qui ne le pourraient autrement. Grande différence avec l'ULM, est le coût de l'aviation dite « certifiée » et bien sûr sa réglementation.

Avec l'ULM, bien plus accessible, notamment sur le plan économique, on nous oppose souvent, que du fait justement de notre réglementation spécifique, cette démarche de mutualisation, est difficile à mettre en œuvre ! Certes il y a des contraintes, mais la réalité nous démontre que cet objectif est parfaitement accessible, et je tenais à vous faire connaître un bel exemple. En effet, sachez qu'en Région Bourgogne, sur le terrain de Pouilly Maconge LFEP, un club que j'ai maintes fois rencontré et que je tiens pour modèle du genre, mutualise à 100 % ses machines depuis une trentaine d'années, et ce au bénéfice d'une quarantaine de pilotes !!! Et fait notable, 1 à 2 équipages participent chaque année au Tour ULM avec les machines du club. . .

L'ULM Club de Pouilly, présidé par Patrick Guyot, propose cette approche et nous livre ci-après leur mode de fonctionnement. Ceci dans un article rédigé par ses soins, avec l'assentiment de leur club « **Pour une démocratisation de la pratique de l'ULM...** »

En se développant, cette formule permettrait à plus de pilotes et notamment les jeunes, de pratiquer ce que nous chérissons le plus ! Mais cela demande bien sûr un encadrement bien structuré et donc quelques efforts en compensation . . . comme l'explique Patrick Guyot.

A lire et à méditer...



René Viguié
Président Commission des Comités régionaux et de la Vie Associative.



Pour u de la

Comme de nombreux pilotes, je visite régulièrement les lieux de pratique de l'ULM lors de mes déplacements dans diverses régions. J'ai rapidement remarqué, avec étonnement au début, que j'avais affaire le plus souvent à des associations de propriétaires d'appareils mettant en commun les infrastructures nécessaires à la pratique de l'ULM (hangar, club house, piste...), avec parfois un appareil "club" pour l'école, voire pour la location.

J'ai rencontré également quelques dirigeants d'aéro-clubs "avions", qui avaient acquis un ou plusieurs ULM pour leurs membres, en général des multi-axes. Enfin, j'ai échangé avec des propriétaires de structures privées à but lucratif proposant des formations et des locations d'appareils, associées parfois avec l'entretien et la vente d'ULM.

Quelle est la raison de mon étonnement ? Il provient du fait que j'ai pris rapidement conscience qu'il était en général difficile de pratiquer l'ULM près de chez soi, notamment le pendulaire, sans en acheter un. Le fait de devoir acheter un appareil et d'en supporter seul les dépenses afférentes (hangar, entretien, assurance...) ne facilite pas la démocratisation de la pratique de l'ULM. C'est pourtant tout à fait possible puisque l'ULM Club de Pouilly (LFEP) en Côte d'Or, association Loi 1901, le démontre depuis plus de trente ans.

Ce club existe depuis 1982, d'abord comme section de l'Aéro-club de Pouilly-Maconge puis comme association Loi 1901 autonome depuis 2004. Il compte actuellement 40 membres qui réalisent plus de 500 heures de



Une démocratisation pratique de l'ULM...

vol par an sur les quatre appareils du club : trois pendulaires et un multiaxe, tous équipés d'un parachute de secours.

L'infrastructure est composée d'un hangar de 280 m² et d'un Club House. Nous sommes installés sur l'aérodrome de Pouilly-Maconge (LFEP), doté d'une piste en herbe de 850 mètres, ouvert à circulation aérienne publique. Notons pour clore cette présentation que plusieurs membres et appareils du club participent chaque année au Tour ULM.

On l'aura compris, la particularité de ce club réside dans le fait que les appareils appartiennent tous à l'association et sont mis à la disposition des membres tant pour la période de formation initiale que pour les vols ordinaires. Toutes les fonctions occupées au sein du club sont bénévoles et notamment l'instruction (4 instructeurs) et la mécanique (3 mécaniciens).

Les autres tâches (gestion, entretien...) sont assurées par les membres du club. Le (la) président(e) reste en fonction pour une durée en général de quelques années après avoir occupé d'autres fonctions au sein du bureau auparavant. Ainsi un certain nombre de membres du club ont été, ou seront, présidents du club ; cette formule a le mérite de développer les compétences collectives.

Une autre particularité du club est notable : moyennant un versement mensuel de 69 €, chaque pilote dispose de 16 heures de vol annuelles. À cela s'ajoute bien sûr une coti-

sation annuelle (95 € la première année et 69 € ensuite). Un forfait de 450 € est demandé pour la formation à l'obtention du brevet ULM. Une année de vol coûte ainsi 975 € avec la licence FFPLUM pour 16 heures de vol, soit 61 € l'heure de vol.

Si ce quota est dépassé, chaque heure supplémentaire est facturée 65 €. En revanche, si le quota de 16 h n'est pas atteint en fin d'année, les heures non réalisées ne sont pas remboursées, ni reportées sur l'année suivante.



