



# le 100<sup>è</sup> numéro

# ULM info



Bulletin fédéral trimestriel JUIN 2017 • N° 100



LA FFPLUM EST MEMBRE DU  **CNFAS**  
CONSEIL NATIONAL DES FÉDÉRATIONS  
AÉRONAUTIQUES ET SPORTIVES





## Fédérer, communiquer

Ce 100<sup>ème</sup> numéro d'ULM-Info est aussi le premier de la nouvelle mandature de « Générations ULM » (vous trouverez l'équipe et le programme sur le site de la Fédération). Notre projet s'inscrit nettement dans les traces de ce qui a fait le succès de notre mouvement tout en modernisant notre fonctionnement et en fixant de nouvelles priorités.

La première est d'être au plus proche des licenciés, des dirigeants de structure, des instructeurs, des professionnels, des responsables de base, en leur permettant d'exercer leur activité dans le cadre le plus favorable (sécurité, réglementaire, assurance, juridique, financier, sportif) tout en maintenant la cohérence générale de notre mouvement.

Nous avons choisi d'associer les responsables des Comités régionaux au fonctionnement du Comité directeur pour être plus proche de cette réalité. Cela concerne tout un ensemble de décisions dont nous espérons que l'on pourra voir les premiers effets lors de la prochaine assemblée générale.

La seconde concerne la sécurité en mettant tous les moyens nécessaires sur ce sujet central. Pour cela il nous faut aussi trouver de nouvelles ressources et nous nous y employons. A court terme, il a été décidé d'aider les Comités régionaux pour qu'ils organisent deux journées sécurité d'ici décembre.

Nous avons décidé également de publier régulièrement les statistiques de la l'accidentologie sur le site de la Fédération et dans ULM-Info. C'est en partant de la réalité que la prise de conscience et les actions nécessaires sont les plus efficaces.

Nous établirons pour la prochaine saison un programme d'actions qui sera essentiellement préventif. Nous reviendrons très largement sur le détail de cette politique.

La troisième priorité vise à toucher le grand public en visant prioritairement les jeunes et les femmes. Notre activité est la manière la plus simple et variée de vivre la passion du vol. Il y a encore trop de préjugés sur notre pratique qu'il faut faire évoluer.

Tout cela suppose que l'on communique ! A côté d'ULM-Info, qui est le second magazine aéronautique en terme de diffusion (tirage de 17 000 exemplaires), nous allons profondément moderniser nos supports numériques à partir de la rentrée (site fédéral, réseaux sociaux, chaîne youtube avec production régulière de tutoriels courts). Vous aurez périodiquement l'envoi du bulletin de sécurité à la fin de chaque mois et une actualité fédérale le 15 de chaque mois.



Bonne lecture et un grand merci à Gabriel Gavard pour la reprise du flambeau comme rédacteur en chef.

Bons vols en toute sécurité



**Sébastien Perrot**  
Président de la FFPLUM



# Le 100<sup>e</sup> numéro...



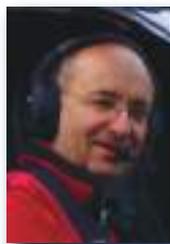
Cet ULM-Info est aussi le premier de la mandature 2017-2021, et mon premier comme rédacteur en chef. A sa demande, qui m'a honoré, je prends le relais de Sébastien pour participer à sortir chaque trimestre un bulletin à la hauteur de notre passion du vol ULM.

Cette passion commune, où la liberté est partie prenante, la plupart d'entre nous en a une idée particulière. Et la FFPLUM est une fédération particulière, qui associe des milliers d'individualités.

ULM-Info en est l'indispensable lien trimestriel. L'importance de ce lien croît avec le recul de la presse-magazine, et avec surtout l'indispensable nécessité d'unité de la population ulmiste.

Il y a de nombreuses décennies, l'idée d'aviation populaire s'est répandue grâce à des machines préfigurant l'avion ultraléger d'aujourd'hui. Rendre cet avion-là à la portée de tous s'est révélé utopique. Mais l'aviation ULM, à commencer par le paramoteur, est de loin la plus accessible : le coût d'une machine volante s'est toujours compté en kilos.

Et, merveille, l'aviation ULM est aussi la plus libre. Pour que cette liberté perdure, les individualités ne doivent jamais cesser de rejoindre le bien commun. ULM-Info ne cessera d'y participer activement.



**Gabriel Gavard**  
Rédacteur en Chef

## au sommaire du 100<sup>e</sup>

- 2 Editorial**  
*Sébastien Perrot.*
- 5 Actu aéro**  
*L'aéro dans le monde.*
- 6 Actu régions**  
*Les temps forts dans les Comités régionaux et ailleurs.*
- 11 Terrains ULM**  
*Basulm nouvelle version. Les nouvelles structures.*
- 13 Tour ULM 2017**  
*Les dates et l'itinéraire.*
- 14 Institutionnels**  
*Les élections au CNFAS et au CNSOF.*
- 15 La visite médicale.**  
*Le Prix Dominique Méreuze.*
- 16 Sécurité ULM**  
*Front chaud, front froid, je fais quoi ?*
- 18 Accident et localisation.**  
*191 pour les urgences aéronautiques.*
- 19 Un défibrillateur, oui mais pas seulement !**
- 20 La réforme de la formation des instructeurs.**  
*La sécurité en chiffres.*
- 22 Juridique**  
*Addendum au n°99 d'ULM Info.*
- 23 Assistance juridique et judiciaire des adhérents de la FFPLUM.**
- 26 Développement durable**  
*L'ULM propre et innovant.*
- 27 Sport**  
*La compétition ULM.*
- 28 Calendrier**  
*Les dates 2017 à retenir.*
- 30 Lu pour vous**  
*3 extraits, de Bernard Chabbert au Mental Pilot.*
- 32 Un siècle d'ULM**  
*Aviette et Avionnette, ancêtres de l'ULM.*
- 36 Assemblée générale 2017**  
*Les rapports moral et financier, les élections et le nouveau Comité Directeur.*
- 42 Aides fédérales**  
*L'ensemble des aides accordées aux jeunes, aux instructeurs ou enseignants, aux structures, et celles liées aux équipements de sécurité.*
- 34 Boutique fédérale**  
*Les équipements indispensables du pilote ULM.*



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.org](mailto:ffplum@ffplum.org)  
site ► [www.ffplum.fr](http://www.ffplum.fr)

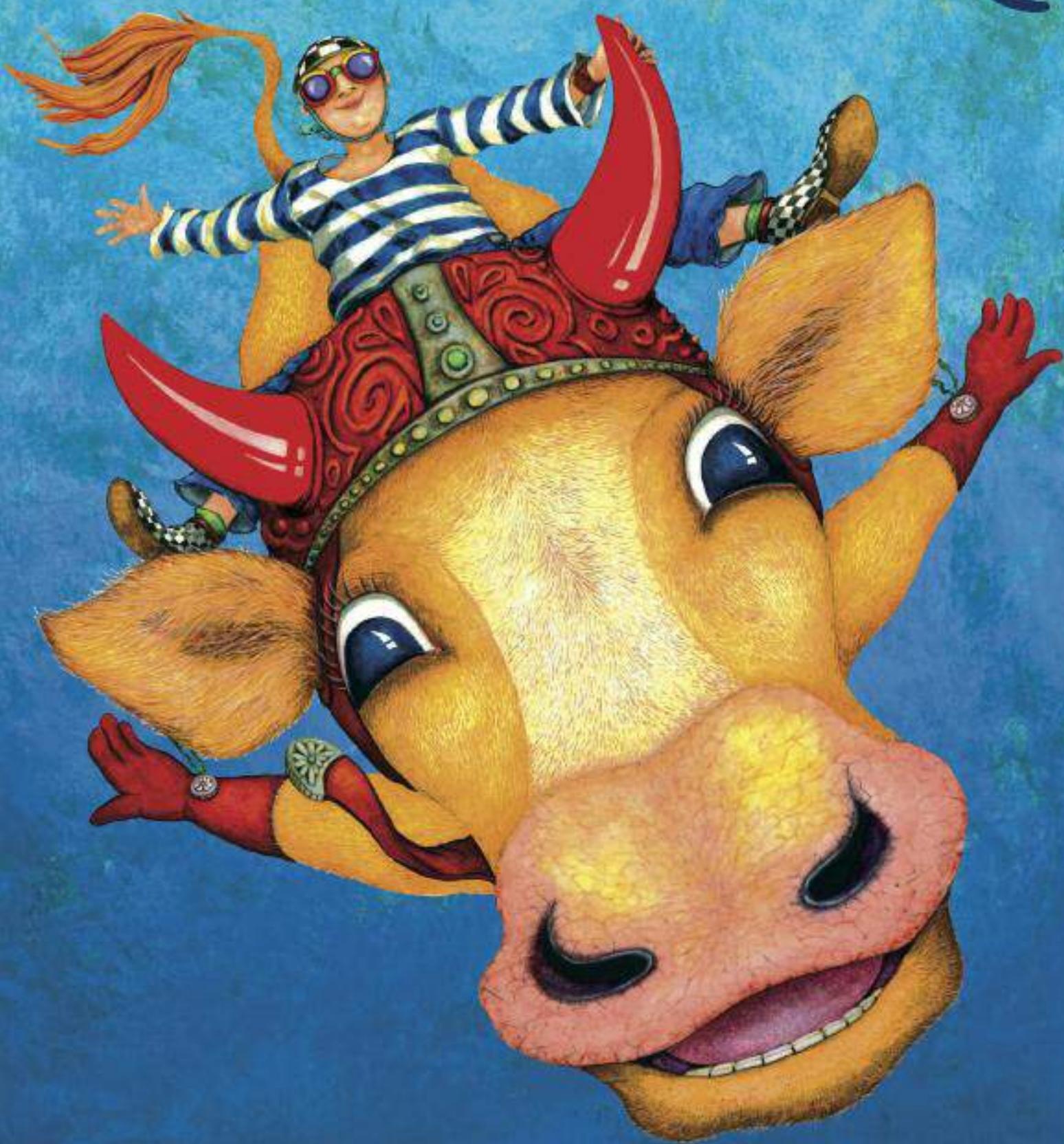
Anciens numéros  
Si vous souhaitez recevoir les numéros du début de l'année, demandez-les à la FFPLUM. S'ils sont toujours disponibles, nous vous les enverrons.



Directeur de la Publication : Sébastien Perrot  
Rédacteur en Chef : Gabriel Gavard

Ont collaboré à ce numéro : Denise Lacote, Thérèse Porcheron, Sébastien Perrot, Pierre-Henri Lopez, Eric Galvagno, Christian Piccioli, Serge Conti, Franck Piquet, Hugo Ripoll, Alain Bliez, Philippe Teillet, Jean-Pierre Cursolle, Jean-Christophe Gibert, Pierre Kolodziej.  
Crédit Photos : FFPLUM, CA2S, G. Gavard, A.M. Le Dorze, DTA, Air Création.  
Design & fabrication : CA2S - 07 88 49 20 52  
Imprimé en France à 16 850 exemplaires.  
ULM Info 100 © Tous droits réservés FFPLUM - 06.2017

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



St Hilaire du Touvet - Lumbin  
21-24 Septembre 2017

Tel. 00 33 0(4) 76 08 67 39  
[info@coupe-icare.org](mailto:info@coupe-icare.org)



## Easy Flyer

A contre-courant des drones habités et autres taxis futuristes, Larry Page, fondateur de Google, invente le Flyer, un ULM électrique annonciateur d'un nouveau fun-flying.

La vidéo de présentation ► [www.kittyhawk.aero](http://www.kittyhawk.aero) le rend très désirable... d'autant qu'il est promis comme "sûr, testé et légal aux USA". Hélas, son prix reste en suspens, et très peu de précisions techniques sont publiées.

Depuis 1982, les USA "dérèglementent" en catégorie dite Part-103 les ULM monoplaces de moins de 115 kg à vide, volant uniquement de jour à moins de 101 km/h max et 43 km/h mini hors des zones urbaines ou réglementées. Le Flyer serait donc utilisable librement aux USA, mais il est limité au survol de l'eau : ni sur terre, ni en ville, insiste son producteur.



©DR



©DR



©DR

## Audaces

De surprenantes machines ne cessent d'apparaître, qui finiront bien par être cadrées par la réglementation, comme le turbulent ULM l'a été en son temps. Pour l'heure, Jonathan Trappe sous sa nuée de ballons, Casey Neistat tiré par son superdrone et Franky Zapata poussé par quatre réacteurs sont encore des hors-la-loi. Nouvelle avant-garde du sport aérien ? L'avenir le dira.



## Absolu

323,8 km/h : le Risen a reçu l'homologation officielle de la FAI pour son record absolu de vitesse, qui détrône celui de Shark précédemment établi à 300,5 km/h. Alberto Rodolfo Porto et Sara Della Moretta, les deux pilotes du Risen, ont reçu la Médaille de La Vaulx pour leur performance.



## Exemplaires

Signe des temps, plusieurs constructeurs de l'Est ont communiqué sur leur avantage de masse lors du récent Salon Aero.

Les meilleurs sont les Tchèques Spacek et Airlony exposant respectivement le SD-2 SportMaster limité à 255 kg et le Skylane, aux formes de Cessna, à partir de 258 kg en 80 ch et jusqu'à 270 kg en 100 ch avec parachute.



## Innovations nautiques

Deux nouveautés marines intéressantes, et peut-être à suivre : pour éviter les loyers de parking, le Tringa Boat est autonome et homologué sur route pour rejoindre la plage, et le catamaran Happy Cat Evolution est entièrement démontable et conditionnable dans quatre sacs. L'industrie nautique peut être source d'inspiration... comme de réminiscence, car en 1982 le Baroudeur était déjà transportable en sacs.



## Quand la fusion des régions donne naissance à un simulateur de vol



En créant un simulateur de vol pendulaire, le Comité régional Picardie a voulu laisser son empreinte lors de la fusion avec le Comité régional du Nord-Pas-de-Calais.

L'idée est née en avril 2016 lors d'une rencontre avec Louis Collardeau, président du Comité régional de Rhône-Alpes. Pour la kermesse aéronautique d'Amiens-Glisy le mois suivant, nous souhaitions lui emprunter le simulateur qu'il avait conçu, mais il était malheureusement indisponible. Nous sommes rentrés dans les Hauts-de-France avec en tête le projet de réalisation de notre propre machine, et dans la poche les éléments sur la clé USB qu'il nous avait remise. Et en route pour la construction du simulateur !

Après avoir constitué une petite équipe de bénévoles, tous affiliés

à l'aéro-club de Loeuilly, adhérents de la FFPLUM et pour certains de l'ANEG\*, nous sommes partis à la chasse aux pièces. Nicolas Deleplace et Denis Cordonnier (« les godasses volantes ») nous ont fourni un chariot et des instruments, Eric Lefebvre et Francis Huchette (Sté Air Flash) un trapèze et des éléments de commandes.

Notre CMCAS-ANEG, représentée par son président Pascal Chivet, a également participé à l'aventure en nous mettant à disposition un bureau pour nous rassembler et travailler le projet. Après 130 heures de bénévolat, notre simulateur était enfin prêt

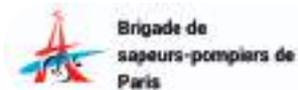
pour être présenté en mai à la kermesse aéronautique « 20 000 lieues dans les airs 2017 ». Hébergé à l'aéro-club de Loeuilly, le simulateur de vol doit animer salons ou rassemblements, et être mis à la disposition des clubs de notre région des Hauts-de-France.

