

ULM

info



LA FFPLUM
EST MEMBRE DU



Revue fédérale trimestrielle
MARS 2019 • N° 107



**L'assurance
fédérale 2019**

**ADAC
à Gap**



Le printemps arrive, le nouvel arrêté ULM également !

Vous êtes nombreux à vous préoccuper de la date de parution du prochain arrêté ULM. Les délais de publication réglementaires ne répondent pas à une science exacte mais ils ne devraient pas dépasser le mois de juin 2019. Les équilibres généraux de l'arrêté sont connus et ont fait l'objet d'une communication au mois de septembre (ULM-Info n° 105).

Le périmètre ne devrait évoluer que marginalement, mais les coups de boutoir des lobbys les plus variés ont été intenses jusqu'au bout. C'est grâce à un travail étroit bien en amont entre la Fédération et la DGAC que la cohérence d'ensemble a été maintenue. Que doit-on principalement retenir à ce stade ?

D'abord se féliciter que la réglementation ULM soit nationale. C'est ce qui permet de travailler de manière efficace en étant au plus près des besoins. Imagine-t-on seulement les efforts qu'il faut déployer pour déplacer un texte dans le cadre européen de l'aviation certifiée ? La France sera donc le premier pays à produire une nouvelle réglementation un an après la redéfinition du périmètre de l'Agence européenne. De nombreux pays (notamment frontaliers) attendent la parution de ce texte pour s'en inspirer. C'est sur ces nouvelles bases que se mettront en place les accords entre pays pour permettre le vol transfrontalier comme cela a toujours été le cas.

Ensuite, et c'est le principal pour nous, rien n'a été changé dans le principe d'une réglementation déclarative tant pour les constructeurs que pour les pilotes. Aucun alourdissement réglementaire, et

dans la mesure du possible des simplifications (notamment pour l'identification) ou des ajustements pragmatiques (sur les limitations de puissance par exemple). L'unité des six classes est préservée, sans pour autant appliquer des critères techniques identiques quand cela ne se justifie pas. L'unité d'ensemble n'est pas tant liée à une masse qu'à une réglementation non certifiée nationale pour une aviation ultra-légère motorisée innovante et accessible.

C'est cet écosystème qui fait l'originalité de l'ULM. Les polémiques sans fin sur les masses sont dépassées. La contrepartie de cette réglementation très libre est de garantir la bonne tendance de la sécurité des vols. La réglementation fait partie d'un tout, avec la sécurité et la formation.

C'est dans cet ensemble qu'il faut agir et pas seulement en regardant un bout réglementaire en dehors de ce contexte.

Que se passera-t-il lors de la parution de l'arrêté pour les propriétaires ? Rien, pour la plupart des machines. En revanche pour ceux qui souhaitent obtenir les marges techniques supplémentaires, et si le constructeur l'a prévu, il faudra refaire une carte d'identification mais il n'y a pas d'urgence particulière. Les réunions de travail très régulières que nous avons avec l'ensemble des directions de la DGAC se poursuivront pour faciliter cette transition.

C'est long de faire des textes réglementaires, plus encore pour défendre une conception de l'aviation un peu hétérodoxe. Mais on finit par y arriver, en restant fédérés.

N'oubliez pas la licence !

N'oubliez pas de faire découvrir
notre pratique !

Bons vols en toute sécurité.



Sébastien Perrot
Président de la FFPLUM



au sommaire du 107

- 2 Editorial**
par Sébastien Perrot
- 4 Vie ulmiste**
Quelques conseils et infos
- 6 Le cas de Fayence : il faut que ça bouge !**
par Sébastien Perrot
- 7 Les nouvelles structures**
- 7 En bref : le théorique ULM et la classe 5** *par Sébastien Perrot*
- 8 Galdez : qui peut le moins peut le plus !** *par Gabriel Gavard*
- 12 Assurance 2019**
- 13 Pourquoi et comment s'assurer**
- 14 Les tarifs d'assurance**
- 15 La sécurité en chiffre**
par Pierre Kolodziej
- 16 Journée IULM34 à Montpellier**
par Charlaïne Papet
- 20 Sport et compétition**
par Mohamed Azzouni
- 22 Vos photos**
Cadrez, cliquez, contribuez !
- 24 Sécurité : positions inusuelles, comment s'en sortir ?** *par Eric Galvagno*
- 26 Formation : lettre aux instructeurs**
par Jean-Christophe Gibert
- 28 Enquête : la saturation de l'élève** *par Bernard Boudou*
- 30 Espace aérien : toujours en mouvement !** *par Christian Santini*
- 34 Témoignage : le bonheur de voler en toute simplicité**
par Marie-Françoise Vallée-Dubus
- 35 16^e rassemblement des femmes pilotes ULM**
- 36 Portrait : Roxanne, mécanicienne aéronautique**
par Virginie Dunand
- 37 FCL055 : ils n'ont pas les deux pieds dans le même sabot !**
par Denis Desmarquets
- 38 Un siècle d'ULM : l'envol des biplaces britanniques** *par Gabriel Gavard*
- 40 Aides fédérales**
L'ensemble des aides accordées aux jeunes, aux instructeurs ou enseignants, aux structures, et celles liées aux équipements de sécurité
- 41 Agenda ULM**
Les dates à retenir
- 42 Tour ULM 2019**
par Pierre-Henri Lopez et Marie-Françoise Vallée-Dubus

32 La boutique fédérale



Short pride



Gabriel Gavard
Rédacteur en Chef
► ulm-info@ffplum.org

La compétition d'atterrissage, bien entendu le plus court possible, égaye l'activité ULM depuis les premières réunions sportives. Mais quid du décollage ? L'adaptation ultralégère d'un fameux rendez-vous alaskien (cf. pages 8/9) ouvre de remarquables possibilités, car elle dépasse la classe "avion".