En moyenne nos pilotes font entre 13 et 14 heures de vol par an. Cette formule permet de disposer d'un budget stable non tributaire des conditions météorologiques ou de la disponibilité des pilotes pour voler. En contrepartie, le club peut ainsi renouveler régulièrement les appareils (tous les 4 ou 5 ans en moyenne) et offrir un éventail de machines allant du pendulaire basique (DTA 582) au multiaxe (Ninja) en passant par le pendulaire de voyage (Combo 912S).

Tout cela repose sur l'engagement et la participation de tous les membres du club et sur un principe de solidarité et d'égalité.

Ainsi, le tarif est le même quel que soit l'appareil piloté.

La principale réserve opposée à cette formule tourne autour de la responsabilité individuelle des pilotes : le fait de n'être pas propriétaire de son appareil et d'appartenir à un collectif diluerait le sentiment de responsabilité individuelle. Le risque est réel mais notre expérience prouve que cela n'a pas d'incidence sur la sécurité des vols à la condition expresse que le club soit vigilant en menant constamment des actions dans le domaine de la sécurité : journées de formation théorique, vols réguliers avec les instructeurs, rappel constant des règles... Le suivi de l'entretien des appareils et leurs renouvellements compensent également le risque évoqué plus haut.

Dans notre esprit, cette formule n'a pas vocation à se substituer aux autres formules présentées dans notre introduction mais pourrait avantageusement être développée en complément afin de permettre la pratique de l'ULM à ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter et d'entretenir seuls un appareil ou ne le souhaitent pas. Elle donne la possibilité en effet de voler avec des appareils variés et de bonne qualité pour un budget d'environ 80 € par mois à condition d'être prêt à donner de son temps pour faire fonctionner le club.

Pour le bureau de l'ULM
Club de Pouilly,
Patrick Guyot, Président.
06 77 64 60 17
pguyot21@free.fr

Chassez le naturel... il revient au galop !



Base ULM de Cambaie

À l'occasion de mes vacances sur l'île de la Réunion (mi-décembre 2014/mi-janvier 2015), ce fut un immense plaisir que de rencontrer, une nouvelle fois, nos amis pilotes d'ULM de cette magnifique île de l'océan Indien.

En compagnie du Président du Comité Régional, Christian Lariche, nous avons rendu visite à des Clubs ULM, notamment à St-Pierre, à celui, toujours aussi chaleureux de Bras-Panon, l'UCA, à « Papangue ULM », basé sur l'aérodrome international Roland Garros et à la



Société « Felix ULM », basé sur la plateforme ULM de Cambaie ; c'est dans ses locaux qu'une réunion au profit de tous les pilotes de l'île fut organisée. Tous les sujets d'actualité ont été évoqués... avec passion !



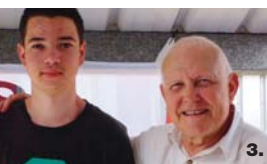
1.

J'ai remis son brevet « Pendulaire » à Mahéry Chapuis, 16 ans, dont l'instructeur, que je connais depuis plus d'une vingtaine d'années, ne fut autre que son... papa ! Un beau symbole de transmission d'une passion d'une génération à l'autre !



2.

Avec Christian, nous avons profité également de mon séjour pour rencontrer le nouveau Directeur de la DSAC Océan Indien, M. Lionel Montocchi avec qui nous avons eu des échanges que j'espère avoir été fructueux à propos d'une activité ULM en pleine progression sur l'île, à l'image de ce que nous connaissons en Métropole.



3.



4.

Un bon conseil : n'hésitez pas à rendre visite à nos amis de l'île de La Réunion ; l'ULM y est bien vivant, les paysages sont extraordinaires et l'accueil y est particulièrement chaleureux !

”

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

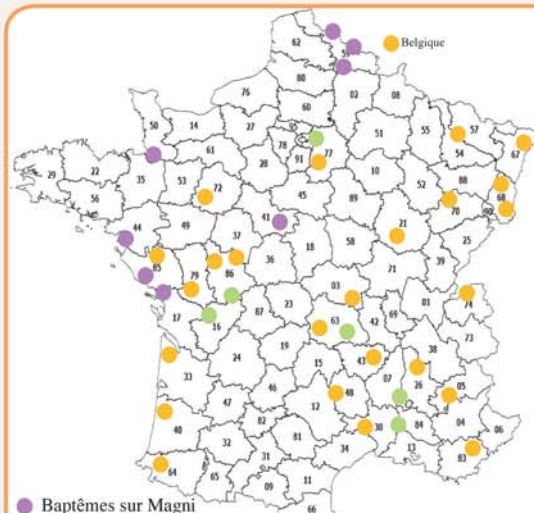
1. Remise de son Brevet ULM à Mahéry Chapuis
2. Avec Théo Variot, jeune et brillant breveté ULM
3. Avec Hugo Huet, 15 ans, jeune élève plein d'avenir
4. Papangue ULM - Aérodrome Roland Garros
Club UAC - Bras-Panon

Publicité



Amis pilotes d'ULM, essayez l'autogire !

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



● Baptêmes sur Magni
● Baptêmes + Formation sur Magni
● Baptêmes + Formation + Formation instructeurs sur Magni

L'autogire choisi par les Champions

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

La Gamme MagniGyro



MagniGyro recrute ...