Une convention de mise à disposition permettra de le prêter aux clubs et structures affiliées qui en feront la demande.

**Franck Piquet**

\*ANEG : Aéro-club national des électriciens et gaziers

## Sections ULM de la Défense



**Hugo Ripoll est pompier de Paris, instructeur paramoteur et responsable de la section sportive de la défense « paramoteur et ULM » dépendant du CSA (Club Sportif des Armées) de l'ASASPP (Association Sportive et Artistique des Sapeurs-Pompiers de Paris).**

La FCD (Fédération des Clubs de la Défense) propose à ses adhérents l'accès à diverses sections sportives, dont celles dédiées aux ULM toutes classes ou au paramoteur seul. Elles sont accessibles aux militaires (Terre, Air, Marine nationale, Gendarmerie), militaires retraités et/ou de réserve, service civique, pompiers militaires, professionnels et volontaires,

policiers et agents des forces de l'ordre, ainsi qu'à leurs conjoint(e) et enfant(s).

Si vous correspondez à ce profil et désirez pratiquer l'ULM ou le paramoteur, ou organiser des rendez-vous, échanges, partenariats, vous pouvez contacter **Hugo Ripoll** au : 06 45 33 46 44 ou via Facebook : ASASPP section ULM.



## Les 20 ans de l'association Appel d'Aire

Appel d'Aire, liée au Ministère de la Justice, a pour vocation d'aider les jeunes qui ont décroché de la vie scolaire, ou qui ont eu des problèmes de délinquance plus ou moins importants. Le 19 mai, c'est avec grand plaisir que nous avons répondu présent à la journée de découverte du Domaine de la Protection Judiciaire de la Jeunesse de Marseille fêtant les 20 ans de l'association.



La liaison d'Appel d'Aire avec l'ULM a débuté grâce à notre ami Daniel Dalby, qui nous a sollicités après une connexion avec Yannick Le Guiner, gérant du Pôle Eco Design de Gardanne créateur de l'association Appel d'Aire, car Daniel cherchait un endroit pour la construction d'un nouveau dérivé de son fameux Pouchel. Un quart d'heure après leur première rencontre, Daniel et Appel d'Aire ont travaillé de concert, mutualisant leurs besoins autour de leur motivation commune : aider les jeunes dans une société de plus en plus difficile pour eux. Daniel s'est adapté afin de concevoir un travail qui permette à tout groupe de jeunes de travailler sur le même projet, la construction de l'ULM biplace et biplan Staggerchelle. Une partie sera réalisée en bois et l'autre en métal.

- Septembre 2015 : la maquette au 1/10ème du Staggerchelle est réalisée en balsa entre jeunes et encadrants sur la base des plans livrés par Daniel. Elle est terminée fin octobre.

- Novembre 2015 à avril 2016 : la construction de la cellule en taille réelle, comprenant cockpit en bois et un empennage en alu, est entamée par les douze jeunes ensemble. Daniel est présent une à deux fois par semaine pour le suivi du projet avec l'équipe et pour prêter main forte.

- Mai 2016 à mai 2017 : le chantier n'avance plus qu'avec Daniel qui travaille seul avec des binômes de jeunes. Les phases de construction devenant plus techniques et étant difficilement transmissibles sur plan aux formateurs comme c'était le cas précédemment, les avancées ne se font qu'en présence de Daniel.

Comme dans la construction d'une maison, le gros œuvre est fini, c'est au tour des finitions, et cette deuxième étape est toujours plus longue.

Cette baisse d'activité pour les ateliers d'Appel d'Aire permet d'entamer un second projet : la réalisation d'un container habitable par une famille de quatre personnes, autonome en énergie et récupérant les eaux grises. Cette conception doit répondre à la demande d'une implantation rapide après un sinistre. Les deux projets (ULM et maison transportable autonome) ont été réalisés par les jeunes eux-mêmes à partir de règles de base : réinsertion dans la vie courante, ponctualité, politesse, travail, respect des autres, apprentissages dans les domaines professionnels spécialisés de la menuiserie et de la métallerie.

L'encadrement est assuré par des formateurs exceptionnels animés par une passion commune : voir ces jeunes en difficulté sortir de l'ornière et reprendre le chemin de la vie et de la société. C'est donc au travers d'une pédagogie du « faire-avec » que l'équipe les accroche et accompagne pour qu'ils évoluent en savoir-faire et en savoir-être. Des ateliers hebdomadaires de remédiation cognitive et de citoyenneté sont également proposés.

Le Comité régional participe à cet accompagnement des jeunes en situation difficile, en suivant l'avancement de la construction de l'ULM et faisant découvrir la FFPLUM pour leur donner du rêve. Le 19 mai, pour les 20 ans d'Appel d'Aire doublés d'une journée portes ouvertes, nous avons installé notre stand et notre simulateur de vol « Guy



Trier ». Huit jeunes se sont essayés au vol en simulateur et ont décollé de leur réalité. Les éducateurs l'ont également testé, ainsi que de nombreux invités. Certains se sont révélés très doués.

Notre politique rejoint le même type d'actions : aller chercher les jeunes là où ils sont, leur tendre la main, leur donner du rêve et la possibilité de le vivre. Dans le même temps, nous suivons les axes du Conseil régional et de la Direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale, et celui de Antoine de Saint-Exupéry :

« Pour ce qui est de l'avenir, il ne s'agit pas de le prévoir, mais de le rendre possible ».

J'ai été personnellement touché et enthousiasmé par l'engagement d'Appel d'Aire et la rencontre avec ces jeunes assidus et motivés. C'est la raison pour laquelle, en accord avec le Bureau directeur, un rendez-vous est pris pour leur offrir un baptême en ULM sur l'aérodrome de Vinon sur Verdon en juin avec Pascal Poillon des Ailes Varoises.

Ainsi la boucle sera bouclée et Appel d'Aire volera. La cellule et la motorisation du Staggerchelle doivent être terminées pour le 14 juillet.

**Christian Piccoli**  
Président Comité régional PACA



De gauche à droite : Louis Collardeau, Thomas Joron, Alain Bliez, Michel Gutotte, François Pelletier.

## Thomas Joron, boursier des Vieilles Tiges

Une sympathique cérémonie s'est déroulée lors de l'Assemblée générale du Comité ULM Rhône-Alpes sur l'aéroport de Grenoble-Saint-Geoirs.

Une sympathique cérémonie s'est déroulée lors de l'assemblée générale du Comité ULM Rhône-Alpes sur l'aéroport de Grenoble-Saint-Geoirs. Chaque année, l'association « Les Vieilles Tiges d'hier et de demain » remet une bourse à un jeune pilote pour l'encourager à poursuivre dans son domaine d'activité.

Ainsi, après avoir encouragé le vol à voile et la voltige aérienne, le groupement Saint-Exupéry des Vieilles Tiges de la région Auvergne-Rhône-Alpes a tenu à honorer

un jeune pilote d'ULM multiaxes, en la personne de Thomas Joron, vice-champion du monde ULM. Thomas a décroché son titre lors des 15<sup>ème</sup> Championnats du Monde Microlight à Popham (GB) en août 2016, aux commandes du monoplace tubes et toile qu'il avait remis en état.

Passionné d'aviation, il a obtenu son PPL(A) à l'âge de 18 ans. Puis, avec un copain, il a remis en état un Weedhopper avec lequel il a effectué deux tours de France ULM, couronnés en 2014 par le trophée vice-

champion ULM monoplace et en 2015 par le titre de Champion du Tour ULM toutes classes confondues. Un appareil des années 90' devançait ainsi des biplaces modernes ! Avec la tête pleine de projets d'aviation ultra-légère, il était logique que le jeune pilote reçoive la bourse 2017 remise par François Pelletier et Michel Guyotte, président et trésorier des Vieilles Tiges, sous le regard bienveillant de Louis Collardeau, d'Alain Bliez et de Patrick Thépin, président du nouveau Comité régional ULM Auvergne-Rhône-Alpes.

Alain Bliez



## REMORQUES CITERNES CARBURANT

POUR JET A-1/ AVGAS/ SANS PLOMB



03 28 40 23 85  
CONTACT@PEGASE-CARBURANT.COM  
WWW.PEGASE-CARBURANT.COM

- A PARTIR DE 330 LITRES  
- (PAS DE PERMIS ADR REQUIS)
- RESERVOIRS ALUMINIUM HOMOLOGUÉS
- FILTRATION STANDARD OU AVIATION
- POMPE 12V ET EQUIPEMENTS ATEX
- VOLUCOMPTEUR ET PISTOLET  
AUTOMATIQUE
- COFFRET ELECTRIQUE AVEC BATTERIE,  
JAUGE ET CHARGEUR 220V



FIIL 'N FLY®

Publicité

# Un bel accompagnement à la formation au BIA



Le 22 février dernier, une vingtaine de jeunes collégiens et lycéens d'établissements scolaires de l'île d'Oléron avaient rendez-vous avec leurs accompagnateurs à l'entrée de la Base aérienne 709 (BA 709) de Cognac. Ces jeunes réunis par une passion commune pour l'aviation sont tous candidats au Brevet d'initiation aéronautique (BIA). Ce brevet est à la jonction de l'éducation et du monde de l'aviation et de l'espace. C'est un pont entre savoir théorique et pilotage, entre professionnel et amateur, et ce jour-là entre civils et militaires. Le BIA est mis en œuvre en pleine coordination avec la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), le CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives) et la FFPLUM.

La visite a débuté par un briefing en salle de cinéma, où les missions de la BA 709 ont été présentées. La base sert de base de support, entre autres, à l'École de pilotage de l'Armée de l'air. Cette unité a pour vocation de former au pilotage de début les futurs pilotes de chasse et de transport de l'Armée de l'air et de l'Aéronautique navale. Ensuite, direction la tour de contrôle pour une visite de la salle d'approche flambant neuve. Les anciennes consoles ont été récemment remplacées par des écrans synthétiques modernes qui facilitent grandement le travail des contrôleurs aériens.

La visite se poursuit par l'ascension de l'escalier pentu menant au sommet de la tour de contrôle, qui ressemble à un gigantesque aquarium. Il s'agit de la vigie où trois militaires assurent le contrôle des appareils au sol ou en tour de piste. De cet endroit, où la vue s'étend sur l'ensemble de la base, nos jeunes

ont pu assister à l'approche puis à la remise de gaz d'un Rafale. Passage ensuite à la station météorologique où un prévisionniste présente les moyens dont son équipe dispose pour remplir sa mission : élaboration du briefing météo journalier au profit de l'École de pilotage, protection météo pour les missions de navigation, transmissions d'informations à d'autres stations météorologiques.

Après un déjeuner pris au mess mixte de la base, la visite se poursuit dans le bâtiment de la Division d'instruction au sol (DIS) abritant les simulateurs de vol sur lesquels les élèves pilotes s'entraînent à la technique exigeante du vol aux instruments.

Nos jeunes candidats au BIA ont pu s'initier au "pilotage de la maquette" sur horizon artificiel. Un jeune lieutenant présente ensuite à nos candidats BIA l'escadron au sein duquel il poursuit sa formation. Puis le groupe se dirige vers la salle

de briefing des vols d'instruction, et atteint la salle d'opérations de l'escadron où toute la planification de la journée aéronautique est réalisée par le commandant d'escadrille. La visite se termine par la présentation, dans un immense hangar, d'un Grob et d'un Epsilon, les deux appareils équipant l'École de pilotage de l'armée de l'Air. Les mécaniciens en charge de la maintenance des appareils sont des civils de la Sté Cassidian, filiale d'EADS.

Merci tout particulièrement au Colonel Vincent Coste, commandant la BA 709, d'avoir permis cette visite. Merci également à tous les militaires de la base de Cognac impliqués dans l'organisation de cette journée exceptionnelle.

Nul doute que cette découverte des métiers de l'aéronautique restera gravée dans la mémoire de nos jeunes candidats au BIA.

## Philippe Teillet

Ex-commandant en second de la BA 709 de Cognac. Ancien pilote de chasse de l'Armée de l'air. Instructeur multiaxe et autogire au club APIL'UI (07901) à Usseau 79210. Membre du Comité régional ULM Poitou-Charentes (2012/2016).





## Championnat régional Pays de la Loire

Durant le week-end du 6 au 8 mai, le Championnat s'est déroulé par une météo capricieuse sur le magnifique terrain de Commerveil. Pas moins de 25 paramoteurs et 7 classics (multiaxes, pendulaires et autogires) étaient en lice. les compétiteurs se sont mesurés dans la bonne humeur. Quatre champions du monde ont partagé leur expérience et leur savoir-faire.

Les paramoteurs ont rivalisé en navigation photos, précisions d'atterrissage bowling (faire tomber cinq quilles sans toucher le sol, moteur éteint), navigation en cercle et maniabilité au sol. Les brumes matinales sur le bocage ont renforcé la complexité des épreuves. Certains concurrents se sont momentanément égarés, perdant toute

possibilité de bon classement... Alexandre et Marie Mateos ont décroché les deux premières places.

La première épreuve des classics, dite du "Circuit Hanté" et concoctée par Lucile Mousset (plus jeune pilote autogire et compétiteur de France), consistait à tracer

un circuit à partir de phrases indices, avec une précision d'atterrissage au retour. Pour la seconde épreuve, deux circuits circulaires étaient à identifier à partir de photos au sol, avec à nouveau une précision d'atterrissage au retour. David et Didier Morin sont arrivés en tête.

Reportage complet sur [ulm-pays-de-loire.ffplum.com](http://ulm-pays-de-loire.ffplum.com)



COMITÉ RÉGIONAL ULM





# AIR MILLION



## Volons toujours plus loin !

Nouveauté 2017 :  
Les cartes **Zoom+**  
au 1/500 000

Twitter: @AIRMILLION\_VFR

Facebook: /AirMillion

air.million

Application Air Million  
disponible sur l'Apple Store

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





# BASULM



## nouvelle version !

Avec l'été, BASULM fait peau neuve pour mieux vous servir. Depuis sa naissance en 2011, vous avez fait de ce logiciel interactif la référence pour le recensement des bases ULM de France.

Il faut rappeler que BASULM est né de la disparition du logiciel NAV 2000 qui avait été créé par Xavier Werquin et Jean Bossy, et qui, à l'époque, était sur Internet le seul outil disponible et la référence unique de nos navigations.

C'est à eux que nous devons le système de référencement en « LF, Département, N° ». Il faut croire que l'idée était bonne puisqu'elle a été conservée et qu'aujourd'hui, tout le monde s'y est bien habitué.

Les années ont passé, l'offre informatique s'est beaucoup étoffée et les programmes ont évolué.

BASULM avait besoin d'une réactualisation lui permettant entre autres d'offrir ses services quel que soit le support utilisé, PC, tablettes ou smartphones.

Nous avons travaillé sur une adaptation des grilles de saisie et des visuels pour les rendre plus agréables et plus modernes.

Voici donc la nouvelle version de BASULM qui sera disponible dans les prochains jours, plus claire, plus facile d'utilisation, qui vous proposera une interface plus conviviale, avec entre autres améliorations, une recherche sur carte différente et améliorée.