Encore timidement, car seulement deux autogires participaient au 1^{er} Galdez, qui ont montré de bonnes performances par vent favorable. Et si un pendulaire monoplace bien motorisé, et bien freiné, avait concouru ? Aurait-il enfumé tous les participants ? Et un paramoteur ? La multiplicité de l'ULM contribue à améliorer l'ensemble de l'aviation. Soyons-en fiers !

Contribuez, notre passion a besoin de tous !

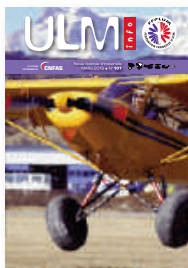
Retrouvez-nous sur les réseaux !



ULM Info est la revue des adhérents de la Fédération Française d'ULM
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier
94700 Maisons-Alfort

Tél. 01 49 81 74 43
Site ► www.ffplum.fr

Anciens numéros :
si vous souhaitez recevoir d'anciens numéros, 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 : Marie-Françoise Vallée-Dubus, Caroline Cognet-Renard, Virginie Dunand, Charlaïne Papet, Pierre-Henri Lopez, Louis Collardeau, Eric Galvagno, Jean-Christophe Gibert, Pierre Kolodziej, Mohamed Azzouni, Gérald Blücher, Christian Santini, Bernard Boudou, Jérôme Bonnard, Denis Desmarquet.

Crédit Photos : FFPLUM, CA2S, Air Création, G. Gavard, DR.

Design & fabrication : Agence CA2S

Imprimé en France à 17 000 exemplaires.

ULM Info 107 © Tous droits réservés FFPLUM - 03.2019

► En couverture - Photo © G. Gavard



Remise en vol de l'ULM

Après des semaines passées dans le hangar, votre machine doit être examinée avant de repartir en vol.

Dans un premier temps, il faut purger les réservoirs pour éliminer toute trace d'eau. Si l'essence a plus de deux mois, elle doit être mélangée pour avoir au moins 2/3 d'essence "neuve" dans les réservoirs, et le filtre à essence doit être changé. Ne faites pas d'économies sur ce point, car votre vie peut en dépendre : filtre obstrué = moteur arrêté.

Il est vivement recommandé de faire un point fixe avant le décollage pour vérifier tous les

paramètres moteur. Un moteur qui fonctionne bien au sol, fonctionne bien en vol.

Côté cellule, il est nécessaire de vérifier sa voile, son entoilage et globalement toute la structure pour vérifier que l'humidité hivernale n'a pas endommagé la structure.

Ne volez jamais si vous avez un doute. Dans ce cas, contactez-nous (onglet >Pratiquer, puis >Mécanique sur le site fédéral).

Thomas Gadaud
CNFTE



Subvention 8.33

Les propriétaires d'équipements radio 8.33 kHz, achetés et installés entre le 13 mars 2018 et le 31 décembre 2020 en remplacement d'une radio 25 kHz, pourront bénéficier d'une aide allant jusqu'à 20% du coût d'équipement et d'installation.

Cette subvention accordée par l'Union Européenne sera distribuée par la DGAC.

Une page spécifique sera ouverte sous peu sur le site Internet de la DGAC et indiquera les documents à fournir (probablement factures et LSA). La procédure sera dématérialisée et il est prévu de s'inscrire et de fournir les documents en ligne.

Selon Pierre-Yves Huerre, chef de la MALGH (Mission aviation légère, générale et hélicoptères de la DGAC), la page est en cours de test et devrait ouvrir en mars (initialement, c'était en février, mais il y a eu des soucis de mise au point). Les fédérations seront les premières informées. Il faudra compter au moins trois mois pour recevoir les paiements.

Michel Hirmke - Chargé de mission



Championnats du monde de paramoteur 2020

C'est confirmé, les Championnats du monde de paramoteur de 2020 se dérouleront en France.

Fête des sports aériens 2019



Pour sa seconde édition du 11 au 19 mai, l'événement national vise à donner l'occasion à tous de tutoyer le rêve d'Icare.

Sur plusieurs sites, les différentes activités aériennes iront à la rencontre du public, par de simples journées portes ouvertes organisées par des clubs, ou des organisations où plusieurs disciplines se rejoindront. L'objectif est également de valoriser les aspects culturels, sportifs et sociétaux de nos activités, en favorisant le "vivre ensemble", les échanges et le partage entre disciplines sur des lieux de pratiques communs, et en réaffirmant collectivement l'importance des aérodromes de loisirs et de nos sites de pratique dans l'animation des territoires.

La coordination de la Fête est assurée par le CNFAS, qui regroupe neuf fédérations, soit un total 150 000 pratiquants. La carte des manifestations prévues est présentée et mise à jour sur > cnfas.fr

Contact et info : Francis Berthelet
> fberthelet@ffplum.org 06 30 22 61 12



La licence 2019 en progression !

En février, les chiffres des licences confirmaient une très forte hausse sur l'année précédente : + 106% de renouvellement (9.136 contre 8.610 le 21 février 2018), + 110% de licences enregistrées (10.012 contre 9.094) et + 181% de nouvelles licences (876 contre 484).



Alerte Rotax pour les moteurs turbocompressés

Suite à une défaillance de fabrication, Rotax a émis en décembre un ASB (Alert Service Bulletin) demandant de ne plus voler avant le remplacement des quatre soupapes d'échappement au sodium des 914 et 915.



Fin février, nous avons repris la route, caméra et trépied dans les bagages. Au programme, une longue série d'épisodes à produire, à commencer par ceux dédiés à la formation et à la sécurité.