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

Contactez nous au 06 78 59 24 60

www.magnigyro-autogires.com

Aux responsables **des structures affiliées**

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



Aéral : La DGAC met en ligne le formulaire qui permet à toutes les structures aéronautiques de rendre compte de leurs activités

pour l'année qui vient de s'écouler. Les informations recueillies pour 2014 sont très importantes pour une bonne connaissance des activités de l'ULM et de sa place au sein de l'aviation légère, pour l'élaboration de statistiques fiables ainsi que pour la publication des annuaires aéronautiques. Alors rendez-vous sur :

► <http://aeral.aviation-civile.gouv.fr>

nouvelles **Structures 2015**

R/X	QUATRIEME DIMENSION LIEU DIT LES FONTAINES BASSES 85470 BRETIGNOLLES SUR MER ☎ 06 12 73 66 56 ► www.vendee-paramoteur.fr	R	DIJON-PARAMOTEUR 14 RUE DES NOUROYS 21220 CHAMBOEUF ☎ 06.88.26.65.25 ► www.dijon-paramoteur.fr	R	AIRE PORTANCE AERODROME DE TOURNUS CUISERY 71290 ABERGEMENT DE CUISERY ☎ 06.04.04.97.39
R	ULM HIGHLANDER MAIRIE DE HUNDLING - 3 RUE VICTOR HUGO 57990 HUNDLING ☎ 06.22.20.72.02	M	AERO-CLUB DES ULMISTES DE PERSAN-BEAUMONT AERODROME DE PERSAN-BEAUMONT 95340 BERNES-SUR-OISE ☎ 06.12.05.81.00	A/M	ICARELA AERODROME - HANGAR E4 ALLEE DE L'AEROPOSTALE 44500 LA BAULE ESCOUBLAC ☎ 06.20.54.58.42 ► www.icarela.fr
H	HELI-OUEST BASE ULM DU "CLOS ROBERT" ROUTE DE LA ROCHE 85360 LA TRANCHE SUR MER ☎ 06.70.13.93.71 ► www.heli-ouest.fr	R	VALDI-MULTILOISIRS 4 IMPASSE DE LA FONTAINE 23800 COLONDANNES ☎ 06.71.99.78.96		EN L'AIR HISSONS-NOUS LIEUDI GENTIEU 47000 SAUMONT ☎ 05.53.97.13.15
M	CLUB ULM JEAN MOREAU LES PAPYS' VOLANTS LE SEREAU - RUE DE SEREAU 18320 JOUET SUR L'AUBOIS ☎ 06.80.00.06.08	M	LATITUDE 22 SUD AERODROME DE NOUMEA-MAGENTA RUE ROGER GERVOLINO 98800 NOUMEA ☎ 06.87.75.52.60	M	ULM AERO DROME CHEMIN DE L'AERODROME 26200 MONTELMAR ☎ 06.31.53.43.08 ► www.ulmaero.com
M	AERO-CLUB DU BASSIN MINIER AERODROME DE POUILLOUX 71230 POUILLOUX ☎ 03.85.79.10.83	M	AEROCUB MARSEILLE PROVENCE (ACMP) AVIATION GENERALE HALL 4 AEROPORT MARSEILLE 13600 MARIIGNANE ☎ 04.42.89.97.54 ► www.ac-mp.fr	R	PARAD'AILE 3 RUE DE ROUGMONT 37550 SAINT-AVERTIN ☎ 06.24.69.40.41
M	LILLE PLANEURS AERODROME DE LILLE-MARCO AVENUE DU GENERAL DE GAULLE 59910 BONDUES ☎ 06.89.58.48.37 ► www.lille-planeurs.fr	A/M	REIMS CHAMPAGNE ULM AEROPORT REIMS PRUNAY 51360 PRUNAY ☎ 06.25.57.46.57 ► www.reims-champagne-ulm.fr		Annuaire des clubs ► www.ffplum.com/ou-voler.html

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

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

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

Il faut garder à l'esprit que BASULM est une base interactive et que les informations qui vous sont utiles sont entrées par l'ensemble des utilisateurs.



Cette base de données utilisée par la majorité des programmes de navigation et bon nombre de GPS est essentielle pour notre pratique. Il est important de continuer à s'impliquer dans sa mise à jour, ces quelques minutes que vous passerez à compléter les informations du terrain que vous venez de visiter vont dans le sens d'une amélioration de la sécurité, c'est votre contribution au développement de notre activité.

Bons vols.

Pierre-Henri LOPEZ
Administrateur BASULM



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

De l'extrême prudence à mettre en œuvre à l'occasion de la gestion de la carte d'identification

Gérer le renouvellement de sa carte d'identification peut apparaître d'une banalité aussi limpide que celle de respirer sans y porter la moindre attention alors pourtant que l'asphyxie reste en embuscade...

L'asphyxie en la circonstance, ce peut être un refus de couverture d'assurance, une poursuite en correctionnelle pour conduite d'un aéronef sans titre aéronautique ou encore une poursuite pour le délit de faux et usage de faux !



Que soient rappelés quelques règles, réflexes et bons comportements qui devraient éviter de larges ennuis, judiciaires et financiers à l'occasion d'une mauvaise ou pire une très mauvaise gestion de la « *carte d'identification* » d'un ULM avec sa nouvelle annexe indissociable depuis le 15 février 2014, à savoir, la « *déclaration d'aptitude au vol ULM* ».