Attention, BASULM compte toujours sur vous pour qu'après chaque vol, vous fassiez les mises à jour qui s'imposent, y ajouter les informations qui vous semblent importantes, éventuellement une belle photo de la base que vous venez de visiter.

C'est grâce à l'implication de chacun de nous que BASULM restera un outil performant qui participe grandement à la sécurité de tous.

**Pierre-Henri LOPEZ**  
Administrateur BASULM

## LES NOUVELLES STRUCTURES

**AFFILIÉES** DEPUIS LE PRÉCÉDENT NUMÉRO.

**R LA-HAUT PARAMOTEUR**  
AEROPORT DE ROANNE - RTE DE CAMBRAY  
42155 SAINT LEGER SUR ROANNE  
☎ 06-36-36-97-95  
➤ [www.paramoteur.co](http://www.paramoteur.co)

**AFP**  
ASSOCIATION FRANCAISE DES FEMMES PILOTES  
6 RUE DE GALILEE 75116 PARIS  
☎ 06-42-99-46-22 ➤ [www.femmes-pilotes.com](http://www.femmes-pilotes.com)

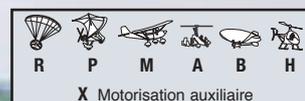
**A/M REIMS PEGASE ULM**  
AERODROME DE REIMS PRUNAY  
ROUTE DE SUIPPES 51360 PRUNAY  
☎ 06-13-50-01-96

**M AERO-CLUB L'ESCADRILLE D'AMBOA**  
AERODROME D'AMBOA  
98880 LA FOA ☎ 06-87-46-93-35

**M AD AVIA SERVICE**  
AERODROME NANGIS LES LOGES  
77720 GRANDPUITS-BAILLY-CARROIS  
☎ 06-16-53-67-48 M  
➤ [www.adviaservice.fr](http://www.adviaservice.fr)

**M/H AERO LIGHT HELICO**  
AERODROME ETAMPES MONDESIR  
91690 GUILLERVAL  
☎ 06-60-94-30-03  
➤ [www.aerolighthelico.fr](http://www.aerolighthelico.fr)

**M AERO SUCCESS FLY VINTAGE**  
29 RUE DU PORTAIL LOUIS  
MBE 331  
49400 SAUMUR  
☎ 06-30-34-90-13  
➤ [www.flyvintage.fr](http://www.flyvintage.fr)



NUMÉRO SPÉCIAL

Aviation et Pilote

EN VOL

Nos 32 coups de



avec guide d'achat

# Aviation et Pilote

JUIN 2017



NOUVEAU

## Le TBM 910 avec G1000 NXI



### AVION ULM HELICO

COMMENT BIEN ACHETER, FINANCER, ASSURER, IMMATRICULER ET ENTREtenir SON APPAREIL

### MÉTIERS

DES PORTRAITS POUR VOUS AIDER À BIEN CHOISIR



### AIRBUS A400 M

AU SIMU ET EN VOL AVEC L'ARMÉE



### ÉQUIPEMENT

LE MATÉRIEL QUI RENDRA VOTRE COCKPIT SUPER BRANCHÉ!

N° 521 - JUIN 2017 FRA METRO : 5,95 €  
- BEL/LUX : 6,80 € - CH : 12 FS - DOM : 6,80 €  
- MAR : 75 mad - CAN : 10,95 \$  
- TOM/S : 950 XPF - TOM/A : 1700 XPF

EN KIOSQUE  
LE 27 MAI



**22<sup>e</sup>**  
**EDITION**

- ÉTAPES PRINCIPALES
- ÉTAPES INTERMÉDIAIRES
- JOURNÉE DE REPOS



# VIVA LE TOUR ULM 2017

Le Tour ULM 2017 partira de Châtellerault avec une concentration des équipages le vendredi 21 juillet pour un retour prévu le vendredi 28 ou le samedi 29 en cas de conditions météo défavorables.

Le parcours commencera par le Massif Central et la vallée de la Vézère pour rejoindre et longer les Pyrénées avec une incursion en Espagne où nous passerons la journée de repos. Nous remonterons ensuite avec de très belles étapes le long de l'Atlantique.







**Partenaire Officiel  
du Tour ULM 2017**





**REVIVEZ LE TOUR 2016  
SUR YouTube AVEC LE FILM  
"LA BELLE VADROUILLE"**

[www.youtube.com/watch?v=7SEYJyn-O6M](http://www.youtube.com/watch?v=7SEYJyn-O6M)

# élections



AG (et CD) du CNFAS  
10 juin à Lyon.

De gauche à droite :

1<sup>er</sup> rang :

Bruno Delor (Suppléant FFAM), Véronique Jensac (Pdte FFVL), Jean-Luc Charron (Pdt FFA élu Délégué Général du CNFAS), Jean-Emile Rouaux (Pdt FFVV renouvelé dans sa fonction de Trésorier CNFAS), Sébastien Perrot (Pdt FFPLUM élu Secrétaire CNFAS), Jacques Escaffre (Pdt FFG),

2<sup>ème</sup> rang :

Jean-François Vassal (Administrateur FFP), Benoit Pelard (Pdt FFAérostation), Dominique Simon (Pdt RSA), Laurent Henry (Pdt FFAM), Jean-Michel Ozoux (Délégué Général Sortant du CNFAS), Jean- Claude Bénintende (Pdt Sortant de la FFVL), Hédi Belage (Pdt sortant du RSA).

L'assemblée générale du CNFAS a eu lieu à Lyon-Bron.  
On compte sept nouveaux présidents de fédérations sur les neuf de la nouvelle mandature.



Jean-Luc Charron, président de la FFA, a été élu délégué général.  
Jean-Emile Rouaux, président de la FFVV, est trésorier.  
Sébastien Perrot, président de la FFPLUM, est secrétaire général.

Les actions conjointes des neuf fédérations sont essentielles à la défense de l'aviation de loisir et sportive.

Site web ► [cnfas.fr](http://cnfas.fr)

# élections



Denis Masseglia a été réélu président du CNOSF. Il était le candidat de l'ensemble des fédérations aéronautiques. Par ailleurs, Marie-Claude Feydau (ancienne présidente de la FFP) et Bruno Delor (ancien président de la FFAM) sont entrés au conseil d'administration. Bruno Delor est également au bureau.

L'aviation est donc bien représentée au sein du mouvement sportif. Le rôle et les moyens du CNOSF, provenant de la Française des Jeux et des droits télévisuels, sont essentiels aux développements de nos activités sportives, qui ne se limitent pas à l'Olympisme et au Haut niveau mais aussi, entre autre, aux infrastructures, à la conquête et à la fidélisation des publics du sport.

Site web ► [cnosf.franceolympique.com](http://cnosf.franceolympique.com)



## Visite médicale ? Rien ne change !

Grâce à l'actions conjuguées du CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives) et du CNOSF (Conseil National Olympique et Sportif Français), les projets de modification de la visite médicale, qui concernaient toutes les Fédérations, ont été modifiés.

En pratique donc pour le pilote ULM, rien ne change.

Une visite de non contre-indication à la première prise de licence et une visite médicale annuelle pour les compétiteurs seulement ; la Fédération a par ailleurs décidé de mettre en place une Commission médicale autour de son nouveau médecin fédéral.



## Prix Spécial jeunes licenciés 2017

Pour le Prix Dominique Méreuze 2017,  
le thème est :

*"Mon club ULM"*

**Support :** une vidéo sur l'ambiance du club ULM, maximum 2'30 avec obligatoirement une séquence en vol et vue du terrain, musique et images libres de droit, un descriptif en une dizaine de lignes du contexte de la vidéo, des moyens utilisés vidéo et aériens.

**Votre fichier vidéo** sera à envoyer par mail à la Fédération (format compressé maximum de 6 Mo) avec la possibilité de mettre en ligne la vidéo ultérieurement sur le site de la Fédération dans un format non compressé, joindre un CV avec cursus scolaire et parcours aéronautique.

**Les conditions** du concours restent les mêmes :

- ▶ être âgé de moins de 18 ans et licencié de la FFPLUM
- ▶ les productions devront être remises à la Fédération avant le 6 décembre 2017
- ▶ un jury composé sous la responsabilité d'Yvette Méreuze et de la Fédération sera chargé de désigner le lauréat
- ▶ le lauréat sera récompensé par un chèque de 500 euros remis lors de l'Assemblée Générale de la FFPLUM ; le déplacement sera pris en charge
- ▶ le Prix sera publié et diffusé de la plus large manière par la Fédération

**Fichier vidéo à remettre**  
à la Fédération Française d'ULM  
**avant le 6 décembre 2017.**

# Front chaud, front froid,



# je fais quoi ?

L'interprétation des phénomènes météo est primordiale pour nous pilotes : comment pourrions-nous imaginer évoluer en sécurité dans un environnement dont les caractéristiques nous échapperaient ? Certaines clefs permettent d'exercer votre jugement pour adopter l'attitude adéquate lorsque vous serez confrontés à un changement des conditions météorologiques lié à l'arrivée d'un front.

Tout d'abord, quelques rappels techniques sur la météorologie, dont les principes d'analyse et de compréhension sont fondés sur le système de circulation de masses d'air autour du globe :

- ▶ Rappelons-nous que les masses d'air se qualifient selon leur caractéristique de température : on parle de masse d'air chaud ou de masse d'air froid. Lorsque deux masses d'air se rencontrent, l'une chaude et l'autre plus froide, elles ne se mélangent pas. On a alors affaire à un "conflit" de masses d'air, et la surface de jonction entre les deux types de masse d'air est appelée surface frontale.
- ▶ Ainsi, si l'arrivée d'une masse d'air chaud va pousser la masse d'air froid, l'air chaud, plus léger, va se faire soulever et passer au-dessus de l'air froid. De même, l'arrivée d'une masse d'air froid va pousser l'air chaud en rejetant ce dernier en altitude à la manière d'un coin que l'on enfoncerait.
- ▶ Cet air chaud, en se soulevant, va se refroidir tout en restant plus chaud que l'air froid qui l'entoure car pour les deux, la décroissance de température est la même : - 2°C par 1000 pieds en atmosphère standard.
- ▶ De plus, une particule d'air contient d'autant plus de vapeur d'eau qu'elle est chaude. Ainsi, cet air en se refroidissant va libérer de sa vapeur d'eau. Vapeur d'eau qui va se condenser, et créer des formations nuageuses sur toute la longueur de la surface frontale. Une perturbation frontale est née.

## Perturbations frontales

Les fronts, toujours annonciateurs d'une dégradation du temps, peuvent apporter de l'air stable (nuages stratiformes), de l'air

instable (nuages cumuliformes), être à caractère de front chaud si l'air chaud pousse l'air froid, de front froid si l'air froid pousse l'air chaud ou de front occlus si un front froid rattrape un front chaud et le rejette en altitude.

## Passons à des choses plus concrètes pour nous pilotes ULM

- ▶ Vous êtes au terrain et vous voyez arriver des nuages de l'étage supérieur, puis avec l'abaissement du plafond des nuages de l'étage moyen, puis inférieur avec des précipitations. C'est un front chaud qui arrive !
- ▶ S'il y a des cirrus, des cirrostratus puis des altostratus et après des nimbostratus avec des précipitations, ou du brouillard, une visibilité très mauvaise : c'est un front chaud stable.
- ▶ Vous voyez des cirrocumulus de l'étage supérieur, puis des altocumulus bourgeonnants voire des cumulonimbus, c'est-à-dire des orages avec des rafales de vent, de fortes précipitations qui dégradent beaucoup la visibilité : c'est un front chaud instable.

En général, à l'arrivée d'un front chaud, la pression atmosphérique va baisser d'autant plus rapidement que le front est actif, et le vent va se renforcer. Le passage du front est caractérisé par une hausse de la température et une rotation du vent d'une trentaine de degrés dans le sens des aiguilles d'une montre. Enfin, après le passage du front arrive le secteur chaud associé à des visibilités très mauvaises et de la bruine. Un front chaud s'étale sur plus de

UTILE !



PILOTES, téléchargez et consultez la dernière édition du MÉMO SÉCURITÉ sur [www.ffplum.fr](http://www.ffplum.fr)



500 km, avec une pente frontale faible et un déplacement lent qui en fait une perturbation durable.

► A l'inverse, vous observez l'arrivée d'un mur constitué de nuages avec du développement vertical. Cette fois-ci, c'est un front froid qui arrive !

► C'est un front froid stable si ce mur est constitué de nimbostratus avec des fortes précipitations puis des altostratus et stratus avec des éclaircies.

► C'est un front froid instable si l'on a affaire à des cumulonimbus, des orages, de très fortes précipitations puis des altostratus et des cumulus.

Lors du passage du front froid, les aggravations sont plus soudaines mais moins durables que dans le cas du front chaud.

Là aussi, la pression atmosphérique va chuter à l'approche du front mais remonter très rapidement après son passage, le vent va souffler en rafales et changer de direction de 40 à 90°.

La température va baisser après le passage du front et la visibilité devenir bonne voire excellente, c'est ce que l'on appelle un ciel de traîne. Le front froid s'étale au plus sur 300 km, sa pente frontale est forte et son déplacement très rapide, ce qui en fait une perturbation peu durable.

## Conduites à tenir

### Pour nous pilotes, quelle attitude adopter face à un front chaud ?

La vitesse de déplacement étant faible et son étendue importante, cela se traduit par une arrivée du mauvais temps progressive. Cependant, le plafond baissant irrémédiablement jusqu'au sol, la visibilité diminuant, les précipitations étant fournies, le phénomène étant durable, il y a danger et il est illusoire de vouloir traverser en VFR un front chaud.

Cette règle d'or est à suivre : si l'on se retrouve face à l'arrivée d'un front chaud, il faut absolument faire demi-tour ou remettre le vol.

### En est-il de même face à l'arrivée d'un front froid ?

Nous l'avons vu, ce phénomène météo est de faible étendue, sous la forme d'un mur, et son déplacement rapide. Le mauvais temps arrive donc de façon brutale, les précipitations sont nourries, le vent souffle en rafales mais une fois la ligne de front passée, la visibilité s'améliore, le plafond remonte et le vent s'affaiblit.

Ainsi, si l'on vole en direction d'un front froid, il faut se poser avant son arrivée, arrimer son ULM, attendre le passage de la perturbation et la reprise du vol VFR est possible à l'issue.

Savoir analyser une situation météorologique par une simple observation des conditions, tant au sol qu'en vol, est primordial pour prendre une bonne décision sur son vol.

### Coupe d'un front froid



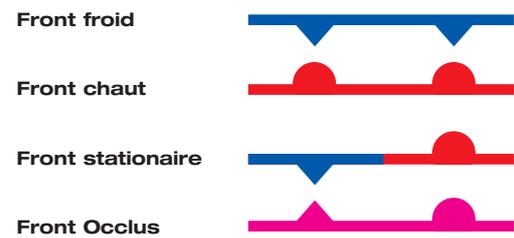
sens du déplacement du front

### Coupe d'un front chaud



sens du déplacement du front

### Symbologie



Symboles des divers fronts sur une carte météorologique

### En résumé

► **Face à un front chaud**, je fais demi-tour et/ou je remets mon vol.