Cette année, la FFPLUM veut mettre en garde les pilotes contre les pertes de contrôle en vol. Elle va renforcer sa communication sur les basiques du pilotage, la formation et les connaissances. Les quatre épisodes qui seront tournés entre Avignon et Vinon avec Jean-Christophe Gibert (et à la réalisation Jérôme Bonnard) vont porter sur la panne au décollage, le dernier virage, la visite prévol et le principe d'une REV, avec différents exercices en vol.

Nous prévoyons aussi un tuto pédagogique sur la sécurité afin de fournir un outil de travail,

Chaîne fédérale : reprise des tournages de tutos Formation

notamment à la presse trop souvent imprécise et confuse lorsqu'il s'agit de traiter l'accidentologie de l'ULM.

Pour les fans de Peyo et Thomas, les tutos Mécanos reviendront aussi ! Il reste un épisode (bientôt diffusé) qui porte sur les différents types d'huiles et essences. Trois nouveaux tutos seront tournés prochainement.

Nous n'oublions pas les femmes pilotes : un film leur sera dédié.

Place au rêve et à la découverte avec un projet de film autour du ballon FlyDOO (classe 5 ULM) au-dessus des Alpes, avec pour objectif le festival les Icares du Cinéma.

De la curiosité enfin avec cet autre projet sur la vie d'une base ULM.

En attendant, retrouvez tous nos films sur notre chaîne YouTube. Le dernier en date s'adresse aux jeunes, en particulier les moins de 25 ans (votre première licence est offerte). N'oubliez pas que le BIA (Brevet d'initiation aéronautique) est un moyen enrichissant de découverte du monde de l'aviation, et de celui de l'ULM en particulier.

Jérôme Bonnard



Aux nouveaux licenciés de moins de 25 ans et à toutes les nouvelles licenciées, votre 1^{ère} année de licence vous est offerte !



Visionnez le tuto dédié à votre inscription !

<https://youtu.be/Kib0GhGvTNI>

Suivez-nous sur les réseaux !



Publicité

Stexupéry
BASE ULM

Centre de Formation Instructeur

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

Importateur exclusif



PARACHUTE DE SECOURS

- Installation dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)

GRS
GALAXY

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

Distributeur

VENTE NEUF ET OCCASION



• Monté et réglé dans nos ateliers ou en kit.

NYNJA
So easy to fly

Le cas de Fayence : il faut que ça bouge !

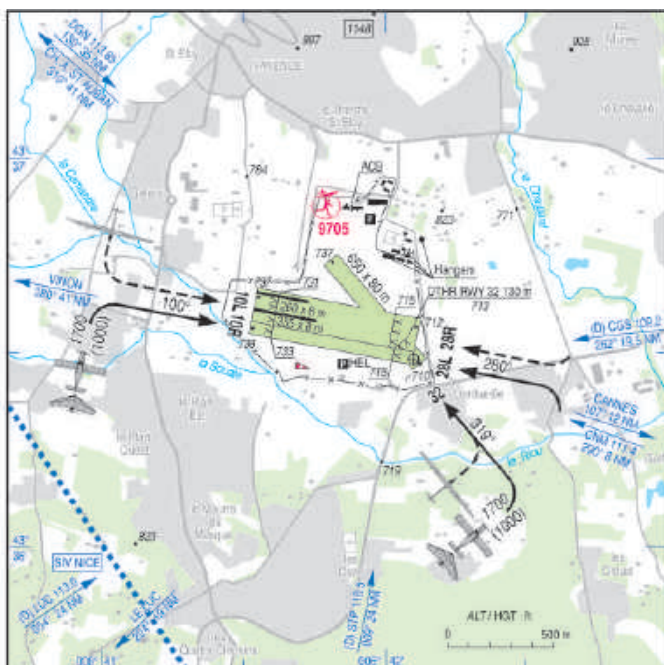
Le sujet de la défense des terrains est toujours très compliqué, car chaque situation est différente, souvent difficile à comprendre, avec des interlocuteurs nombreux et un historique local de guerres picrocholines pas toujours avoué. Essayons de remettre un peu de clarté.

ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
25 MAY 17

FAYENCE
AD2 LFMF ATT 01

				ALT AD : 738 (27 hPa) LAT : 43 36 29 N LONG : 006 42 06 E	LFMF VAR : 2° E (15)
---	---	---	---	---	-------------------------



Tout d'abord cela concerne principalement les terrains ouverts à la CAP (Circulation aérienne publique) anciennement propriété de l'Etat, soit environ 400. Nos bases ULM (environ 800) ont des problèmes, réels parfois, mais beaucoup plus circonscrits.

Il ne faut jamais oublier cet atout réglementaire incroyable que nous avons, ce fut d'ailleurs un argument de poids dans la défense de notre réglementation au niveau européen.

En 2007, l'Etat a confié aux collectivités la gestion des aérodromes en sa possession. Ce fut un traumatisme dont nous sentons encore les effets. Certaines collectivités ont joué pleinement la carte du développement (par exemple, le département pour Blois-Vendôme), d'autres la fermeture (comme le terrain de Romilly-sur-Seine), d'autres ont trouvé avec l'intelligence des acteurs locaux et une action conjuguée au sein du CNFAS des compromis acceptables après des années d'efforts (cas de la Tour du Pin).

Il ressort principalement que c'est en se regroupant au sein d'une association unique des acteurs du terrain que la défense peut être entreprise de manière efficace.

Beaucoup d'énergie et de temps sont perdus par des initiatives indépendantes, souvent faites avec de bonnes intentions, mais qui produisent des effets contre-productifs. Nos terrains ne manquent pas de personnalités charismatiques, de notables, etc., qui pensent pouvoir tout régler avec un coup de fil ou des accords tacites... mais dans la durée, cela ne marche pas !

Reste le cas où les acteurs locaux ne parviennent pas à s'entendre. Il faut alors rappeler deux éléments que l'on oublie souvent et qui sont essentiels.