Évoquons donc les différents dysfonctionnements qui menacent :

1. Sur le défaut pur et simple de titre aéronautique soit par expiration de la date de validité de la carte d'identification, soit par expiration de la date mentionnée sur la déclaration d'aptitude au vol

1.1

Les conséquences civiles

On rappellera, très succinctement, qu'à ce jour, existent deux régimes juridiques réglant la validité de la carte d'identification, à savoir :

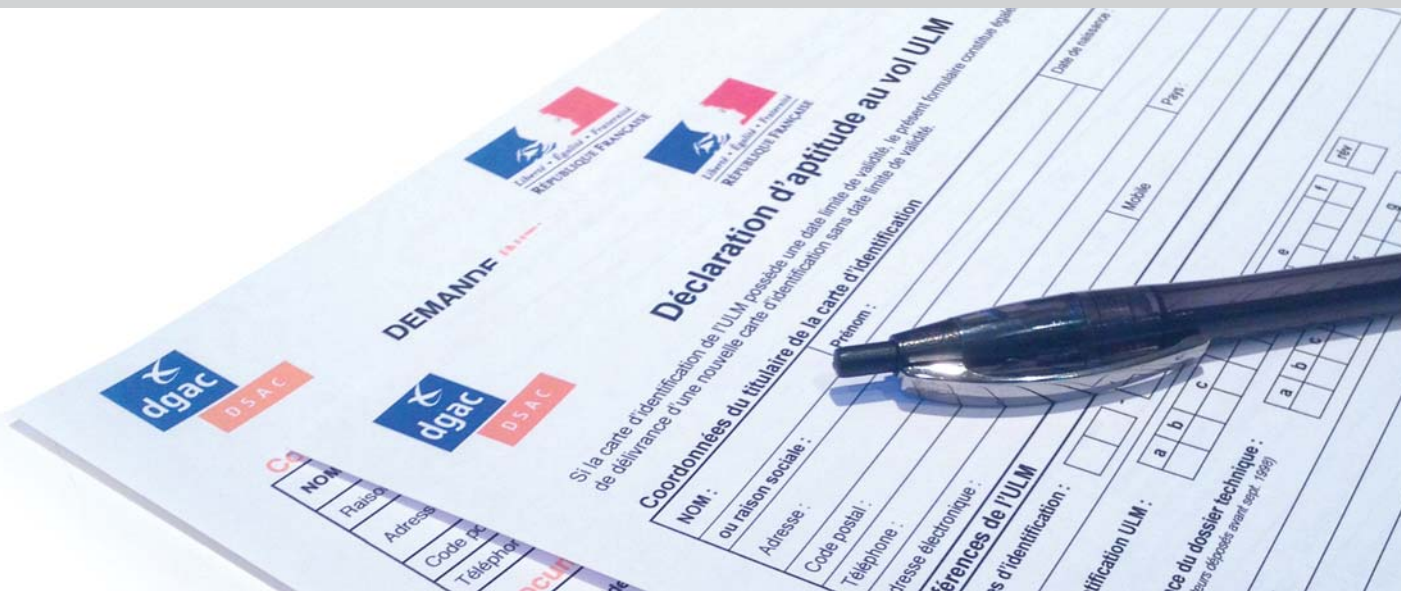
- > le régime des anciennes cartes qui possèdent encore une date de validité et à laquelle, lors de son expiration, viendra se substituer le nouveau régime par attribution

d'une carte sans date limite de validité,

- > le nouveau régime qui bénéficie d'une dualité de documents, résultant d'une part de la délivrance par la DGAC d'une carte d'identification désormais sans date limite de validité, d'autre part, de la délivrance de son document y associé, s'agissant d'une « *déclaration d'aptitude au vol ULM* », valable pour une durée de deux années, au terme de laquelle une nouvelle déclaration d'aptitude devra être souscrite soit par Internet, soit par voie écrite et postale, pour obtenir une nouvelle déclaration d'aptitude valable pour une nouvelle période de deux années.

L'absence de détention au moment et lors de l'engagement d'un vol du ou des document(s) visé(s) ci-dessus, pour cause notamment de caducité, emportera, notamment en cas de sinistre, mise en jeu de la clause d'exclusion de la garantie d'assurance souscrite par le commandant de bord et cela quelle que soit la cause pour laquelle celui-ci ne pourrait justifier d'une carte d'identification ou d'une déclaration d'aptitude au vol en état de validité.

La cour d'appel de Montpellier vient de le rappeler avec fermeté en donnant raison à une compagnie d'assurance qui se prévalait d'une exclusion de garantie relative à l'absence de carte d'identification de l'appareil dûment renouvelée.



Classiquement, le pilote avait omis de surveiller la date de renouvellement de sa carte d'identification et ses ayants droit tentaient - audacieusement - de se prévaloir d'une soi-disant indétermination du contrat d'assurance qui précisait que la couverture n'était acquise que sous la condition que :

« L'aéronef soit apte au vol conformément aux prescriptions techniques réglementaires et pourvu d'un certificat de navigabilité (ou d'un laissez-passer officiel) valide et non périmé ».