► **Face à un front froid**, j'atterris, je me sécurise ainsi que mon ULM, j'attends et je poursuis éventuellement mon vol après son passage.

► **Une bonne préparation du vol avec une analyse des cartes météo** pour situer les fronts, connaître le régime des vents, est un réflexe que nous devons adopter avant de partir en vol même pour un vol local... Pensez-y !



**Eric Galvagno**  
Président de la Commission  
sécurité FFPLUM

# Accident et localisation



Dans la plupart des cas d'accident, les secours ont de grandes difficultés à localiser l'ULM qui peut être caché par la végétation. Si l'équipage est capable d'utiliser un smartphone pour appeler les secours et dans la mesure où il y a du réseau téléphonique, il existe une solution simple, parfaitement efficace et à la portée de tous : le système DFCI (défense contre l'incendie) utilisé par les sapeurs pompiers dans le cadre des incendies de forêt.

## Le principe repose sur un quadrillage ajouté aux cartes IGN.

- ▶ Télécharger l'application via [www.dfci-carto.fr](http://www.dfci-carto.fr)
- ▶ Composer le 112 pour appeler les secours depuis n'importe où en France
- ▶ Donner les coordonnées DFCI comme indiqué sur l'illustration ci-dessus.

Il est recommandé aux présidents de régions (hors zones méditerranéennes et départements Lozère et Ardèche), de prendre contact avec les Services départementaux d'Incendie et de Secours (SDIS) pour les avvertir que leur système de localisation DFCI est susceptible d'être utilisé pour des appels au secours.

## Pour toute précision, n'hésitez pas à me contacter :



**Christian Piccoli**  
Président Comité régional PACA  
Président du PNVM  
Président Commission développement durable FFPLUM

**N'oubliez pas le numéro d'appel 191, utilisable par tout usager en situation de détresse, par tout témoin direct d'un accident d'aéronef ou par toute personne inquiète de la disparition d'un aéronef et de ses occupants.**

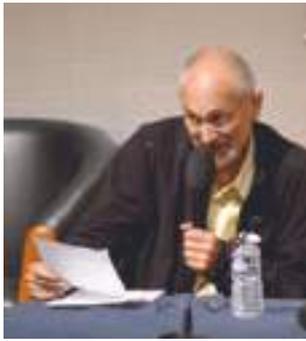
## Pour les urgences aéronautiques, composez le 191



Le numéro 191 est un numéro d'appel gratuit, utilisable 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 depuis un fixe ou un mobile. Il est utilisable par tout usager en situation de détresse, par tout témoin direct d'un accident d'aéronef, ou par toute personne inquiète de la disparition d'un aéronef et de ses occupants.

L'usage de la ligne recevant les appels par le numéro 191 est destiné exclusivement au traitement des appels d'urgence aéronautique. Après une phase de validation, ce numéro a officiellement été mis en service le 20 avril par l'ARCC (Aeronautical Rescue Coordination Center) de Lyon Mont Verdun. Il permet à l'ARCC de déclencher les opérations de recherche et de sauvetage

des occupants des aéronefs en détresse ou présumés comme tels dans la région de recherche et de sauvetage (SRR - Search and Rescue Region) France. Les missions des organismes SAR et des organismes d'alerte de la circulation aérienne ne sont pas modifiées par cette disposition. Les opérateurs de téléphonie par satellite sont actuellement exclus de ces dispositions.



# Un défibrillateur **Oui,** mais pas seulement !

Ce 25 mars 2017, le hasard a bien fait les choses. Se présenter devant une assemblée de 200 personnes pour une élection et s'effondrer physiquement en présentation, au pupitre, et s'éteindre devant tout le monde... Quelle expérience !

Merci à mes amis pompiers qui étaient dans la salle. La présence à proximité de tout matériel salvateur n'est rien sans la dextérité des hommes. Car entre le moment où votre cœur s'arrête et l'arrivée d'un défibrillateur, il se passe bien des minutes mortifères si personne ne vous aide.

De mon aventure, il y a beaucoup de choses à mettre en exergue : quelques signes négligés (!), une fatigue excessive, un stress idiot, le sauvetage par des connaisseurs, et la (sur)vie grâce à un matériel spécifique.

Les signes avant-coureurs auraient dû m'alerter. Mon état cardiaque était connu de longue date, mais ces alertes quelques heures avant auraient nécessité de ma part une consultation auprès d'un médecin. Souffle court, puis syncope mais récupération rapide, c'est peu de chose (?). Aussi dès les esprits repris, on reprend son activité normale sans se poser de question. Une fois, deux fois et crac. Seul à mon domicile, c'aurait été fatal. Mais ce n'aurait été qu'une conséquence de ma négligence !

Ajoutez un voyage aérien long et fatiguant pour me présenter devant les membres de la Fédération, et le stress de ce matin-là...



UTILE !



téléchargez et **consultez la rubrique santé du pilote** du mémo sécurité sur [www.ffplum.fr](http://www.ffplum.fr)



La suite logique des choses a été un arrêt cardiaque très vite identifié par des spécialistes et surtout parfaitement pris en charge. Puis avec un défibrillateur dans les locaux de la DGAC, je mesure ma chance !

Ce qu'il faut retenir de tout cela, c'est que physiquement rien n'est anodin et qu'à un certain âge, il ne faut rien négliger. Mais surtout, la survie ne peut être assurée, avant tout, que par la dextérité de personnes formées à intervenir, pompiers professionnels mais aussi sauveteurs bénévoles. Car ce sont eux qui seront le plus fréquemment près de vous, au coin du bar du club ou dans le hangar où est garé votre ULM. Et enfin le défibrillateur qui vient compléter le sauvetage et mettre un point final à l'action de réveil.

Tout cela est complémentaire et se résume à trois actions :

- ▶ se surveiller et ne pas se négliger
- ▶ se former (formation au sauvetage)
- ▶ s'équiper (défibrillateur de club)

C'est grâce à cela que d'autres profiteront de la chance que j'ai eue ce 25 mars.

**Jean-Pierre Cursolle**



**Tout pour votre plaisir**

**airulmparis.com**  
LA BOUTIQUE DU PILOTE  
CONCESSIONNAIRE  
PIPISTREL - BEST-OFF  
PEGASUS - AIRBORNE  
MAGNI



**Véloplane - ULM Paris**  
**FORMATIONS** Pilotes, Instructeurs,  
Tests Réactualisations, DNC, Agréé  
recversions professionnelle



**Ouvert 7/7j**

Aérodrome  
de Maux 77450  
Tél. 01 60 04 76 00  
à 15Kms de Disneyland



Réunion Aviation Civile - 4 mai 2017



Réunion aéroport de Saint-Geoirs - 23 mai 2017

# Réforme de la formation des instructeurs



Depuis deux ans, la réforme de la formation des instructeurs est en route et aujourd'hui nous arrivons au bout du chemin.

Cette réforme nous a été imposée par la DGAC suite à l'accidentologie 2015 mettant en cause un nombre significatif d'instructeurs, mais nous sommes tous d'accord pour affirmer qu'un certain nombre de points méritaient d'être revus, car les anciens arrêtés datent de presque 30 ans.

Depuis, nos machines ont évolué, et cela nous satisfait tous. Certains multiaxes vont plus vite que des avions de club, les pendulaires et autogires ont les mêmes vitesses que nos multiaxes d'il y a quelques années, et les voiles de paramoteur frisent maintenant les vitesses des premiers pendulaires.

L'espace aérien s'est également complexifié.

Il est important, voire indispensable, que nos futurs pilotes suivent une formation en rapport avec l'époque et avec les machines d'aujourd'hui. Cela commence donc par la formation des instructeurs et le maintien de leurs compétences.

Tout le travail a consisté à aller à la fois vers une formation plus structurante, prenant en compte les facteurs de compétences non techniques, les facteurs humains et surtout imprégnée de notre culture de la sécurité. Rassurez-vous, nos privilèges ont

été préservés, et nous avons eu un soutien sans faille des différents intervenants DGAC, qui souhaitent eux aussi que nous gardions notre philosophie de liberté et de responsabilité.

Plus précisément, un travail est en cours sur les QCM théoriques afin de nettoyer la base de questions : n'hésitez pas à nous faire remonter de manière précise vos remarques à ce sujet.

D'autres projets sont dans les tiroirs : tutoriels sur les facteurs d'accidents courants, réforme de la labellisation des structures affiliées... Nous aurons l'occasion d'en reparler.



Bons vols avec prudence pour cet été.

**Jean-Christophe Gibert**  
Président Commission formation

## La sécurité en chiffres



Dorénavant nous publierons systématiquement dans ULM-Info et de manière mensuelle sur le site de la Fédération les données de l'accidentologie.

Les statistiques d'accidentologie sur la première moitié de l'année commencent à devenir significatives avec déjà 16 décès, alors que la saison des vols d'été n'a pas commencé.

Le tableau ci-contre résume les accidents enregistrés depuis janvier jusqu'à mi-juin, et classés en fonction de la gravité.

Accidents	Décès	Graves	Légers	Matériels
TOTAL victimes	16	11	5	
TOTAL accidents	11	11	4	39

# LES 2 ET 3 SEPTEMBRE

sur l'aérodrome  
de Blois Le Breuil  
(LFOQ)  

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

# ULM BLOIS 2017

## Festival international de TOUT L'ULM

- > Présentations et essais en vol
- > Espace paramoteurs
- > + de 100 exposants
- > Ateliers et forums
- > Prix des plus belles machines
- > Salon de l'occasion

En partenariat avec



Paramoteur



Réalisation V&M Moter / Isabelle Achier. Crédit photos ULM Blois, Dimini Télématique

Publicité

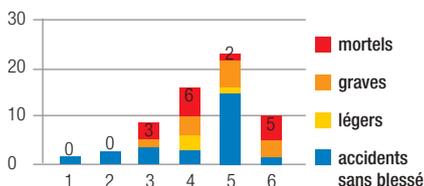
GENERAL AVIATION PARTNER  
Financements aéronautiques

FINANCEMENTS D'ULM  
[www.ga-partner.com](http://www.ga-partner.com)

Tel: 03 26 04 21 34 Venez nous rencontrer à Blois au salon ULM

Publicité

Sur cette même période nous observons une augmentation continue des accidents mensuels (voir le graphique ci-dessous), ce qui semble se corréliser avec la montée en puissance saisonnière de notre activité, elle-même liée à des météo favorables.



Nombre d'accidents en fonction du mois  
(le mois de juin n'étant pas terminé)

Rappelons-nous les statistiques alarmantes de 2015, et les risques de contraintes supplémentaires qui ont pesé sur notre activité si nous ne réduisons pas nos mauvaises statistiques en 2016. La projection arithmétique des accidents enregistrés à ce jour n'est pas rassurante pour la fin de cette

année. Nous souhaitons donc attirer l'attention de l'ensemble de nos confrères ulmistes, pour une nouvelle mobilisation sur la sécurité des vols.

En effet, parmi les principaux accidents mortels et non mortels enregistrés, nous avons répertorié quelques situations caractéristiques liées à une sous vitesse en finale, et d'autre part des comportements ludiques à prises de risques maximales au travers d'évolutions non enseignées dans le cadre ULM.

● En « finale », la plupart des « Ulmistes voyageurs » savent qu'il faut majorer sa vitesse, car les dégâts sur un posé trop long sont habituellement moins élevés qu'en cas de décrochage en seuil de piste, résultant d'un gradient de vent ou d'une forte « dégueulante ». Sans vouloir généraliser à tous les cas, l'expérience montre que pour les classes II, III, IV et sur des appareils à faible finesse, une finale à 110 km/h avant le

premier changement de pente permet de poser sans soucis dans la plupart des cas standards. En cas de piste courte, un entraînement comparable à ceux en compétition sera nécessaire pour évaluer un premier point d'aboutissement un peu avant le seuil de piste (voir avec les instructeurs également compétiteurs).

● Concernant les évolutions à hauts risques et aux limites du domaine de vol, elles sont clairement très fortement déconseillées de par la nature même de l'ULM qui n'est pas destiné à cet usage, il peut être préférable de se rapprocher d'un instructeur avion de voltige qui saura expliquer les raisons et les dangers associés à ces évolutions.

Nous vous souhaitons de bons et sympathiques vols bien pensés à l'avance pour la suite de la saison.

Pierre Kolodziej  
Commission sécurité des vols



## “ Addendum à un article qui froisse !

**Le dernier article juridique donnant quelques clefs sur les défenses opposables à toute poursuite des pilotes devant les commissions de discipline de la DGAC a soulevé certains grincements et davantage encore !**

**C**e n'était pourtant en rien le but que de « pousser au crime » et par la même d'inviter les pilotes à violer la loi et tenter de s'affranchir des conséquences en résultant. Il faut seulement garder à l'esprit que les avocats font de la liberté de parole et de s'exprimer sur les droits de la défense, une question essentielle de leur ministère. Et c'est bien la fierté de notre démocratie que de pouvoir, en toutes circonstances, exprimer toute idée sans censure.

Pour autant j'admets volontiers que cette liberté d'expression peut être jugée inopportune sinon choquante à une époque où la sécurité des vols est malmenée et où de plus fort doivent s'imposer discipline et rigueur.

En ce sens, je conçois aisément qu'a pu naître le sentiment du caractère subversif de l'article intégré dans ULM-Info dont l'esprit est de préserver notre liberté de voler tout en assumant pleinement nos responsabilités.

Je le regrette. Rappelons cependant que l'article incriminé ne manquait pas de rappeler la qualité de ceux qui sanctionnent les manquements avec « objectivité » et « neutralité ».

L'article en question n'avait donc en rien vocation à institutionnaliser la désobéissance mais de seulement et seulement mettre le doigt sur les lacunes de certaines poursuites ponctuelles, exception à la règle de la légitimité des poursuites et des sanctions.

J'ajoute que la rédaction d'ULM-Info m'a toujours laissé la liberté absolue de mes écrits et que je tiens à assumer pleinement cette note divergente qui ne doit pas cacher la partition d'ensemble... ”



**Serge Conti**

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

# Des bons réflexes en matière d'assistance juridique et judiciaire des adhérents de la FFPLUM

.....  
Une fois n'est pas coutume que de donner quelques conseils sur la meilleure gestion courante des intérêts collectifs... et individuels ! des membres de la FFPLUM.  
.....

## 1 - La complexité de la problématique

De fait, la question n'est pas anodine quand on sait les coûts de l'assistance juridique et judiciaire.

Elle n'est pas davantage anodine quand on appréhende la volonté de la nouvelle équipe de rationaliser, optimiser et rendre plus efficace encore le rôle de la Fédération dans l'assistance, notamment juridique et judiciaire, de ses membres.

La question n'est pas davantage neutre quand on voit la multiplicité et la technicité des demandes d'informations juridiques et judiciaires desdits membres.