Tout d'abord, en 2007, l'Etat, en transférant la propriété a aussi transféré des obligations d'utilité générale.

Les terrains ne sont pas privés, leur gestion est confiée à des opérateurs qui doivent respecter des règles qui s'appliquent à tous.

C'est d'ailleurs un point rappelé par le CNFAS avec le soutien de la DGAC dans les enjeux juridiques de la loi Pacte dans le cadre de la privatisation d'ADP (et qui fera jurisprudence). Ensuite les collectivités locales (villes, communautés de communes, départements...) ont confié la gestion du terrain à un acteur local implanté sur le terrain.

Pour des raisons historiques, cet acteur est très souvent un club avion ou planeur, très rarement une structure ULM (club ou organisme à but lucratif).

L'ambiguïté vient souvent du fait que la collectivité n'est pas vraiment au fait du détail des difficultés locales ou de la représentativité des acteurs.

Quand on a rappelé tout cela, on peut parler du "cas de Fayence", qui est le symptôme de ce qui ne va pas.

En 2007, l'Etat confie à la collectivité le terrain qui en confie la gestion à l'association vélivole. Historiquement le terrain est principalement lié à l'activité planeur avec la présence d'ULM dès 1992.

Or depuis 2013, l'ensemble des trente ULM basés sur Fayence paient un loyer et n'ont toujours pas le droit d'abriter leurs machines qui sont stationnées à l'extérieur d'une manière inacceptable. Plusieurs d'entre elles (une dizaine) ont été détruites et d'autres (plus d'une dizaine) par les rudes conditions climatiques locales. Le gestionnaire et la collectivité prennent un soin remarquable à ce que rien ne bouge.

Il est temps de rappeler à tous le sens du mot « intérêt général ». Fayence n'est pas un aérodrome privé, une carte VAC a une portée régalienne et ce n'est pas en défendant un pré-carré d'une manière caricaturale que l'on développe l'activité, c'est même exactement l'inverse (Gap-Tallard est un exemple de réussite par l'ouverture).

L'ensemble des acteurs ULM a donc attaqué au tribunal administratif à la fois pour un problème d'inégalité de traitement entre les usagers, mais surtout pour une évidence de sécurité des vols.

La Fédération soutient totalement cette démarche et nous souhaitons que les acteurs locaux avec les représentants de l'Etat prennent conscience du ridicule et de l'injustice de la situation !

Ces blocages n'apportent rien ! Fayence, il faut que cela bouge ! Dans l'intérêt (« général ») de tous !

Sébastien Perrot
Président de la FFPLUM

20 nouvelles structures affiliées



- M/A** FLIGHT OF DREAMS
AERODROME DU CHAMP CADET 02400 CHÂTEAU-THIERRY ➔ www.flightofdreams.fr ☎ 06 48 48 86 58
- R/P** ASSOCIATION SPORTIVE AZUR ULM
M/A CHEMIN DES BŒUFS - BP4 - 02820 CORBENY ☎ 06 06 94 93 90
- A** FLYDOO
4 RUE ADRIENNE BOLLAND 05130 TALLARD
➔ www.flydoo.fun ☎ 06 14 43 66 93
- R/M/** LAURENT VIGEZZI
A 7 RUE DE LA FORGE 17520 NEUILLAC ☎ 06 71 17 58 85
- R** LES AILES DE L'ALTA ROCCA
CAMPITELLA 20113 OLMETO ☎ 06 22 11 01 22
- M** AERoclub CLEMENT ADER
AERODROME DE MURET LHERN 30 RUE DE L'AVIATION
31600 MURET ➔ www.acca.aero ☎ 06 29 93 03 58
- M** IZY-FLY
AERODROME ARCACHON LA TESTE AV. DE L'AERODROME
33260 LA TESTE ➔ www.izy-fly.com ☎ 06 75 49 21 70
- P** PEGAS
Elec. AERODROME - D120 E4 34160 CAMPAGNE ☎ 06 81 13 86 52
- M** AERoclub REDONNAIS
AERODROME DE REDON 35600 BAIN SUR OUST
➔ www.acredon.fr ☎ 02 99 71 22 10
- P** PASSION ULM ISERE
AERODROME GRENOBLE LE VERSOUD LILATTE
RUE HENRI GIRAUD 38420 LE VERSOUD ☎ 06 85 23 15 62
- H** SARL ROANNE HELICOPTERE
AERODROME DE ROANNE - RTE DE COMBRAY
42155 ST LEGER SUR ROANNE ☎ 06 09 93 76 63
- R/M** LES AILES DU GRAND PARIS
RUE DES PETITS BUS 60590 FLAVACOURT ☎ 06 98 44 08 49
- M** BEE AIR SERVICES
AERODROME DE HAGUENAU 5 RUE ST. EXUPERY
67500 HAGUENAU ☎ 06 89 10 73 38
- M** AQUILAIR AIRCRAFT
LE CLOS DU CHÂTEAU - 504 RTE DE SAINT-FONDS
69400 GLEIZE ➔ www.aquilaire.com ☎ 07 68 41 20 83
- P/M/** ULM COMPAGNY
A/H AERODROME DE MEAUX ESBLY - ACCES N°3 77450 ISLES-LES-VILLENY ➔ www.ulm-compagny.fr ☎ 06 59 02 54 37
- P** EBK ULM ILE DE FRANCE
NANGIS LES LOGES 77720 GRANDPUITS-BAILLY-CARROIS
➔ www.ebk-ulm.fr ☎ 07 82 21 48 48
- M/A** ULM THOIRY
BUISSON DE FLEURI - 2 CHEMIN DE LA FONTAINE
78770 THOIRY ☎ 06 64 43 15 42
- M** AERoclub DE CASTRES-MAZAMET
AEROPORT - 81290 LABRUGUIERE ☎ 05 63 73 22 45
- M/A** ATLANTIC AUTOGIRE
AERODROME DE MONTAIGU 85600 ST GEORGES DE MONTAIGU
➔ www.atlantic-autogire.com ☎ 07 68 93 78 58
- M** EASY 2 FLY
AERODROME DE PERSAN BEAUMONT - HANGAR 36
95340 BERNES SUR OISE ➔ www.easy2fly.fr ☎ 06 07 61 52 21

en bref

Objectif théorique ULM en 2020

Comme il en a été décidé avec la DGAC à l'été 2018, la Fédération sera délégataire du théorique ULM en 2020. Cet objectif ambitieux suppose plusieurs chantiers qui sont actuellement en cours.