La famille du pilote décédé essayait ainsi de démontrer que le fait de ne pas avoir mentionné expressément le défaut de détention d'une « carte d'identification » ne permettait pas de faire jouer l'exclusion de garantie.

La cour sanctionne vertement cette analyse en estimant que si le concept de « certificat de navigabilité » n'était pas applicable aux ULM, celui de « laissez-passer officiel » était amplement suffisant et qu'il recouvrait nécessairement le concept de carte d'identification, en la circonstance périmée et non renouvelée en temps utile.

La sanction sera nette et imparable : refus de couverture du sinistre !

Il faut annexement noter à cette occasion - ce qui n'est pas l'objet principal du présent billet - qu'en la circonstance, la cour d'appel de Montpellier a sanctionné l'instructeur et le club qui géraient l'ULM

accidenté, les magistrats ayant estimé que pesait sur ces professionnels une obligation de vérification de ce que la machine détenait bien une carte d'identification valable et renouvelée avant de laisser le vol s'engager.

L'instructeur et le directeur du club seront ainsi condamnés à réparer tout ce que l'assurance, légitimement, refusait de couvrir.

L'aspect subsidiaire de cette décision judiciaire devrait générer chez certains lecteurs, qu'ils soient clubs ou instructeurs, quelques judicieuses réflexions avant d'engager ou de laisser engager un vol d'ULM dont ils assument pour tout ou partie la gestion !

1.2

Les conséquences pénales

1)

Il n'apparaît pas inopportun de rappeler que le fait d'engager un vol sans détenir un document de navigabilité valable est puni par l'article L.6232-4 du Code des transports, d'un an d'emprisonnement et de 75.000 € d'amende.

Certes, d'aucun pourrait soutenir que la poursuite pénale suppose un élément légal, un élément matériel et en la circonstance un élément intentionnel.

Est-ce que l'affirmation selon laquelle le pilote pensait de bonne foi que son document de navigabilité demeurait

toujours valable et qu'il a omis par pure erreur matérielle de procéder au renouvellement dans les délais pourrait établir sa bonne foi et partant l'absence de l'élément intentionnel de l'infraction ?

On peut difficilement l'admettre alors que les « règles de l'air » imposent que chaque commandant de bord ne puisse engager un vol sans s'être assuré de la parfaite conformité du vol engagé avec les titres aéronautiques et les documents de navigabilité qui vont permettre de le mettre en œuvre !

Chaque pilote devra dès lors et en permanence porter une indiscutable attention à la validité de tous ses titres aéronautiques !

2)

Un risque judiciaire pénal intermédiaire paraît tout autant devoir être signalé.

Nous savons désormais qu'il est possible d'obtenir par voie d'Internet sur le site « <https://monespaceulm.aviation-civile.gouv.fr> »,



le renouvellement de la carte d'identification avec date périmée par une carte d'identification sans date limite de validité outre l'accusé de réception de la déclaration d'aptitude au vol ULM.

suite ►



Faut-il cependant inviter avec la plus ferme détermination chaque lecteur à ne pas engager un vol tant qu'il ne sera pas muni de la justification de ce que la demande de déclaration d'aptitude au vol ULM non seulement a bien été déposée mais qu'il peut justifier :

> et du retour par voie postale de la carte d'identification sans date limite de validité,

> et du retour de « l'accusé de réception de la déclaration d'aptitude au vol d'ULM » qui sera retourné par les services de la DGAC au pilote demandeur soit par voie d'Internet, soit par voie postale.

Si pour une raison quelconque ces documents tardent à être remis au demandeur au renouvellement, force sera de constater que ce même pilote ne pourra pas justifier d'une aptitude au vol de sa machine conformément aux prescriptions techniques réglementaires et sera ainsi susceptible d'engager un vol démuné d'un certificat de navigabilité et d'une déclaration d'aptitude au vol conforme quand bien même la demande en aurait été faite !

La demande faite par un pilote surtout après l'expiration de la date de validité de sa carte d'identification ou de la déclaration d'aptitude au vol d'ULM n'est pas la détention de la preuve du renouvellement !

Il en résulte par voie de conséquence tous les risques de sanctions civiles et pénales visées ci-dessus.

2. Sur la nouvelle prudence toute particulière à mettre en œuvre lors du dépôt de la déclaration d'aptitude au vol ULM.

Il est tout aussi indispensable d'appeler l'attention des pilotes sur les conséquences juridiques des déclarations qu'ils vont signer lors de la remise à la DGAC de la déclaration d'aptitude.

Pour ne pas alourdir la présente note, on se dispensera de rappeler les six questions posées par le formulaire de déclaration auxquelles il faut répondre par « vrai » ou « faux ».

Il échet là encore d'appeler solennellement l'attention des pilotes sur la portée juridique de leurs déclarations et sur l'impérative nécessité de veiller à la parfaite exactitude des mentions vraies ou fausses qu'ils vont devoir remplir.