On ne peut toutes les citer tant elles sont multiples et dans tous les domaines du droit et notamment :

- dans celui du droit judiciaire aérien stricto sensu : accidents d'ULM, préjudices de toutes natures causés aux pilotes et/ou à leurs ayants-droit, infractions aux règles de l'air, défense des pilotes poursuivis devant les commissions de discipline de la DGAC pour toutes les infractions possibles et imaginables, mise en jeu de la responsabilité civile et/ou pénale des pilotes, des instructeurs, des aéroclubs et/ou des présidents de club, des ateliers d'entretien, des gestionnaires de club... pour tous les manquements innombrables imputés à faute,

- dans celui du contentieux des conventions aéronautiques : contentieux né à l'occasion de la vente d'un ULM, qu'il soit neuf ou d'occasion (invocation de vices cachés ou de défauts de conformité au soutien d'une demande de résolution de la vente d'un ULM), contentieux en suite d'un accident causé par le pilote non propriétaire de la machine empruntée et détruite, contentieux entre associés sur la répartition des coûts et charges notamment en suite d'un accident de l'ULM indivis,

- dans celui du contentieux aérien administratif : multiples contentieux nés à l'occasion de la création, de la fermeture ou du refus de prorogation des plateformes occasionnelles ou permanentes en l'état du droit (et avant l'avènement des « aérosurfaces »), contentieux des décisions préfectorales multiples restrictives de la liberté de voler, contentieux des droits ou des interdictions de voler dans les zones réglementées,

- dans le domaine juridique aérien : convention très technique d'acquisition en indivision d'un ULM, convention encore plus technique de gestion et d'exploitation d'un ULM indivis ou en mono-propriété, assistance à la création des structures d'exploitation d'un ULM selon les buts poursuivis,

- dans celui du droit de la concurrence et du droit fiscal appliqués à la matière du droit aérien : assujettissement des structures à la TVA et au paiement de l'impôt sur les sociétés, contentieux du domaine associatif face au droit de la concurrence, assujettissement de telle ou telle structure à telle ou telle taxe.

Voici quelques exemples des domaines illimités auxquels est susceptible d'être confronté tout pilote d'ULM ou tout responsable de structure.

Quels réflexes adopter dans ces circonstances ?

## 2 - Le réflexe Protexia

Il reste ignoré de bon nombre de membres.

Pourtant la couverture Protexia fait partie de la police d'assurance souscrite par la FFPLUM dans l'intérêt de ses membres.

Certes, son champ d'application n'est pas la solution à toutes les difficultés !

.../...



**2.1.** Son intervention dans le domaine juridique (et donc non judiciaire) demeure très limitée puisque Protexia, selon son contrat, ne livre que des « informations juridiques par téléphone en prévention de tout litige ». Vous aurez noté le terme restrictif du concept « d'informations », au surplus dans le cadre limité de "prévention de tout litige" !

Ne comptez donc pas sur Protexia pour conduire une stratégie juridique de construction d'une unité d'exploitation d'ULM avec ses implications juridiques et fiscales ! Au surplus, Protexia n'est pas un spécialiste du droit aérien et l'adhérent ne saurait en l'état être gratifié d'une consultation technique sur l'environnement du droit aérien associatif !

**2.2.** En revanche, Protexia assure les membres de la FFPLUM en présence de litiges.



Le lecteur est invité à consulter le contrat type Protexia sur le site : [http://www.air-assurances.com/pdf\\_doc/FFPLUM\\_2013/DG\\_PROTEXIA\\_FFPLUM.pdf](http://www.air-assurances.com/pdf_doc/FFPLUM_2013/DG_PROTEXIA_FFPLUM.pdf).

Y sont décrits avec précision les domaines d'intervention de Protexia qui, en un mot, prend en charge tous les contentieux auxquels sont confrontées personnes physiques et personnes morales adhérentes de la FFPLUM.

**2.3.** L'attention doit plutôt être portée sur les domaines de garantie que ne couvre pas Protexia et auxquels tout adhérent est invité à se reporter par la lecture du contrat type. Mais spécialement, il est ainsi à noter que selon l'usage, Protexia ne couvre pas les conséquences des procédures :

- résultant de faits dolosifs, frauduleux ou intentionnels commis avec la conscience de provoquer ou de prendre le risque de provoquer un dommage,
- et plus spécialement encore des procédures résultant de l'inexécution d'une obligation légale ou contractuelle (vol illégal ou manquement délibéré aux lois et règlements - les exemples sont multiples).

**2.4.** En tout état de cause, Protexia ne prend jamais en charge les condamnations prononcées contre l'adhérent (condamnation en principal, dommages-intérêts, amendes, dépens..) et prend seulement à sa charge les honoraires d'avocats et pour les seuls litiges qu'elle couvre.

**2.5.** Protexia n'accepte d'intervenir dans les litiges de sa compétence que pour autant que l'intérêt du contentieux soit au moins égal à 25.000 €TTC, si le litige naît en France ou dans un état de la CEE et 10.000 €TTC hors CEE.

**VOUS AVEZ L'ULM...**

**NOUS AVONS LES PNEUS !**

**TURF GLIDE**  
**CARLISLE**  
Plus de sécurité  
Plus de longévité

Une question ?  
Une info ?  
**02 38 85 90 90**  
du lundi au vendredi 9 h/12 h et 14 h/18 h  
par mail : [hchanzy@copadex.com](mailto:hchanzy@copadex.com)

Dim. 8.00-6  
4 PLY

DISTRIBUTEUR FRANCE **COPADEX.COM**

Publicité

**lorAvia**  
VOTRE MOTORISTE DEPUIS 1975

**MOTEUR 912 COMPLET RECONDITIONNÉ**  
**GARANTIE 2 ANS !**

Rénovation complète  
à partir de 4700 € TTC

**80 cv. 10 800 € TTC**  
**100 cv. 12 780 € TTC**

**FRAIS DE PORT INCLUS**

\* Voir avec carter + durites + pot inox + filtres et régulateur 12v

TEL 03 82 56 63 71 - [loravia@wanadoo.fr](mailto:loravia@wanadoo.fr)

Publicité

**2.6.** Enfin, et c'est là où le bât blesse, le montant de prise en charge par Protexia des frais et honoraires de procédure est fixé selon un barème extrêmement rigoureux qui ne couvrira en tout état de cause qu'une partie des coûts, frais et honoraires d'une procédure. Le lecteur est invité à consulter le tableau visé par Protexia dans son contrat type.

**2.7.** Il est encore essentiel de noter que Protexia accepte par principe que l'adhérent qui la contacte choisisse son propre avocat, auquel cas le visa de l'avocat choisi sera mentionné expressément dans la demande de prise en charge du litige notifiée à Protexia.

### 3 - Le réflexe FFPLUM

Il est de la vocation d'une grande Fédération de livrer assistance juridique à ses membres. Cette assistance ne peut cependant se développer que dans le cadre de questions dont la technicité ne saurait induire une consultation de spécialiste.

Dans ce contexte et pour faciliter la tâche de ceux en charge de cette mission, il convient à tout adhérent souhaitant un premier avis de la Fédération d'en formuler la question par voie écrite ce qui pourra induire, soit avis direct de la Fédération, soit invitation à se rapprocher du ou des conseils et avocat de la Fédération.

Il est prévu de faciliter la tâche des adhérents en leur soumettant un questionnaire de nature à leur permettre de cerner au mieux et de la façon la plus précise possible, la ou les questions posées.

Il est bien évident que l'invitation de la Fédération compte tenu de la technicité des questions posées, à se rapprocher des conseils et avocat de la Fédération induit que cet adhérent accepte de prendre à sa charge exclusive les frais et honoraires résultant de ces consultations et interventions extérieures.

.....

Ces précisions un peu techniques, sinon fastidieuses, ne doivent pas occulter l'impérative nécessité de tout mettre en œuvre pour protéger ses droits dans les meilleures conditions possibles alors surtout que deux dangers menacent : d'une part la technicité de la matière aéronautique qui a tôt fait d'enfourner un dossier non ou mal pris à bras le corps, d'autre part les prescriptions de toutes natures qui ont assailli le droit français et tout autant enterrent tout dossier pour l'éternité.

.....

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

## Votre Pioneer 300 pour moins de 520€ par mois\*

Le temps passe vite : n'attendez pas pour voler ! Partez en vol aux commandes d'une machine neuve avec les meilleures solutions de financement proposées par Silvair.

\*Exemple : Pioneer 300 Kite prêt à voler. Prix tarif 93.180 €. Apport personnel 43.180 € puis 513,90€/mois pendant 120 mois (hors assurance et sous réserve d'acceptation par organisme financier)

Neuf, occasion et occasions récentes, financement : consultez-nous !



---



## ATELIER de MAINTENANCE

Importateur officiel Alpi-Aviation, Groppo et distributeur Tecnam, AvMap, Flybox, Beringer, Hélices Duc... SILVAIR MAINTENANCE est atelier agréé EPA Power/Rotax. Confiez-lui l'entretien et la réparation de votre ULM.

Visite périodique, rénovation, dépannage, réparation cellule/moteur, pose et entretien instruments et avionique. Intervention sur site ou en atelier.

Consultez-nous pour un devis.

---



**SILVAIR**  
www.silvair.fr








### ECOLE Hélico Classe 6

Pilotez en CH-77

Formation hélico PPL/H et Classe 6 sur Robinson R22 et Ranabot CH77. Mise à niveau, conversion licence, renouvellement PPL/H. Possibilité de stage bloqué.

Stage découverte Classe 6 : 990 €



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

Publicité



# Les axes

## de la Commission développement durable

### Le développement durable c'est voler

Les vols électriques ne sont plus seulement expérimentaux mais véritables en paramoteur, en pendulaire et en multiaxes monoplace.

Le vol en paramoteur électrique est ouvert aux jeunes lors des stages ainsi qu'à chaque grand événement (Salon ULM de Blois, MAP, Coupe Icare, Tour ULM).

### Le développement durable c'est concevoir des bases ULM propres

L'installation de bases équipées de panneaux photovoltaïques, de petites éoliennes et de récupérer les eaux de pluie pour des bases zéro pollution est favorisé.

### Le développement durable c'est promouvoir l'ULM comme aéronef peu bruyant

Des prises de son sont effectuées avec un sonomètre pour repousser les préjugés sur les ULM bruyants, notamment pendant les tours de piste en école.

### Le développement durable c'est œuvrer avec un constructeur français

Un projet d'électrification d'un multiaxe biplace de formation est en cours.

### Le développement durable c'est communiquer :

Une vidéo de promotion de la Commission développement durable est produite, ainsi qu'une nouvelle plaquette.

Le travail de la Commission développement durable est associé au CNFTE (Centre National de Formations Techniques et d'Essais ULM).



**Christian Piccioli**  
Président de la Commission développement durable

**ULM et ÉLECTRIQUE**

**NOTRE REGLEMENTATION EST UNIQUE ET INNOVANTE**

Nos ULM sont adaptés à l'électrique. Nos bases zéro pollution sont autonomes en eau et en énergie.

Volez avec l'aéronautique d'aujourd'hui et de demain à zéro nuisance sonore. Volez avec la seule fédération qui a une démarche de Développement Durable et les Energies Renouvelables.

Volez ULM électrique ! avec la FFPLUM

L'ULM A 2 ATOUTS TRÈS PRÉCIEUX : SA RÉGLEMENTATION ET SA LÉGÈRETÉ.

Venez le découvrir !

**FFPLUM**  
Fédération Française d'ULM  
93 bis rue Marc Sangnier - 94704 Maisons-Alfort cedex  
Tél. 01 49 81 74 43 - Fax. 01 49 81 74 01  
ffplum@ffplum.org - www.ffplum.fr

**CONTACT**  
Christian Piccioli - 06 98 28 28 80  
Président de la Commission développement durable



# Compétition ULM

Elue au Comité directeur pour prendre en charge la Commission sportive, pilote et ancienne compétitrice, j'ai à cœur de faire vivre cette activité majeure de notre mouvement. La saison 2017 est déjà bien entamée, en voici les grandes dates :

## Le Championnat de France ULM

Grand moment national de compétition, qui s'est déroulé du 1<sup>er</sup> au 8 juillet à Blois. Les compétiteurs équipés des séduisants Flymaster éternés au Championnat de Commerveil (à propos, l'un d'entre eux est toujours en instance de retour à la FFPLUM) ont rivalisé sous la direction de course de Pascal Vallée pour les paramoteurs et celle de Pierre Kolodziej pour les Classic'Class. Pour ces derniers (pendulaires, multiaxes et autogires), le championnat a été écourté : ils ont rejoint l'aérodrome du Breuil du mercredi au samedi, jour de remise des prix pour toutes les catégories.

## Les World Games à Wroclaw

20 - 25 juillet, en Pologne.

## Championnat d'Europe PPG

28 juillet - 9 août, à Prerov en République tchèque

## Championnat d'Europe Classic'Class

Je rappelle à ceux du groupe France Classic'Class qui le souhaitent que les Championnats d'Europe sont programmés du 12 au 19 août en Hongrie à Nagykanizsa : il est encore temps de me rejoindre.

## Slalom FAI - Cat. 2

Un slalom FAI Cat. 2 est programmé en Egypte en novembre pour remplacer la compétition annulée de Bornos en Andalousie.

## Les activités de la Commission sportive

Le groupe France est aussi composé d'équipes de commissaires, bénévoles indispensables à la bonne réalisation des diverses activités de la commission sportive en veillant, surveillant, jugeant tout en étant à l'écoute des pilotes en relais des directeurs de course.

Pour celles et ceux qui n'ont pas encore été charmés par le vol en compétition, nous proposerons des stages d'initiation encadrés par quelques-uns de nos champions internationaux. Voici un excellent moyen d'approcher un autre style de vol en ULM, source d'apprentissage de soi et de sa machine. Nous développerons également cette activité un peu partout en France par l'intermédiaire de championnats régionaux qui se multiplieront pendant ces quatre prochaines années.

La Commission sportive couvre aussi les records ULM, établis sur des initiatives nombreuses et imaginatives auxquelles nous souhaitons un taux de réussite élevé. Il faut féliciter Laurent Assié pour ses 101 km effectués en paramoteur et Luc Courtain pour ses 340 km parcourus en pendulaire.



Préservez la valeur sportive, sociale et culturelle des compétitions. Au plaisir de vous rencontrer.

**Thérèse Porcheron**  
Présidente de la Commission sportive

# 2017, LES DATES à retenir

# 07 | 2017



**EUROPEAN GYRO 2017**  
Les 1<sup>er</sup> et 2 juillet 2017  
Aérodrome de Longuyon-Villette (LFGS).

Infos : <https://patou269-internet.wixsite.com/european-gyro>

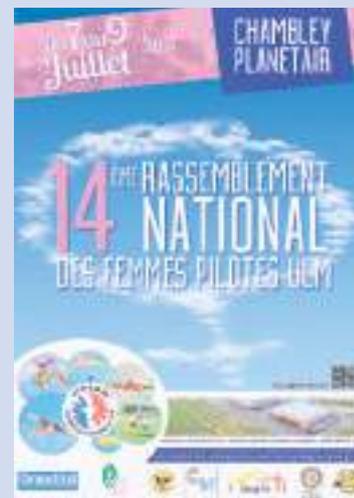
Journées Portes Ouvertes  
à Paray-le-Monial, les samedi 1<sup>er</sup>  
et dimanche 2 juillet 2017.

L'aéroclub, le centre de vol à voile et le club d'aéromodélisme vous accueille tout au long du week-end pour vous faire découvrir notre plateforme à travers des expositions d'avions, de voitures, de motos, divers stands, une brocante, la participation de l'armée de l'Air et des vols découverte tout au long de ces journées. Possibilité de restauration sur place. Entrée gratuite.