Le premier concerne le cadre juridique de cette délégation entre l'Etat dans sa fonction régalienne et la Fédération comme opérateur. Ce cadre déterminera également les structures (club ou Organisme à But Lucratif) qui seront habilitées à faire passer le théorique en répondant à la fois à des critères juridiques mais aussi à une répartition territoriale homogène.

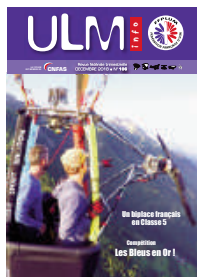
Le second chantier, le plus lourd, consiste à refaire un nouvel arrêté pour définir le théorique ULM. L'actuel programme date de 2001 et son contenu doit être modernisé et adapté à notre pratique. Nous avons par ailleurs développé une application « examen » qui est opérationnelle et en test dans quelques structures.



Nous souhaitons enfin accompagner ce projet de ressources pédagogiques en ligne spécifiquement fédéral (espace de e-learning). Pour mener à bien l'ensemble, l'équipe formation sous la responsabilité de Jean-Christophe Gibert, a été étoffée avec l'arrivée de Michel Marti (pour la partie examen), Didier Horn (pour les ressources) et Christine Heitz (relations institutionnelles). **La délégation du théorique permettra de mettre plus de cohérence entre la pédagogie et l'examen, en étant plus près des exigences de notre pratique et en garantissant dans la durée un lien fort entre formation et sécurité des vols**, à l'image de ce qui se fait dans d'autres types de fédérations (plongée par exemple).



Le 25 février à la FFPLUM avec de gauche à droite : Didier Eymin, Samir Elari, Laurent Salinas, Sébastien Perrot (Président de la FFPLUM) et Leandro Corradini (Flydoo).



Le ballon motorisé ? C'est un ULM !

Le précédent numéro d'ULM-Info a laissé une large place au renouveau de la classe 5, notamment avec les modèles proposés par Flydoo, désormais affiliée comme Organisme à But Lucratif à la Fédération. C'est bien le cadre réglementaire de l'ULM qui a permis de proposer des formules innovantes, en partie issues du vol libre, sans être prisonnier des contraintes de certification qui pèsent sur le ballon.

La présence dans l'équipe fédérale de Didier Eymin, en charge du paramoteur et des ballons motorisés, permet de mettre à profit toute son expérience. C'est en effet Didier à l'époque d'Ushuaia qui a popularisé la classe 5 ULM en la faisant rentrer dans notre réglementation.

Le nombre de ballons motorisés est tout à fait marginal dans le parc des machines ULM, cependant il n'y a pas de « petite classe » et le pouvoir d'attractivité de la classe 5 est phénoménal. On vient en effet à l'ULM par différentes voies. Mais la classe 5, ce n'est pas simplement du rêve, c'est désormais un rêve accessible. Pour cela, sous la responsabilité de Didier, la Fédération a mis en place une équipe avec un triple objectif. Tout d'abord clarifier le champ réglementaire des ballons motorisés à l'occasion de la parution du nouvel arrêté, ensuite mettre en place un centre de référence d'instructeur ULM classe 5, enfin promouvoir la pratique (présence salon film, etc.). **La classe 5 renaît ! Et les ballons motorisés sont des ULM !**

Galdez

Qui peut le moins,
peut le plus.



.....

Le pôle du vol montagne de la FFPLUM lance un excellent mode de rencontre et de perfectionnement. Les 15 et 16 février à Gap, la première édition a placé la formation avant la compétition.

.....



En permettant d'aborder des environnements exceptionnels, la pratique du vol en montagne figure parmi les plus belles consécration du pilotage d'ULM. Elle se hisse également au rang des plus exigeantes, qu'il faut obligatoirement aborder avec un plein complet d'humilité. En plus d'aérologies acérées, le relief résume les pistes à un extrême minimum. Les ulmistes y partagent les mêmes approches, mentales et physiques, que les aviateurs. Là, l'expérience est vitale, et l'entraînement régulier rien moins qu'absolument indispensable. Venue d'Alaska, où le vol montagne se pratique dans le bush, l'idée de valoriser cette exigence lors d'une rencontre amicale a pris corps grâce au PNVM.

Une pratique encadrée

« Le pilote ULM a la chance de ne pas se voir imposer toute la batterie des qualifications devenues parfois si contraignantes, si élitistes /.../. Il doit alors compenser ce qui ne lui est pas imposé par une attitude responsable qui consiste à faire le nécessaire pour acquérir volontairement ce qu'il ne possède pas de façon innée. L'AFPM et la

FFPLUM se sont unies et ont mis en commun leur expérience, et leurs moyens, pour proposer aux pilotes d'ULM la possibilité de voler en montagne en sécurité, par l'acquisition volontaire des connaissances et de la technique de pilotage, tout à fait nécessaires pour profiter des joies du vol en montagne et éviter ses pièges. Plus sûr de lui, armé de compétences adaptées à la pratique de l'ULM en montagne, le pilote ULM pourra jouir alors sans arrière pensée et sans crainte de l'une des plus belles pratiques du vol qui lui soit offerte ».