Publicité

PENDUL'PRIDE 2015

- Rassemblement
- Fête !
- Musique
- VIP
- Démonstrations
- Expositions
- Grillades
- Procession aérienne

**AERODROME DE PIZAY
LFHW**

7, 8 ET 9 AOUT 2015

www.pendulpride.org
www.facebook.com/PendulPride

Publicité

ARPLAST
HELICE

Plus de 100 modèles au choix

[arplast @ wanadoo.fr](mailto:arplast@wanadoo.fr)

(+ 33) 04 90 74 52 89

De fait, outre le fait que l'administration sera parfaitement habilitée à faire effectuer la surveillance qu'elle jugera nécessaire par des personnes ou des organismes habilités à cet effet pour s'assurer que la conformité de l'ULM pour lequel la carte d'identification ou l'accusé de réception de la déclaration d'aptitude est délivré est parfaitement conforme, le formulaire ne manque pas d'appeler l'attention de chaque pilote sur les dispositions de l'article 441-1 du Code pénal !

On en rappelle le texte :

« Constitue un faux toute altération frauduleuse de la vérité, de nature à causer un préjudice et accomplie par quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout autre support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques »

[sanction : trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende !].

La portée de ce texte est extrêmement forte puisque le faux va être constitué en dehors de tout préjudice effectif subi par quiconque et par le seul fait que cette fausse déclaration aura pour objet ou pourrait avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques.

Il conviendra dès lors de s'y reprendre à deux fois pour remplir le formulaire administratif et s'assurer que les déclara-

tions qui y sont faites correspondent parfaitement bien à la réalité.



Dura lex sed lex !

Que les vols soient juridiquement construits et sereinement mis en œuvre...



Serge Conti

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

Publicité



La vente...



Groppo Trail

Pendant que vous hésitez, les autres volent !

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



Pioneer 200-300

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

Un essai en vol vaut tous les discours : venez les essayer et repartez aux commandes... ou profitez de la basse saison pour monter votre kit.

Consultez-nous : nous avons la solution qui saura vous satisfaire.

Et n'oubliez pas : Silvair, c'est aussi une école ULM, hélicoptère, hélico Classe 6 et votre centre de maintenance.



Kits Groppo & Pioneer



... et l'après vente !

Confiez votre maintenance à un spécialiste !

Importateur officiel Pioneer/Alpi-Aviation, Groppo, agent Tecnam, école ULM, hélico et Classe-6, Silvair est, depuis dix ans, reconnu pour sa compétence.

Le **Centre de Maintenance Silvair** est le prolongement logique des activités de vente et de formation. Il assure l'entretien et le suivi de la flotte Silvair et de ses clients, la réparation, le dépannage, le montage d'accessoires et la rénovation de votre appareil.

Entretien, réparation, dépannage, rénovation

Tous travaux cellule et moteur

Menuiserie, ébénisterie, entoilage, composite

Visite d'inspection périodique

Vente et installation Flybox, AvMap, strobes...

Modification ou conception planche de bord

Hélices GT Tonini, hélices DUC

Pièces d'origine Alpi-Aviation, Groppo...



Distributeur officiel

Pioneer - Groppo - Tecnam - Helico

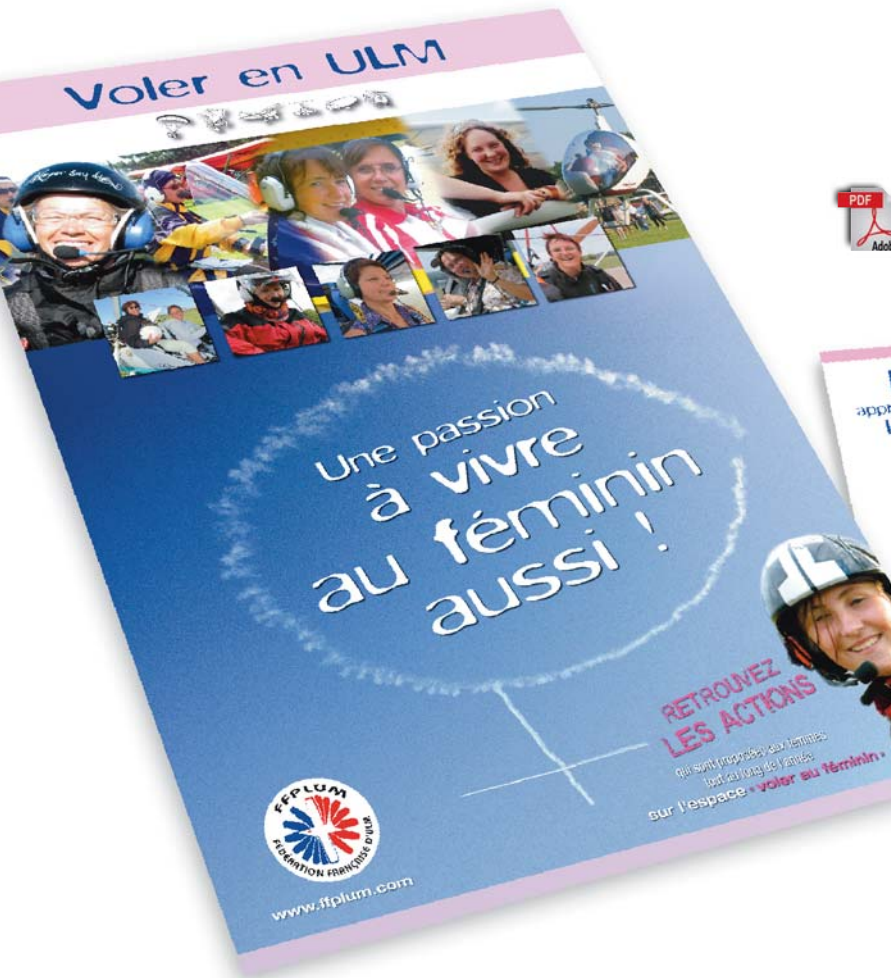
www.silvair.fr

86100 Châtellerault - LFCA

(Près du Futuroscope)

Tél. : 05 49 90 20 78





NOUVEAU !