Du 1<sup>er</sup> au 9 juillet 2017,  
(Epreuves du 2 au 8 juillet).  
Championnats de France  
ULM 2017 (toutes classes  
en simultané).

Aérodrome de Blois -  
Le Breuil (LFOQ).  
Infos : [www.ffplum.fr](http://www.ffplum.fr)



14<sup>ème</sup> Rassemblement  
National des femmes  
pilotes ULM.

Les 7,8 & 9 juillet 2017  
Aérodrome de Chambley  
(LFJY) en Lorraine.  
Infos : [www.ffplum.fr](http://www.ffplum.fr)



World Games 2017, du 20  
au 30 juillet 2017 à Wrocław  
en Pologne. Infos :  
[www.theworldgames.org/  
editions/Wroclaw-POL-  
2017-4](http://www.theworldgames.org/editions/Wroclaw-POL-2017-4)



Du 22 au 29 juillet 2017,  
la 22<sup>ème</sup> édition du Tour ULM.  
Les inscriptions sont closes  
pour cette année.  
Suivez le Blog du Tour  
► [www.ffplum.fr](http://www.ffplum.fr)  
Infos p13.



**Retrouvez l'agenda ULM sur [www.ffplum.fr](http://www.ffplum.fr)**

# 08 | 2017

Championnat d'Europe d'ULM  
Classic' Class (EMC), du 12 au 19 août 2017  
en Hongrie (Nagykanizsa Airport).

Championnat d'Europe de Paramoteur (EPC)  
du 16 au 26 août 2017 à Prerov  
en République Tchèque.

# 09 | 2017

37<sup>ème</sup> Salon International de l'Aviation  
Ultra Légère. Les 2 & 3 septembre 2017  
sur l'aérodrome de Blois-le-Breuil (LFOQ).  
Infos p21.



2<sup>ème</sup> Rassemblement  
Pendulaires (et autres  
classes). Samedi 9  
septembre (report au  
dimanche 10 si  
mauvaise MTO).

Base ULM de Saint-  
André-de-l'Eure - LFFD.

Contacts et infos :  
Franckau 06 85 27 79 06  
et Gilles par email :  
[gilleslandry1964@gmail.com](mailto:gilleslandry1964@gmail.com)

Journées Fouch'Airs 2017  
Les 9 & 10 septembre 2017 à Fouchères (89150) - LF4724  
Elles sont ouvertes à toutes les pratiques aéronautiques  
légères. Un rendez-vous rural des passionnés d'aviation  
et de leur public.

Si vous souhaitez y participer, contactez le 03 86 96 03 21  
ou envoyez un mail à [jean-luc.garnier12@orange.fr](mailto:jean-luc.garnier12@orange.fr)  
Organisé par Fouchères Animation, 9 Grande rue,  
89150 Fouchères.



44<sup>ème</sup> Coupe Icare  
Du 21 au 24 septembre 2017,  
à St Hilaire-du-Touvet - Lumbin.  
Infos p4.

# 09 | 2017 10 | 2017 11 | 2017

## Stage 2T.

► 2-6 octobre 2017

## Stage 4T. NIVEAU 1

- 18-22 septembre 2017
- 25-30 septembre 2017
- 23-27 octobre 2017
- 6-10 novembre 2017

## Stage 4T. NIVEAU 2

- 9-13 octobre 2017
- 13-17 novembre 2017

## STAGES MÉCANIQUE



INSCRIVEZ VOUS  
ICI AVEC CE  
FLASH-TAG



CONTACT  
Mail : [cnfte@club-internet.fr](mailto:cnfte@club-internet.fr)  
Tél.: 05 62 68 82 64





# Habités d'un rêve

Ce n° 100 d'ULM Info appelle à feuilleter les précédents, et par exemple à s'arrêter au billet de Bernard Chabbert du n° 44 de juin 2003.

“ Orville, Wilbur, Louis Blériot et les autres n'étaient pas que des aviateurs. Voulant s'envoler, ils couraient à leur manière faite d'entêtement et d'un certain courage derrière quelque chose qu'il faut bien appeler la soif de liberté.

Et que faisons-nous, lorsque nous regardons de trop près une petite machine volante d'aujourd'hui, qu'elle soit pendulaire, trois axes, de plastique ou de tubes-toile ou de métal joliment galbé ?

Nous ne faisons rien d'autre que perpétuer ce qui poussait ces types habités d'un rêve, il y a un siècle. Eux, nous, c'est pareil.

Nous sommes des hommes qui avons décidé, le temps de notre passage à travers la vie que la nature ou Dieu ont inventée pour nous, de monter de temps en temps jusqu'au ciel pour y trouver un acompte de paradis.

Cela ne se fait pas sans peur, sans difficultés, sans découragements. Cela ne se fait pas non plus sans jubilation, sans bonheur profond, sans éclats de rire. ”

(extrait)



## De l'indispensable humilité du pilote chevronné

Le manuel de vol du CH-7 Ranabot, best-seller des hélicoptères Classe 6 alarme les pilotes de multiaxes qui s'imagineraient avoir une compétence supérieure aux débutants à la voilure tournante.

“ Plusieurs accidents mortels sont à déplorer, qui mettent en cause des pilotes d'avion expérimentés, mais n'ayant qu'une expérience limitée de l'hélicoptère.

Les réactions ancrées d'un pilote d'avion expérimenté peuvent être mortelles aux commandes d'un hélicoptère.

Ce pilote peut correctement gérer l'hélicoptère pour des manœuvres normales dans des conditions normales lorsqu'il y a lieu de réfléchir à la bonne réaction de contrôle. Mais lorsqu'il est nécessaire de réagir soudainement dans des circonstances inattendues, il peut revenir une réaction d'avion et commettre une erreur fatale. Dans ces conditions, mains et pieds agissent par réaction pure, sans pensée consciente du pilote.

Par exemple, dans un avion, sa réaction à un avertisseur de décrochage serait d'avancer immédiatement le manche et d'ajouter de la puissance. Dans un hélicoptère, avancer le manche (cyclique) au moment de l'alarme faible régime entraînerait une rotation encore plus faible du rotor et pourrait entraîner son décrochage, surtout s'il a aussi "ajouté de la puissance" en levant le collectif. En moins d'une seconde, le pilote pourrait provoquer la chute brutale de l'hélicoptère.

Un autre exemple est la réaction à piquer. Si le pilote d'hélicoptère doit soudainement descendre pour éviter un oiseau ou un autre aéronef, il abaisse rapidement le collectif avec très peu de mouvements du cyclique.

Dans la même situation, le pilote d'avion pousserait le manche pour plonger. Un même mouvement rapide vers l'avant du cyclique de l'hélicoptère entraînerait une diminution de G qui pourrait provoquer un mast bumping entraînant la séparation de l'arbre du rotor ou le choc d'une pale sur le fuselage. Le même genre de situation peut survenir au terme d'une ressource.

Le pilote d'avion la réalise avec le manche. Le pilote d'hélicoptère utilise le collectif ou applique une action très progressive et douce du cyclique vers l'avant.

Pour rester en vie dans l'hélicoptère, le pilote d'avion expérimenté doit consacrer un temps considérable pour développer des réactions sécuritaires. Les réactions d'hélicoptère doivent prendre le pas sur les réactions d'avion, car tout se passe plus vite dans un hélicoptère. Le pilote n'a pas le temps de se rendre compte qu'il a mal agi. S'il faut penser et corriger, il est trop tard : le rotor a déjà décroché ou une pale a déjà frappé la cellule et il n'y a aucune chance de récupération. Pour développer des réactions sûres en hélicoptère, le pilote d'avion doit pratiquer chaque procédure à maintes reprises avec un instructeur compétent jusqu'à ce que ses mains et ses pieds fassent toujours le bon mouvement sans exiger de pensée consciente. ”

(traduction indicative)



## Les qualités de l'instructeur

Les publications du blog Mental Pilot ([blog.mentalpilot.com](http://blog.mentalpilot.com)) se distinguent par leur justesse, et une suite de réflexions menée avec compétence. Cet article date de novembre 2016.

“ La sécurité doit être logiquement la priorité de l'instructeur puisque c'est l'objectif primordial de l'instruction, et il va être amené à tutoyer certaines limites dans le cadre de ses démonstrations et de leurs restitutions. Il doit également surveiller en permanence les pratiques encore fragiles de son élève : reprise des commandes, anticollision... L'instructeur est toujours un modèle pour son élève, surtout en formation basique. Ses pratiques doivent être exemplaires.

La vitesse de progression et le niveau de compétence final d'un même élève varieront en fonction de la façon dont l'enseignement sera dispensé. Frustré, stressé, bousculé par son instructeur, l'élève progressera difficilement. Soutenu, mis à l'aise, dans une relation constructive et de confiance, il sentira pousser ses ailes !

Cet aspect émotionnel dans la relation instructeur/élève est souvent négligé malgré son importance reconnue. Il faut d'un côté établir une relation de confiance et de l'autre « sanctionner » avec une note, un jugement. Il est indispensable que cette notation soit ressentie comme juste, même quand elle n'est pas flatteuse, et ce n'est pas toujours facile. On retrouve le terme « professionnalisme » dans les différents modèles de conduite de l'instructeur. Cela signifie, exercer son activité avec une certaine éthique. Ce terme regroupe donc la plupart des items ci-dessus. Beaucoup d'instructeurs non professionnels font preuve de professionnalisme (il ne faut pas confondre professionnalisme qui traduit un comportement, avec la qualification professionnelle qui correspond à une reconnaissance administrative).

Le respect et l'écoute de son élève, nécessaires à un climat propice à l'apprentissage reviennent systématiquement. A contrario, le manque de considération pour son élève, et ce pourquoi il est là, n'auraient rien de très constructif. ”

(extrait)

**St ex upéry**  
BASE ULM  
Importateur  
Officiel France

Pièces détachées **NYNJA**  
et **SKYRANGER**  
pour Pros et Particuliers

**NYNJA**  
So easy to fly

**FLYLIGHT**

KITS et "PRÊTS À VOLER"  
disponibles sur commande

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

Publicité

**BERINGER**

Un train d'avance...

ROUES  
FREINS  
TRAINS D'ATERRISSAGE

Gain en poids  
en qualité  
en sécurité

[www.beringer-aero.com](http://www.beringer-aero.com)  
04 92 20 16 19  
sales@beringer-aero.com

made in france

Publicité



Le premier Farman Moustique dispose d'ailerons full-span



# Aviette et Avionnette, ancêtres de l'ULM

Après 1918, l'arrêt des productions militaires amène Farman vers l'aviation privée, tandis qu'Alfred de Pischof expérimente l'aviation accessible.



Le Farman Sport mis en scène pour une documentation publicitaire

leur imposant de reverser à l'État les profits consécutifs aux marchés militaires de la Grande Guerre.

Le motoriste Clerget se met en faillite, les avionneurs les plus actifs durant le conflit renforcent le plus possible leurs activités civiles. Farman reconvertit ainsi ses bombardiers Goliath en avions de transport, et mise sur la naissance d'un tourisme aérien utilisant de petits biplaces relativement économiques et simples à piloter.

C'est ainsi que l'avionneur de Billancourt promeut le F-65 David (vite renommé Sport) dont le prototype a volé en 1919 avec un Gnome-Rhône 9Z. Surtout proposé avec des 3-cylindres Anzani de 45 et 60 ch, il est capable de voltige élémentaire et profite d'ailes repliables. Le Farman Sport participe avec succès à plusieurs compétitions, remportant avec Lucien Bossoutrot le Prix du grand écart de vitesse de 1920 et la Coupe Simonet en

Sans comparaison avec les limitations drastiques d'outre-Rhin, où l'article 198 du Traité de Versailles de 1919 supprime toute aviation militaire ou navale à l'Allemagne, et interdit toute production civile bloquée jusqu'en janvier 1921, les constructeurs français souffrent à partir de 1920 des effets de la loi de finances

1921. Une dizaine d'exemplaires sera exportée aux USA parmi les 35 produits jusqu'en 1931.

Farman avait aussi fait voler en mai 1919 le monoplace Moustique motorisé par un flat-twin ABC. Il évolue l'année sui-

L'Avionnette d'Alfred de Pischof, ici présentée par André Millot



vante en HF-206 Moustique I d'envergure réduite à 5 m et allégé de 20 kg. En portant son envergure à 10,50 m, il en dérive en 1922 l'Aviette, une version planeur pesant seulement 43 kg, dont trois exemplaires seront remotorisés l'année suivante avec des 16/18 ch (3-cylindres Salmson et 4-cylindres Sergant), qui s'illustreront en compétition.

Alfred de Pischof, distingué dès 1906 pour ses envols en planeur de la butte de Champlan, et en 1912 pour son arrivée en vol à l'ESTP de Cachan aux commandes de son Autoplan, se consacre après-guerre au projet de mettre l'avion à la portée d'un plus grand nombre par une production de masse pour le tourisme, l'entraînement ou la photo

aérienne. Dépouillée et facilement démontable, son Avionnette est construite chez Chauvière, bien connu pour ses hélices.

En 1922, le monospace minimal réussira une montée à 1800 m et quelques navigations, dont une en six étapes pour l'aller-retour de région parisienne jusqu'en Angleterre avec Lucien Battini, mais il sera fatal à Alfred de Pischof au terme d'une démonstration à Villacoublay.

	Farman Moustique	Farman David	de Pischof Avionnette
1 <sup>er</sup> vol	1919	1919	1921
Type	monospace	biplace	monospace
Longueur	5,75 m	6,14 m	3,50 m
Hauteur	1,55 m	2,47 m	1,30 m
Envergure	7,65 m	7,11 m	5,20 m
Surface	10,8 m <sup>2</sup>	19,7 m <sup>2</sup>	7,4 m <sup>2</sup>
Moteur	ABC scorpion	Gnome-Rhône	Clerget
Puissance	30 ch	60 ch	16 ch
Masse à vide	nc	220 kg	102 kg
Masse max	250 kg	420 kg	nc
Vitesse	105 km/h	140 km/h	90 km/h
Vitesse mini	nc	50 km/h	58 km/h



### Gabriel Gavard

Extraits de *L'esprit des Demoiselle*, histoire des avions ultralégers des origines à 1982, publié chez Cepadues  
 ► [www.cepadues.com](http://www.cepadues.com)

# HELI-TECH

## Centre de formation Pilote hélicoptère Classe 6

**FORMATION BREVET CLASSE 6**  
Emport passager - Vol découverte

**FORMATION INSTRUCTEUR**  
Hélicoptère Classe 6  
Multiaxes - Autogire  
Para moteur - Pendulaire  
Réactualisation instructeur



**DISTRIBUTEUR H3**



**OFFRE SPÉCIALE\***

**PACK ACHAT + FORMATION**

**REMISE 3000 €** + **STAGE HÉLICO 12H + 2H OFFERTES**

\*Eligible aux subventions de l'État et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

---

**CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE**



HTC 130

Hélicoptère  
Ultra Léger

bi-place côte à côte



Cyclique instrumentalisée

**Système de sécurité innovant**

**Motorisations innovantes**

**Système de transmission innovant**

Aérodrome de Montélimar-Ancône  
 26200 MONTELMAR - Drôme - France  
 +33 (0) 6 36 64 84 13 - +33 (0) 4 75 04 21 02  
[www.heli-tech.fr](http://www.heli-tech.fr) - [heli-tech@live.fr](mailto:heli-tech@live.fr)

JUIN 2017 • ULM INFO **100<sup>e</sup>**  **33**

Publicité



# OPEN



### Blouson pilote Workguard

79 €

2 Couleurs bleu France/Marine ou rouge/marine, Nylon enduit PVC, intérieur : 100 % polyester 160 G, doublure Nylon taffetas, waterproof, anti-froid, manches amovibles, col en polaire.  
Tailles : M, L, XL, XXL.