C'est ainsi que Dominique Méreuze a installé le PNVM (pôle national de vol montagne) à Gap-Tallard, en se liant à l'AFPM

(association française des pilotes de montagne) alors présidée par Noël Genet. En plus de l'intention première d'éducation et de sécurité des pilotes d'ULM, l'association vise donc au partage des passions et des préoccupations, pour une parfaite cohabitation avec les pilotes "avions".

La FFPLUM et l'AFPM ont ainsi élaboré un cursus de formation des pilotes d'ULM en montagne et mis en place un label pour la reconnaissance et le suivi des instructeurs concernés.

Paul Prudent, co-initiateur du PNVM avec le président d'alors de la FFPLUM, a ensuite été l'artisan de son développement. Pas moins de 34 instructeurs sont aujourd'hui labellisés montagne, et 78 pilotes ont suivi un cursus montagne complet.

Des joutes amicales

Cela fait quinze ans que les bush pilots de l'extrême-nord américain se retrouvent à Valdez, où ils rivalisent en distances minimales de décollage et d'atterrissage. Les Healthy Bastards Champs réunissent ceux de Nouvelle-Zélande à Blenheim depuis 2013. Il était donc plus que temps d'établir un événement français...

Jean-Marie Urlacher, journaliste aéro habitué de Valdez, y songeait sans doute déjà en enjoignant Véronique et Gilbert Beringer de venir assister aux fameuses épreuves. Ces professionnels basés à Gap en sont revenus convaincus : cet excellent sport aérien doit y être adapté sous l'égide de l'AFPM, dont ils sont membres actifs. Paul Prudent n'attendant que cela, Galdez (compression improbable de Gap/Valdez) a commencé à prendre forme sous la bienveillance de Thibaut de Rosnay, le directeur de Gap-Tallard : pour preuve, il était parmi les concurrents, aux commandes d'un G1.

.../...





ADAC* à Gap

Un notam avait été émis pour Galdez, qui réservait l'aérodrome les 15 et 16 février aux basés et aux ULM participant à la rencontre. De fait, sur les seize ULM participants en deux catégories (avions et autogires), jusqu'à cinq ont pu se suivre en tour de piste.

La rencontre amicale était réservée aux instructeurs détenteurs d'un label du PNVM et aux pilotes ayant suivi un cursus, ou en cours de formation : à titre d'entraînement, il était possible de participer en duo avec un instructeur.

Chacun avait attendu sur le trait pour décoller au Top du starter, et sa distance avait été scrupuleusement relevée par les juges de pistes.

Et chacun tentait ensuite d'atterrir juste après le trait, à la vitesse la plus faible possible, serrant les freins pour s'immobiliser au plus court. C'est l'addition de la longueur de décollage et de celle d'atterrissage qui établit la performance. Le vendredi, le record était à 41 m par le pilote d'un G1. Suivaient les pilotes d'une réplique de Fieseler Storch et d'un Savannah, qui se sont talonnés à respectivement 61 et 63 m. Le samedi, le GI réussira un posé complet en 17 mètres.

Ce premier Galdez ne s'est pas clos par un podium, mais simplement par de vigoureux applaudissements et la promesse de remettre ça. Les organisateurs visaient avant tout la formation et la preuve que de belles et spectaculaires performances peuvent être réussies en sécurité et sans faire souffrir le matériel. Ils ont atteint leur but, et en beauté.

Gabriel Gavard
Photos de l'auteur

* ADAC : Aéronef à décollage et atterrissage court



*En 2019, faites-vous plaisir :
Envoyez vous en l'air avec SILVAIR !*

SILVAIR
Pioneer - Grappo - Tecnam

**N'attendez plus, rattrapez le temps perdu : commandez
dès maintenant, et volez en toute sérénité avant
l'été 2019 !**

Ulm TRIAL, Pioneer 200, Pioneer 300 Kite, Pioneer 300 STD

**De la Jeep à la Ferrari des airs, la gamme Silvair couvre
tous les besoins, du Kit au prêt à voler.**

Consultez-nous pour un devis.



Distributeur
officiel

Venez les essayer et volez autrement !

www.silvair.fr

silvair@silvair.fr

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

Silvair distribue
Pioneer / Alpi-Aviation,
Grappo et TECNAM

COMMANDEZ VOTRE CARTE VFR SUR

CartaBossy.com



**RÉALISÉE PAR UN PILOTE,
CHOISIE PAR DES MILLIERS DE PILOTES !**

Une carte **réglementaire** tout-en-un,
avec toutes les infos utiles pour votre vol.
Lisibilité et exhaustivité: plus de 1000 aérodromes
dont **550 terrains ULM** avec l'affichage des QFU
préférentiels, orientation, sens du tour de piste,
points de report VFR.

APPLI &
FICHIERS
OFFERTS

STANDARD : 19,5 €
WEEK-END : 12,5 €
MURALE : 28 €

BOUTIQUE ET INFOS SUR CARTABOSSY.COM

Volez couvert

Assurances 2019

Lors de ma prise de licence et assurances FFPLUM 2019 sous le logiciel de prise de licence-assurance, j'ai renseigné la valeur de mon ULM. Est-ce que cela veut dire que je bénéficie d'une assurance spéciale pour les dégâts matériels subis par mon ULM ?