AFFICHE et FLYER spécial "Voler au féminin"



téléchargeables dans l'espace "Voler au féminin" sur le site web fédéral.



Stage de sensibilisation à la compétition les 14 et 15 mars à Belleville Pizay - LFHW

Mesdames, Mesdemoiselles, vous êtes brevetées et disposez d'un ULM. Vous êtes débutante ou confirmée. Vous avez besoin de challenge, ce stage de sensibilisation à la compétition vous tend les bras, avec deux animateurs compétiteurs de renom, Samir Elari, pour les classic-class et, Laurent Salinas pour le paramoteur.

Faites-vous rapidement connaître auprès de



Monique :
mbocavok@gmail.com
 ou 06 62 85 07 40

12° édition du Rassemblement national des femmes pilotes ULM du 10 au 12 juillet 2015 au Puy Loudes LFHP

Depuis 2004, Mesdames nous vous convions à notre grand rassemblement annuel. Une occasion pour se rencontrer, se revoir, échanger et faire de nouvelles connaissances un peu partout en France et ailleurs. Belle occasion aussi de découvrir d'autres contrées magnifiques de France en accomplissant une belle navigation.

Cette année, vous prendrez le cap sur la région du Puy en Velay, en Haute Loire. En plus, le calendrier nous offre cette fois un week-end prolongé. Alors toutes à vos ailes accompagnées de vos époux, ami(e)s pilotes ou non, enfants, chien, chat etc..! Accueil à partir du 10 juillet midi.

Formulaire d'inscription disponible sur l'espace "voler au féminin" du site www.fplum.com





12^e édition du
Rassemblement
national 2015 des
femmes pilotes,

L'Auvergne est magnifique, même vue du ciel !

La splendeur des paysages auvergnats a pesé suffisamment lourd dans la balance pour que notre Région accueille le 12^{ème} Rassemblement national des femmes pilotes d'ULM, à l'aérodrome Le Puy-en-Velay / Loudes. Tout le monde est gagnant !

Pour l'Auvergne c'est une belle occasion de dévoiler, à des femmes pilotes venues de la France entière, ses atouts vus du ciel. Et pour les participantes à ce grand rassemblement, ces 3 jours seront une occasion de pratiquer leur passion dans un cadre naturel exceptionnel, dans un « décor de rêve ». A double titre, la Région est donc heureuse de faire partie des partenaires de cet événement à caractère national.

Traversée par d'innombrables cours d'eau, fleuves et rivières, bénéficiant d'un relief verdoyant, assez marqué et diversifié, donc intéressant pour celles et ceux qui pratiquent des disciplines aériennes, l'Auvergne se caractérise en effet par des paysages sublimes. Les pilotes s'en rendront compte par elles-mêmes ! Survoler la nature et la Chaîne des Puys, surplomber les lacs de montagne, et découvrir de haut les édifices romans, les châteaux et les autres joyaux du patrimoine bâti auvergnat : c'est cette opportunité qui sera offerte à toutes et tous lors de cette 12^{ème} édition du Rassemblement national des femmes pilotes.

Il me reste à remercier les organisateurs de cette manifestation à la fois sportive et conviviale, et à souhaiter d'excellents vols à toutes les participantes. Qu'elles profitent pleinement des paysages d'Auvergne, qu'elles vont pouvoir découvrir sous leur meilleur angle... Je vous souhaite la bienvenue et un excellent séjour, à toutes et à tous, en Auvergne !

René Souchon
Président de la Région Auvergne
Ancien ministre



Importateur exclusif

Visibilité, stabilité et confort
de 48 à 260 km/h.



SKYLEADER
AIRCRAFT



**PARACHUTE
DE SECOURS**

Homologation
(DULV)



Distributeur



NYNJA
So easy to fly

Centre
de service

ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

St ex upéry
BASE ULM

Vente neuf et occasion

47360 Montpezat d'Agenais - Tél. 05 53 95 08 81
ulmstex@orange.fr - www.ulmstex.com



**Anne-Marie
Le Dorze
élue nouvelle
Présidente
en Bretagne !**

Les clubs ULM de Bretagne ont élu Anne-Marie Le Dorze (Pontivy) au poste de Présidente du Comité régional. Elle remplace ainsi Philippe Mériquier. Composition du nouveau bureau : Joël Millasseau (Vice-Président), Vincent Bisiaux (Secrétaire Général), André Bodin (Secrétaire Général adjoint) et Sigrid Sigorel (Trésorière).