28 €

### Blouson polaire North

3 COULEURS AU CHOIX



100% polyester micropolaire anti-boulochage. 2 poches zippées sur le devant. Fermeture zippée. Grammage : 300 gr/m<sup>2</sup> Couleur bleu marine, bleu Aqua ou vert pomme.  
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



21 €

### Gilet polaire Norway

Gilet Polaire Unisexe sans manches, 100% polyester densité accrue - Short cut - Anti-bouloche - Bande de propreté au col - Col montant. Couleur bleu royal ou rouge.  
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



35 €

### 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.



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 58 (XXL).



69,50 €



### Blouson polaire Penduick



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.



75 €

### Parka 3en1

100% polyester enduction PVC. Coutures thermosoudées étanches. Doublure intérieure bi-matière. Corps, manchettes filet 100% polyester. Fermeture zippée et patte de boutonnage à pressions. Intérieur col polaire. 3 poches devant zippées avec rabat. Capuche amovible doublée en filet avec boutonnage à pressions + stoppeurs. Veste polaire : micropolaire 100% polyester. Manches doublées 100% polyester. Fermeture zippée. 2 poches côté. Veste polaire rattachée à la parka par zip.  
Tailles : S, M, L, XL, XXL et XXXL.

### Manche à air

Tissus Mail Polyester 120 Gr. Résiste à la déchirure et aux U.V. Avec oeillets de fixation.

2 TAILLES

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

110 €

Long. 4,00m  
Diam. 1,00m  
Circonférence 3,14m

190 €

20 €

### Drapeau fédéral

Traité scotchguard  
Taille 1 mètre,  
livré prêt à poser.



### Gilet Sécurité

Logo fédéral sur le dos. Deux bandes haute visibilité de 5cm. Fermeture velcro®. 120 gr/m<sup>2</sup> Tailles : XL - XXL

QUALITÉ PRO



LES INDISPENSABLES



**Gilet Reporter Wild**

Typé "Tour ULM", 65% polyester / 35% coton sergé. 4 poches devant : 3 poches à soufflet avec rabat pressionné. 1 poche poitrine à 2 compartiments avec rabat. Finition bordée à l'encolure, bas de vêtement et emmanchures. Fermeture zippée ton sur ton. Tailles : M, L, XL, XXL.

**29€**

**PRATIQUE**



**Pantalon 2 en 1 Kariban**

100% coton sergé. Lavage aux enzymes. Fermeturezippée YKK® avec bouton pression. 4 poches avant et 3 arrière. Bas de pantalon détachable par zip pour une version bermuda. Anneau plastique pour mousqueton à la ceinture. 245 g/m<sup>2</sup> Tailles : S, M, L, XL, XXL

**PRATIQUE TRANSFORMABLE EN SHORT**

**59€**

**Casquette Army**

Casquette armée 100% coton lourd lavé. Taille ajustable par bande métallique. 3 couleurs au choix : beige, vert olive ou noir.



**10€**

**Bob Baroudeur**

100% coton sergé brossé épais. Finitions en surpiqûres sur le pourtour. Bande de renfort sur calotte. Lanière avec stoppeur cuir pour réglage. 4 œillets d'aération métalliques.

**14€**



**29€**

**Chemisette Brooklyn**

Chemise homme en twill de coton. Casual. Col classique 2 boutons. Poche côté cœur. Patte 7 boutons ton sur ton. 2 boutons de rechange. Tailles : S, M, L, XL, XXL.



**Polo Rugby**

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

**35€**

**QUALITÉ**



**Sweat-Shirt New Supreme**

**23€**

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

**3 COULEURS AU CHOIX**



**Chemise Oxford**

70% coton oxford / 30% polyester. Pointe de col boutonnée. Boutons ton sur ton cousus en croix. Poche poitrine côté gauche en V. Empiècement dos double avec 2 plis d'aisance. Poignet réglable à angles arrondis avec patte de manche capucin boutonnée. 2 boutons de rappel. Bas arrondi. Tailles : S, M, L, XL, XXL.

**35€**



**12€**

**T-Shirt Victory**

Col en V avec bord côte, couleur : marine blanc ou mauve, jersey 190 gr. 100 % coton semi peigné. Tailles : S, M, L, XL, XXL.



**T-Shirt Moon**

**12€**

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.

**18€**

**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.



**Polo Spring**

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



**18€**



**19€**

**Cravate fédérale**

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

**Pin's inox**

**3€**

Diam.: 22mm.



**17,50€**

**Cartabossy**

VFR France 2017 Jean Bossy Tous les terrains

Ech.: 1:1 000 000 La "Cartabossy" VFR France 2017.



**Carte murale**

Air Million France 2017 Editerra

Retrouvez l'intégralité des bases ULM et des aérodromes. Dim.: 117x130 cm. Pélliculage mat recto/verso, 250 gr/m<sup>2</sup> Ech.: 1:1 000 000



**30€**

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

**Ecussons**

**5€**

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



**6€**



**Porte-clés fédéral**

En cuir véritable, diam. 30mm, anneau acier nickelé, logo fédéral époxy finition nickel brillant. Livré sous boîte cadeau noire.

**8,50€**



## AG DU 25 MARS 2017

# RAPPORT MORAL



“ *Mes Chers amis,*

Voilà une nouvelle mandature qui s’achève et je vais avoir le plaisir de vous présenter le rapport moral de notre activité pour l’année 2017, cette lecture est toujours un petit peu rébarbative et je promets de faire le maximum pour ne pas vous endormir.

Vous avez tous reçu un T-shirt qui porte un logo qui définit bien ce qu’est l’ULM, un monde de passion, de responsabilité, de liberté. Ces trois mots passion, responsabilité, liberté, expliquent votre présence aujourd’hui à cette Assemblée Générale.

Oui nous sommes 15 344 passionnés qui pratiquons ce loisir pour le plaisir de se retrouver ensemble sur une plate-forme ULM, de pouvoir vivre et faire partager un idéal, de pouvoir s’émerveiller de la beauté du vol et de savourer les paysages de notre beau pays vu du ciel, oui nous sommes des passionnés !

Nous le faisons en toute responsabilité, cette responsabilité qui nous a été rendue, que nous assumons pleinement et je dirais même que nous revendiquons. Elle est fondamentale, c’est par cette responsabilité que nous sommes différents des autres pratiques aéronautiques.

Cela confère beaucoup de liberté et là aussi dans ce monde où tout est codifié, normalisé, administré, nous mesurons notre chance de pouvoir bénéficier de cette réglementation unique aussi bien adaptée à l’ULM, synonyme du développement de notre pratique.

Dans cette Europe où les intérêts divergent, où certains pays essaient de nous imposer une vision qui n’est pas la nôtre, nous devons continuer à défendre notre conception de l’ULM à la française dans sa définition ultralégère.

Je veux remercier ici la DGAC et la MALGH pour le soutien et la convergence d’actions avec notre fédération dans le sens du maintien d’une réglementation déclarative et libérale même si certains aménagements peuvent être discutés.

C’est le cas pour la masse de nos machines, nous devons être très vigilants sur les évolutions réglementaires envisagées par le Parlement européen lors de la mise en place de l’annexe I qui remplacera l’annexe II.

Vous le savez, une majorité de pays en Europe milite désormais pour les 600 kg notamment au sein de l’EMF. Nous sommes évidemment contre parce que cela nous écarterait trop de la définition de l’ULM et nous ferait perdre notre liberté spécifique. Il ne faut pas que nous soyons confondus avec l’aviation certifiée et son carcan réglementaire déjà appliqué à l’ULM dans plusieurs pays européens.

Dans cette situation, il est évident que nous ne pouvons pas rester passifs ou attentistes. Nous avons l’obligation de faire des propositions constructives qui permettent de prendre en compte notre parc actuel tout en limitant les dérives.

Nous venons d’avoir une réunion avec la MALGH et les experts de la DGAC qui nous représentent auprès des instances européennes pour s’assurer des intentions de notre administration et définir une position commune.

Nous avons accepté la possibilité d’envisager pour nos ULM une MTOM à 500 kg + parachute en conservant, c’est très important, une vitesse mini de 35 kt (VS0) sans modification de la réglementation actuelle.

Cette option nous permet ainsi de rejoindre la position du Conseil européen, différente il faut le rappeler de celle du Parlement. Cette proposition a été examinée et votée à l’unanimité par le dernier Comité Directeur fédéral.



Cette évolution raisonnée a été construite et argumentée sur la base du maintien de nos ULM avec une faible énergie cinétique (la force générée à l'impact) caractérisée par la masse mais surtout la vitesse ( $E=1/2MV^2$ ). En l'occurrence cette modification à 500 kg reviendrait à limiter l'énergie cinétique à 89 Mjoulés maxi au lieu de 73 Mjoulés actuellement pour 450 kg/35kt. Alors que celle d'un ULM à 600 kg et 45 kt serait de 160 Mjoulés soit plus du double ! C'est probablement un des points les plus importants pour nous permettre de préserver l'avenir de l'ULM dans notre système déclaratif français.

Vous le savez tous, cette mandature a été marquée par de nombreux événements de toutes sortes.

L'année 2015, avec cette accidentologie hors norme nous a profondément touchés, et a aussi suscité beaucoup d'inquiétude et d'incompréhension, elle a remis sur la table la nécessaire réforme de la formation des instructeurs.

Ce dossier entre maintenant dans sa phase finale, les textes ont été mis en consultation publique et la FFPLUM a exprimé son désaccord sur plusieurs points essentiels, de même que vous avez été nombreux à faire part de vos observations.

Je peux vous assurer que ces observations ont été prises pour la plus grande part en compte par les services de la DGAC, et nous en aurons une nouvelle présentation début avril qui devra intégrer les particularités propres à chacune des 6 classes et plus particulièrement pour le paramoteur.

Il faut garder à l'esprit que l'objectif final de cette réforme est d'aller vers une amélioration de la sécurité et cela passe nécessairement par la qualité de l'instruction de nos pilotes et donc de la formation de nos instructeurs.

Concernant l'accidentologie de 2016, même si celle-ci est revenue à un niveau très bas, il faut noter que le nombre d'accidents n'a pas diminué de façon significative, c'est seulement leur gravité qui a changé puisque le nombre de décès a été divisé par deux. Il est primordial de rester vigilants et de renforcer sans relâche nos actions en faveur de la sécurité des vols.

Nous avons eu à aborder le difficile dossier du certificat médical de non contre-indication qui nous était imposé annuellement dans le cadre d'une loi de simplification sans aucune justification en rapport avec l'accidentologie. La bataille a été rude mais nous avons maintenant les textes définitifs et le décret d'application en cours de signature qui nous assure le maintien d'un système similaire au système actuel où notre Commission médicale fédérale aura la possibilité d'intervenir.

Je peux vous assurer que sur ce dossier, il nous a fallu batailler ferme en demandant l'appui du CNFAS. Il faut noter que l'intervention du CNOSF (Comité Olympique) auprès du ministère des Sports a été décisive dans l'obtention de cet aménagement.

Dans le domaine de nos couvertures d'assurance, la négociation dans le cadre de l'UFEGA de nos contrats pour les quatre ans à venir exercice 2017-2020, n'a pas été facile, je peux vous dire qu'avec notre courtier fédéral « Air Courtage » nous avons négocié durement pour garder des conditions de garantie et de tarif acceptables. Pour les clubs nous avons mis en place un contrat fédéral pour la couverture des manifestations aériennes à des conditions plus accessibles.

Nous avons eu aussi à appliquer la réforme voulue par la loi « NOTRe », avec l'adoption des nouveaux découpages des régions, la création de nouveaux Comités régionaux, la dissolution des anciens et la définition d'une organisation différente a été compliquée. Nous avons souhaité mettre en place une fonction de délégué départemental avec l'objectif de nous rapprocher du terrain et des clubs, de favoriser le dialogue et de permettre une meilleure information. Cette réforme, Ô combien importante a nécessité de la part de la commission des comités régionaux un travail considérable. Je veux remercier ici René Viguié pour son engagement hors norme et Jean-Marc Ketel qui l'a appuyé dans ce dossier. C'est grâce à eux que cette réforme a été rondement menée et nous pouvons dire aujourd'hui que cette nouvelle régionalisation est un succès. Il va y avoir une période de rodage et d'adaptation mais j'ai confiance et je sais que les nouveaux présidents fraîchement élus feront le maximum pour le développement de leur région.

La compétition nous a aussi donné de grandes satisfactions. Le groupe France et ses champions se sont illustrés dans les compétitions internationales ramenant à la France de nombreuses médailles d'or. La soirée des champions au comité National Olympique Français a permis à notre dizaine de champions du monde de figurer parmi les autres champions du monde toutes disciplines confondues et d'être d'excellents ambassadeurs de l'ULM. Nous leur adressons toutes nos félicitations et nous espérons qu'ils continueront à briller sur tous les podiums et à porter haut et fier les couleurs de l'ULM français.

En 2017 la loi nous a imposé de revoir nos statuts et les différents règlements sous le contrôle du ministère de la Jeunesse et des Sports. C'est notre conseil Serge Conti qui a géré cette obligation, et nous en avons profité pour faire une remise à niveau de certains points comme par exemple le passage à 20 membres du Comité directeur devenu indispensable en fonction des



postes et qualifications nécessaires au bon fonctionnement fédéral.

Toutes ces modifications se font dans un contexte où les dotations qui nous sont affectées par les ministères dans le cadre des commissions fédérales sont en baisse constante : moins 17 % pour le ministère des Sports, moins 23 % pour le ministère des Transports. Ces baisses de moyens impliquent pour notre fédération de s'adapter au monde d'aujourd'hui. C'est une inquiétude pour demain parce qu'il est illusoire de penser qu'un jour elles augmenteront de nouveau.

Nous sommes donc contraints de faire des économies. Nous avons commencé avec la dématérialisation des licences, poste extrêmement important et qui, comme vous le verrez dans notre bilan, nous permet un gain appréciable.

Nous en avons profité pour créer une licence membres sympathisants permettant la couverture de bénévoles au sol présents dans les clubs.

Nous avons mis en place la généralisation de la diffusion de l'ULM Info qui est tiré maintenant à 17 000 exemplaires, le deuxième tirage de la presse aéronautique française. La modification du mode d'impression et de la qualité du papier nous permet de rééquilibrer un budget qui était en déficit tout en remplissant notre obligation légale d'information de nos adhérents.

Un autre poste est important, c'est la modernisation de l'informatique fédérale et sa sécurisation aujourd'hui plus que jamais à l'ordre du jour. Nous avons subi récemment plusieurs attaques importantes. C'est un point de passage obligatoire. Nos supports Internet font aussi l'objet de notre attention, le REX vient d'être récemment refondu, le toilettage et l'évolution de BASULM sont commencés et le site fédéral suivra dans le courant de l'année. Là aussi, c'est un travail considérable.