Non : cette donnée vous est demandée pour avoir une valeur de référence de votre appareil, par exemple pour souscrire une assurance Casse au sol. Si vous souhaitez souscrire une assurance pour couvrir les dommages que peuvent subir votre aéronef, vous avez deux options :

- L'assurer pour les risques "au repos" (RC aéronef au repos) lorsque celui-ci est stationné dans le hangar ou sur un terrain, moteur à l'arrêt et en tous lieux. Cette assurance peut être souscrite directement en ligne sur votre espace licencié "mes machines".
- L'assurer en "Tous Risques" lorsque celui-ci est "au repos" ou en évolution au sol y compris roulage. (assurance Casse au sol). Cette assurance peut être souscrite directement en ligne sur votre espace licencié "mes machines". Pour les structures (ajouter un S devant le numéro d'identification de votre structure, pour entrer dans la page de gestion des machine, menu : "mes machines".



J'ai pris ma licence et assurance FFPLUM 2019 et je n'ai toujours pas reçu mon attestation d'assurances. Suis-je assuré ?

- Si vous avez envoyé votre demande de licence et assurances FFPLUM 2019 par courrier, la date d'effet est celle que vous avez mentionnée en 4ème page du document sans que cette date puisse être antérieure à la date du cachet de la poste.
- Si vous avez pris votre licence et assurances FFPLUM 2019 en ligne en début d'année, la date d'effet des garanties est la date à laquelle vous avez effectué les démarches sur le site de la FFPLUM (vous pouvez à présent lors de la souscription d'une option d'assurances indiquer une date d'effet différente de la date de souscription).

Dans les deux cas, vous pouvez télécharger votre attestation d'assurances ainsi que votre carte de licencié FFPLUM 2019 dans votre espace licencié sur le site de la FFPLUM.

Je suis instructeur et j'ai vu que vous proposez pour les instructeurs FFPLUM une garantie RC instructeur. Suis-je obligé de prendre une RC utilisateur et cette RC instructeur ?

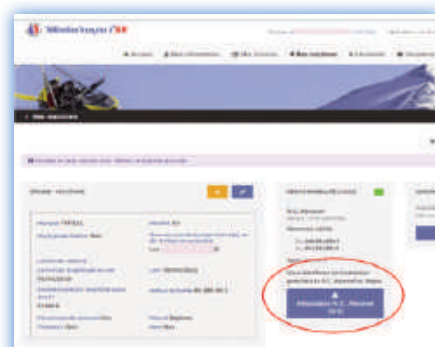
Non, vous n'avez pas besoin de souscrire deux assurances. L'assurance "RC instructeur" est une garantie RC normale de type RC Utilisateur Biplace qui couvre les conséquences d'une mise en cause du pilote en cas d'accident.

C'est juste le tarif qui a été négocié avec une réduction pour les instructeurs FFPLUM et ce dans la continuité de la politique de sécurité menée par la FFPLUM à travers la réforme de la formation des instructeurs.

Je suis un responsable de structure et je n'ai toujours pas reçu mon attestation d'assurance RC aéronef. Que dois-je faire ?

Vous pouvez vous connecter avec votre identifiant structure sur le module de souscription en ligne.

En ajoutant un S devant le numéro d'identification de votre structure, vous pourrez accéder à votre espace structure de gestion des aéronefs. Vous pourrez souscrire vos assurances et/ou éditer directement vos attestations d'assurances (cf. copies d'écran).



Pourquoi et comment s'assurer ?

- La Fédération est dans l'obligation de proposer à ses adhérents des assurances en cas de dommages occasionnés à des tiers (Responsabilité Civile), ainsi que de proposer une assurance garantissant les risques corporels.
- La Fédération s'est unie avec d'autres Fédérations aéronautiques au sein de l'Union des Fédérations Gestionnaires d'Assurance pour obtenir les meilleurs produits auprès des assureurs. Dans ce cadre, Air Courtage est le courtier fédéral. C'est une assurance conçue par des pilotes pour des pilotes.
- Il est cependant possible d'être licencié à la Fédération sans être assuré par le courtier fédéral même si les produits ont été élaborés au plus près de notre pratique.



NOUVEAUTÉS 2019

- Des prix optimisés et une présentation plus claire (voir le tuto assurance) 
- Un nouvel espace licencié permettant de renseigner au mieux votre pratique
- La création d'une RC utilisateur spéciale instructeur
- La création d'une assurance casse aéronef au repos en tous lieux

LES CAS LES PLUS FRÉQUENTS

Instructeur : nous vous recommandons la **RC Utilisateur spéciale instructeur**, avec par ailleurs une **IA** (Individuelle Accident).

Élève : vous êtes assuré par le biais de votre instructeur (qui doit être licencié), nous vous recommandons une **IA**.

Propriétaires : pour votre Responsabilité Civile vous avez le choix entre la **RC Utilisateur** et la **RC Aéronef** ; nous vous recommandons par ailleurs une **IA** ; si vous ne volez pas ou que vous souhaitez souscrire votre RC plus tard dans l'année, nous vous recommandons de souscrire la RC aéronef en stationnement ; nous proposons par ailleurs une **Garantie Casse pour votre aéronef en tous lieux**, c'est une nouveauté 2019.

Pilotes sur machine du club ou de la structure : vous n'êtes pas propriétaire, vous volez sur une machine qui doit être assurée par ailleurs par le club ou la structure ; nous vous recommandons de souscrire une **IA**.

Attention : il ne s'agit ici que d'indications et des cas les plus usuels !

Pour des renseignements complémentaires : www.ffplum.fr

Joignez la Fédération ou Air Courtage !



**Téléchargez
le mode d'emploi
licence et assurance**



Pourquoi et comment s'assurer ?

Visionnez notre tuto dédié !

<https://youtu.be/AXok9HDnD9o>

Tarifs assurances 2019

Capital	Pilote	Passager
10 000 €	37 €	37 €
30 000 €	73,50 €	73,50 €
50 000 €	99,50 €	
75 000 €	189 €	
100 000 €	380 €	
150 000 €	496 €	
200 000 €	659 €	

Individuelle Accident (IA)

Individuelle Accident (IA) Pilote

Cette garantie est recommandée pour garantir vos propres dommages corporels, que vous soyez Pilote, Elève-pilote ou Instructeur.