Aides fédérales 2015



Depuis le 1er janvier 2014, les modalités d'attribution des diverses aides financières dont peuvent bénéficier les structures affiliées ou les licenciés ont évolué. **Le montant ne pourra pas dépasser 70 % de la facture acquittée par le bénéficiaire et cela dans la limite du montant maximum qui peut être alloué.**

sont concernées



- ▶ L'aide jeune pilote (305 €) ou instructeur (1 525 €) de moins de 25 ans.
- ▶ L'aide spécifique aux enseignants (458 € pour les pilotes et 1 525 € pour les instructeurs).
- ▶ L'aide instructeur bénévole (1 500 €).
- ▶ L'aide parachute de secours (1 200 €).

attention, ces montants sont plafonnés



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

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

les aides aux pilotes et structures

aux 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)

aux instructeurs

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



aux enseignants

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

aux structures

- Aide de **35 €** par vol aux structures affiliées, permettant aux élèves de l'Education Nationale inscrits à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.

les aides **sécurité** ■ ■ ■

aide **parachute**

- **1 200 €** Pour les machines clubs : avertir le siège fédéral par courriel de votre intention d'installer un parachute avant d'entreprendre la démarche, afin d'optimiser le nombre d'aides.
- L'opération PARACHUTE DE SECOURS consiste à aider financièrement les structures affiliées à la FFPLUM, labellisées ou pas, pour équiper leurs ULM servant à la formation, de parachute de secours.
- Tous les centres de formation FFPLUM peuvent accéder à cette aide. Pour être éligible dans le cadre de cette opération, il faut que le centre de formation : ► soit affilié à la Fédération ► propriétaire de l'aéronef ULM qui sera équipé ou qui est équipé ► s'engage à ne pas revendre l'aéronef ayant bénéficié de l'aide pendant une période de 2 ans (ou, en cas de cession, que l'aéronef de remplacement soit équipé d'un parachute de secours).



aide **kit balisage**

- **150 €** Toujours avec l'aide de la DGAC, l'opération kit sécurité balisage des terrains à usage exclusif des plates-formes ULM. Depuis 2011, c'est près de 160 plates-formes qui ont été équipées de ce KIT comprenant les 20 balises blanches et la manche à air de 2,50m x 0,50 m.
- Conditions d'obtention du kit : ► 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. ► La valeur de ce kit est d'environ 700 €.



NOUVEAU

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

■ ■ ■ Tous les formulaires de demandes sont téléchargeables dans ► **l'ESPACE PratiQ** sur ► <http://boutique.ffplum.info/>

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



ANTI-FROID

75€

Blouson pilote

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



Parka 3en1

75€

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



ANTI-FROID

Polaire Ben

30€

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

Blouson polaire

Falcon

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



CONFORT

30€



68€

Blouson polaire

Penduick



FIN DE STOCK !

T-Shirt Impérial

12€

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



LE PRIX

T-Shirt Moon

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



T-Shirt Master

12€

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



Polo Spring II

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



20€



Polo People

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



NOUVEAU

59€

Combi Pilote

Véritable combinaison Pilote, très confortable et agréable à porter. Couleur beige foncé. 65% polyester, 35% coton.
 ▶ Un total de 7 poches ▶ Trous de ventilation sous les bras ▶ Boutons pour le réglage de la largeur de la taille
 ▶ Bras et jambe avec fermeture éclair
 4 tailles : 46 (M) / 50 (L) / 54 (XL) et 56 (XXL).



10€

2 TAILLES & 3 COULEURS AU CHOIX

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).



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 3,14m

Carte murale

Air Million France 2015 Editerra

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



25€,50

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



Gilet Sécurité

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

8€,50

LOGO FEDERAL SUR LE DOS

QUALITÉ PRO



NOUVELLE

Cartabossy

VFR France 2015 Jean Bossy

Tous les terrains

La "Cartabossy" VFR France 2015.

17€,50



40€ Pantalon Safari

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



Gilet
Multipoches

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



25€



CHAUD

35€

Gilet Mélodie

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

Gilet Warm

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

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

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



T-Shirt Victory

12€

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



QUALITÉ
Polo Rugby

33€

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

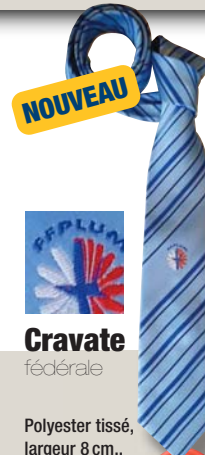


Sweat-Shirt New Supreme

25€

3 COULEURS AU CHOIX

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



Cravate fédérale

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

19€



Chemisette Popeline

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

22€



Drapeau fédéral

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.

20€



5€

Écussons

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



Porte-clés fédéral

En cuir véritable, acier nickelé, logo fédéral gravé.

6€

3€



Pin's inox

Diam.: 22mm.

M. Mme. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

TÉLÉPHONE

E-MAIL

Bon de commande

merci de livrer cette commande

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



Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :

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

MARS 2015 • ULM INFO 91



39



AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAxes
AUTOGIRE | AÉROSTATS | ULM HELICO

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

ffplum@air-assurances.com

Tel 0 800 777 107

Inscrit à l'Orias N°07 000679 [www.orias.fr]

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

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

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