Je vous ai détaillé un ensemble d'événements que nous avons eu à aborder, mais bien entendu, l'événement le plus marquant de cette mandature a été la disparition de notre ami Dominique Méreuze. Personne n'était préparé à ce départ et pour tous les membres du Comité Directeur, il a fallu se serrer les coudes et assurer cette succession difficile.

J'ai une pensée affectueuse pour Dominique qui a tellement donné pendant ces 18 années au service de notre Fédération et qui en a fait une fédération majeure et respectée dans le monde aéronautique. Nous lui devons énormément.

Bien entendu je ne peux pas citer toutes les actions que nous menons au jour le jour, ce serait trop long dans un rapport moral, je prendrai pour exemple la subvention pour le remplacement des radios 8,33. Une demande de subvention européenne est actuellement à l'étude auprès des instances européennes. Cette demande a toutes les chances d'aboutir.

Le texte sur les aéro surfaces en attente dont la signature est remise depuis plusieurs mois. Notre participation et notre soutien à la création d'une Fédération Tunisienne des sports de l'air avec la formation de leur premier instructeur ULM trois axes. Et bien d'autres dossiers !

Je n'insisterai jamais assez sur le rôle des bénévoles, leur présence, le travail et les renoncements nécessaires pour permettre un bon fonctionnement de notre Fédération.

Je dois remercier tous les membres élus du Comité Directeur et les soutiens aux commissions qui sont tout aussi importants et essentiels. Tous ensemble nous avons réussi avec enthousiasme et un engagement qui n'a pas faibli à garder la ligne qui avait été définie et faire en sorte que nous puissions continuer d'avancer.

Il est tout à fait vital pour nous de conserver et d'amplifier dans l'avenir la solidarité et la motivation nécessaire à la réalisation des objectifs de la nouvelle mandature.

Une nouvelle équipe va s'installer aux commandes de la fédération. Je souhaite que les choix que vous ferez permettent de conserver la ligne politique qui a été la nôtre depuis des années et surtout de préserver notre philosophie de l'ULM.

Je vous remercie du fond du cœur de la confiance que vous m'avez accordée, des témoignages de sympathie que vous m'avez adressés, aussi après de nombreuses années de labeur bénévole, passionnant, dévoreur de temps, mais je dois l'avouer un peu usant. Je vais laisser les manettes à plus jeune que moi, je suis disposé à leur apporter tout mon soutien et mon aide tant que ma santé le permettra, parce que je crois en cette génération ULM.

*J'ai la conviction que notre Fédération que j'aime mérite toute notre attention et notre dévouement. Je suis optimiste pour l'avenir. Vive l'ULM ! Vive la génération ULM !*



*Je vous remercie.*

**Pierre-Henri Lopez**  
Président de la FFPLUM





AG DU 25 MARS 2017

## RAPPORT FINANCIER



Présidentes, Présidents, Mesdames, Messieurs

C'est toujours un plaisir renouvelé que de vous retrouver pour vous présenter les résultats comptables de votre Fédération. Je vous présente également les comparaisons entre prévisionnel et réalisé 2015 et le prévisionnel 2016. Comme l'année précédente, les comptes sont regroupés en grands groupes du plan comptable.

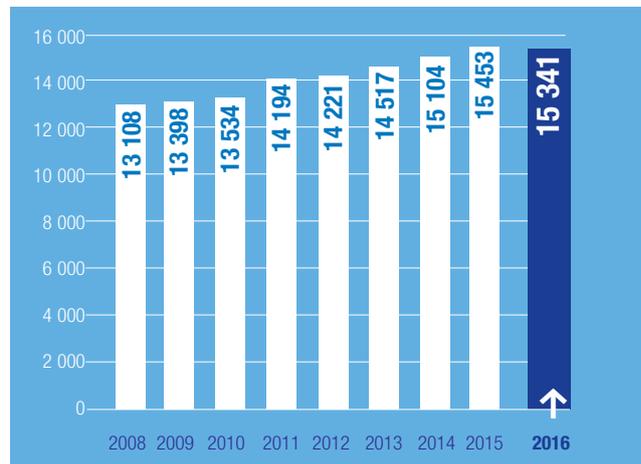
Géraldine François-Haugrin, comptable, et moi-même, votre trésorière, avons participé à la tenue de la comptabilité tant générale qu'analytique. Monsieur Prefol, du cabinet Open Conseil, notre expert-comptable, vous présentera le bilan financier de notre Fédération. Madame Vetterl, notre commissaire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

Le résultat 2016 présente de nouveau un solde excédentaire dû aux 15 341 adhérents qui ont rejoint la FFPLUM en 2016. Le montant total des cotisations de l'exercice 2016 s'élève à 1.053.828 €39 : alors qu'il était de 942.470 € en 2015, cette augmentation est due à l'incorporation de notre magazine ULM Info dans le prix de la cotisation. Vous recevez donc tous, maintenant, notre publication.

Le résultat excédentaire, soit 59.293 €58 sera naturellement affecté aux fonds associatifs qui seront ainsi renforcés. Le montant de nos fonds propres s'élève à 442.332 €98.

Nous notons un très léger fléchissement (-0.72%) mais au moment où j'écris ce rapport, le nombre de licenciés est en augmentation par rapport à l'année précédente.

.../...



> budget de fonctionnement des Commissions		2016
<b>SUBVENTIONS MINISTERE ET RELIQUATS</b>		
BUDGET		263 333
DEPENSES		263 333
RESULTAT		0
<b>PARTICIPATION FFPLUM SUR ACTIONS</b>		
BUDGET		152 141
DEPENSES		152 141
RESULTAT		0
<b>INSCRIPTIONS PARTENARIATS ET AUTRES</b>		
BUDGET		232 934
DEPENSES		232 934
RESULTAT		0
<b>QUOTE PART COMITES REGIONAUX &amp; JEUNES</b>		
BUDGET		101 424
DEPENSES		101 424
RESULTAT		0



> comparatif des résultats	2016	2015	ECART
<b>SIEGE</b>			
PRODUITS	913 942	922 442	- 8 500
CHARGES	772 052	775 588	- 3 536
RESULTAT	141 890	146 854	- 4 964
<b>BOUTIQUE</b>			
PRODUITS	20 042	24 013	- 3 611
CHARGES	24 287	27 274	2 987
RESULTAT	- 3 885	- 3 261	- 624
<b>COMMUNICATION</b>			
PRODUITS	126 968	87 855	29 113
CHARGES	205 680	222 119	-16 439
RESULTAT	- 78 712	- 124 264	45 552
<b>RESULTAT</b>	<b>59 293</b>	<b>19 329</b>	<b>39 964</b>

> récapitulatif	
TOTAL BUDGET DE FONCTIONNEMENT COMMISSIONS	749 832
TOTAL BUDGET SIEGE	1 002 019
SOUS-TOTAL	1 751 851
RESULTAT	59 294
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 811 145</b>

### FFPLUM / Analyse résultat 2016

Ce tableau compare les résultats 2016 et 2015 par section soit le Siège, la boutique et la communication.

Pour une analyse fiable ; les produits liés à l'ULM Info (inclus dorénavant dans le prix d'adhésion) ont été déduits des produits du siège et ajoutés aux produits de la communication soit (15 344 \* 7.50 = 115.080).

### SIÈGE

Nous notons une légère baisse des produits (moins d'adhérents) en partie compensée par une baisse des dépenses.

La quote-part de subventions donnée aux Commissions est toutefois en augmentation de 18 700 €. Le résultat du Siège est donc en légère diminution de 5 000 € par rapport à 2015.

### BOUTIQUE

Les produits et les charges sont en diminution ; l'évolution entre les résultats 2015 et 2016 est donc stable. (hors variation des stocks).

### COMMUNICATION

Il y a une augmentation significative des produits (+ 29 100 €) qui s'explique par une diffusion de l'ULM info à tous les adhérents.

Il y a une baisse des charges de 16 500 €

Le coût lié à la section communication entre 2016 et en 2015 est en nette diminution de 45 600 €

Nous pouvons expliquer cela ainsi : une renégociation des coûts de fabrication de l'ULM Info a permis de réaliser une économie estimée à 11 000 €. Les autres frais relatifs à la communication sont en baisse de 34 000 €

### REMARQUE

Certains se questionnent sur la destination des excédents, une association « sans but lucratif » n'a pas le droit de faire des excédents ; je précise que : **Une association est parfaitement autorisée à réaliser des excédents.** Je rappelle que ceux-ci sont nécessaires pour maintenir un équilibre financier (fonds de roulement positif) de la structure et financer les projets associatifs (investissements, opérations exceptionnelles...)

Le principe de non lucrativité signifie simplement que les excédents et les actifs restant en cas de dissolution de la structure ne peuvent être partagés par les membres de l'association ; ils devront faire l'objet d'une dévolution à une autre structure associative.

### ACQUISITIONS

Matériel : 8.586 € Agencements : 763 €

### EMPRUNTS

Le montant brut des emprunts s'élève à 25.863 € dont 8.656 € à un an au plus et 17.207 € de plus d'un an et moins de 5 ans.

### AFFECTATION DES RÉSULTATS

Conformément aux engagements de l'Assemblée générale 2015, les quotes-parts "Jeunes" et "Comités régionaux" ont été affectées aux Commissions concernées, pour un montant de 47.969 €21 pour la Commission "Jeunes" et de 53.455 €03 pour la Commission "Comités régionaux", le solde des cotisations soit 952.404 €15 vient s'ajouter aux autres produits du Siège :

Le résultat excédentaire, soit 59.293 €58 sera naturellement affecté aux fonds associatifs qui seront ainsi renforcés. Le montant de nos fonds propres s'élève à 442.332 €98.

### COTISATIONS 2018

Bien que cette année, nous devons faire face à une diminution des subventions qui nous sont accordées par nos ministères de tutelle, nous avons décidé de maintenir le mode de calcul de l'augmentation des cotisations.

Ainsi, fidèles à nos engagements, la cotisation fédérale sera indexée du coût de la vie au 31 décembre 2016 soit +0.60% donc pour 2017, la cotisation fédérale sera au total de 75 €10.



Je vous rappelle que la cotisation de base : est de 68 €25, elle comprend l'ULM Info et la protection juridique à laquelle j'ajoute les participations financières de chacun d'entre nous aux commissions « jeunes » et « Comités régionaux » pour respectivement 2 €75 (dont 1 € pour les cadets ULM) et 4 €10 pour les Comités régionaux.

Suite à la demande d'un grand nombre d'entre vous, nous soumettons à votre vote une cotisation dite « Sympathisant » de 25 € pour les - de 25ans et de 40 € pour les + de 25 ans.

### PRÉVISIONNEL 2017 ET RÉALISÉ 2016

Ainsi que vous pouvez le constater à la lecture de ce tableau, et comme les années précédentes, la politique de rigueur que nous menons permet d'équilibrer nos comptes. Mais il est toujours difficile de répondre par la négative à une demande de budget supplémentaire.

Nous vous apporterons les mêmes services que vous appréciez.

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

Notre objectif reste toujours le même, celui de conserver un montant de fonds de roulement global significatif.

Je me félicite des bonnes relations que nous avons toujours entretenues avec le ministère de la Santé et des Sports ainsi qu'avec la Direction Générale de l'Aviation Civile qui nous accueille encore aujourd'hui. Personnellement je tiens à remercier le personnel de ces deux ministères qui m'a aidée à l'élaboration des conventions d'objectifs 2017.

*Merci Président, merci Mesdames et Messieurs les membres du Comité Directeur fédéral pour votre confiance.*

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



**Denise Lacote**  
Trésorière FFPLUM



## ÉLECTION DES MEMBRES DU COMITÉ DIRECTEUR FÉDÉRAL



Inscrits : 1996 voix - Présents ou représentés : 709 voix  
Classement :

01- Louis COLLARDEAU	661 voix
02- Marie-Françoise VALLÉE-DUBUS	657 voix
03- Éric GALVAGNO	643 voix
04- Éric CADIER	629 voix
05- Sébastien PERROT	612 voix
06- Denise LACOTE	607 voix
07- Christian PICCIOLI	599 voix
08- Dominique CERVO	585 voix
09- Alain CATALAN	577 voix
10- Alain POSTAL	577 voix
11- Pierre-Henri LOPEZ	574 voix
12- Marie-France JÉHANNE	565 voix
13- Charles POUILLARD	532 voix
14- Jean-Christophe GIBERT	506 voix
15- Thérèse PORCHERON	495 voix
-----	
16- Luc COURTAÏN	233 voix
17- Éric LEFEBVRE	222 voix
18- Jean-Pierre CURSOLLE	166 voix
19- François PETER	164 voix
-----	

Abstentions : 204 voix

GÉNÉRATIONS ULM



## LE COMITÉ DIRECTEUR

Sébastien PERROT	Président
Eric CADIER	Médecin fédéral
Alain CATALAN	Secrétaire fédéral-Relations administratives Support communication et international
Dominique CERVO	Responsable magasin de stockage Commission création et défense bases ULM Dossiers éoliens
Louis COLLARDEAU	1 <sup>er</sup> vice-président Relations internationales-Réglementation
Eric GALVAGNO	Responsable Commission sécurité des vols
Jean-Christophe GIBERT	Responsable Commission formation
Marie-France JÉHANNE	Responsable Commission féminine
Denise LACOTE	Trésorière
Pierre-Henri LOPEZ	2 <sup>ème</sup> vice-président-Chargé de missions Manifestations fédérales
Christian PICCIOLI	Responsable Commission développement durable
Thérèse PORCHERON	Responsable Commission sportive
Alain POSTAL	Responsable Commission Vols adaptés
Charles POUILLARD	Responsable Comités régionaux
Marie-Françoise VALLÉE-DUBUS	Responsable Commission jeunes

## SUPPORT AUX COMMISSIONS

Bernard BONNET	Commission enseignement
Serge CONTI	Avocat conseil
Claude CORDELLE	Conseiller technique assurances
Didier EYMIN	Commission paramoteur et référent ballon
Thomas GADAUD	Conseiller technique motorisations
Christian GAILLARD	Commission espaces aériens
Gabriel GAVARD	Rédacteur en chef de l'ULM Info
Pierre KOLODZIEJ	RASU - statistiques accidentologie
Pierre POUCHES	Conseiller technique motorisations
Julien TOURBEZ	Commission Informatique
CNFTE - Christian AUGÉ	Président CNFTE



# AIDES fédérales

## IMPORTANT

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 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.





## 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).

## sécurité 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.

- Formulaire de demande téléchargeable dans  
▶ l'ESPACE PratiQ sur ▶ <http://boutique.ffplum.fr/>

Consultez le détail des principes et de la procédure sur le site fédéral [www.ffplum.fr](http://www.ffplum.fr)

# JE VOLE, JE M'ASSURE !



# AIR

## AIR COURTAGE ASSURANCES



Votre courtier d'assurance  
spécialiste de l'ULM



0 800 777 107



ffplum@air-assurances.com

### Consultez-nous pour vos assurances...

Responsabilité Civile et Casse ULM  
Hangar de parking d'aéronefs  
« SUP'AIRSPORTS », l'individuelle accident du pilote multi-activités  
Assurance de vos prêts immobiliers  
RC des professionnels de l'aéronautique



**Demande de devis sur [www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)**