Individuelle Accident (IA) Passager

Cette garantie est recommandée pour garantir les dommages corporels que votre passager pourrait subir : elle permet au pilote biplaceur de souscrire une garantie supplémentaire pour son passager sans désignation préalable.

Responsabilité Civile (RC) Utilisateur

Cette garantie RC Utilisateur est attachée au Pilote et permet de garantir les dommages occasionnés aux tiers quel que soit l'ULM piloté, dès lors que cet ULM est immatriculé en France ou dans un pays limitrophe à la France, à l'exception des principautés d'Andorre et de Monaco.

Date de souscription	Toutes Classes d'ULM					Paramoteur • Classe 1 Uniquement				
	Monoplace 		Biplace 		NOUVEAUTÉ 2019 INSTRUCTEUR **	Monoplace 		Biplace 		NOUVEAUTÉ 2019 INSTRUCTEUR **
	Avec * parachute	Sans parachute	Avec * parachute	Sans parachute		Avec * parachute	Sans parachute	Avec * parachute	Sans parachute	
Janvier	43 €	48 €	270 €	301 €	220 €	17 €	19 €	185 €	206 €	130 €
Février	41 €	46 €	261 €	291 €	205 €	15 €	17 €	177 €	197 €	120 €
Mars	39 €	44 €	252 €	281 €	190 €	14 €	16 €	169 €	188 €	110 €
Avril	37 €	42 €	244 €	272 €	175 €	12 €	14 €	160 €	178 €	100 €
Mai	36 €	41 €	235 €	262 €	160 €	11 €	13 €	152 €	169 €	90 €
Juin	35 €	39 €	227 €	253 €	145 €	10 €	11 €	143 €	159 €	80 €
Juillet	33 €	37 €	218 €	243 €	130 €	9 €	10 €	135 €	150 €	70 €
Août	32 €	36 €	210 €	234 €	115 €	8 €	9 €	126 €	141 €	60 €
Septembre	14 €	16 €	90 €	100 €	73 €	5 €	6 €	61 €	68 €	43 €
Octobre	11 €	12 €	67 €	75 €	55 €	5 €	6 €	45 €	51 €	32 €
Novembre	11 €	12 €	45 €	50 €	37 €	5 €	6 €	30 €	34 €	22 €
Décembre	11 €	12 €	22 €	25 €	18 €	5 €	6 €	15 €	17 €	11 €

* le tarif avec parachute est applicable uniquement aux propriétaires d'ULM ayant répondu "Oui" à la question "équipé d'un parachute de secours ?"

** RAPPEL : Pour que cette garantie vous soit acquise, il est OBLIGATOIRE que vos élèves soient licenciés à la FFPLUM dès le début de leur formation.

Responsabilité Civile (RC) Aéronef

La RC Aéronef est attachée à un ULM et permet de garantir les dommages occasionnés par cet ULM, aux tiers dès lors que les pilotes, élèves-pilotes et pilotes instructeurs sont licenciés à la FFPLUM. Les dommages matériels à l'aéronef demeurent toujours exclus.

Période de souscription	Monoplace		Biplace	
	Avec parachute	Sans parachute	Avec parachute	Sans parachute
Janv. - Mars	288 €	320 €	626 €	696 €
Avril - Juin	253 €	282 €	541 €	602 €
Juill. - Sept.	211 €	235 €	457 €	508 €
Oct. - Déc.	169 €	188 €	423 €	470 €

Tarif applicable pour chaque ULM.

Responsabilité Civile (RC) Aéronef en stationnement

NOUVEAUTÉ

Toutes classes d'ULM
Monoplace ou biplace 5€/ULM

Cette garantie concerne les propriétaires qui ne volent pas et qui n'ont pas souscrit de RC utilisateur ou de RC aéronef. Elle permet de garantir les dommages occasionnés aux tiers lorsque l'ULM désigné est au repos, en stationnement, moteur à l'arrêt. Les dommages matériels à l'aéronef demeurent toujours exclus. Si vous avez opté pour une RC utilisateur, et que vous avez déclaré vos ULM pour bénéficier de la RC aéronef au repos, ou pour une RC Aéronef, cette garantie est offerte.

Garantie Casse

Aéronef au repos en tous lieux

NOUVEAUTÉ

Elle garantit les dommages matériels accidentels que votre ULM pourrait subir lorsqu'il est stationné au sol, moteur arrêté, en tous lieux.

Exemples de tarifs : Pour une valeur de 10 000 € = 121 € pour l'année
Pour une valeur de 40 000 € = 331 € pour l'année

Cette garantie est réservée aux propriétaires de Pendulaires, Multiaxes, Autogires et Hélicoptères ULM identifiés en France, ayant souscrit une assurance RC Utilisateur ou RC Aéronef auprès de la FFPLUM.

En vous connectant sur <https://ffplum.fr> vous connaîtrez votre tarif personnalisé



Document non contractuel. Mandataire d'Intermédiaire d'Assurance, la Fédération Française d'ULM vous propose des produits d'assurance adaptés à vos besoins, via l'UFEA (Union des Fédérations Aéronautiques Gestionnaire d'Assurance) en partenariat avec Air Courtage Assurances. Inscrit à l'ORIAS n°07 000 679 www.orias.fr

La notice d'information est téléchargeable sur www.ffplum.fr et sur votre espace licencié (menu document)

2018 en chiffres

Au bouclage de cette édition d'ULM-Info, nous n'avons aucun accident mortel, grave, ou ayant occasionné des blessés légers à enregistrer depuis le début de cette année. Le dernier accident mortel remonte à octobre 2018.

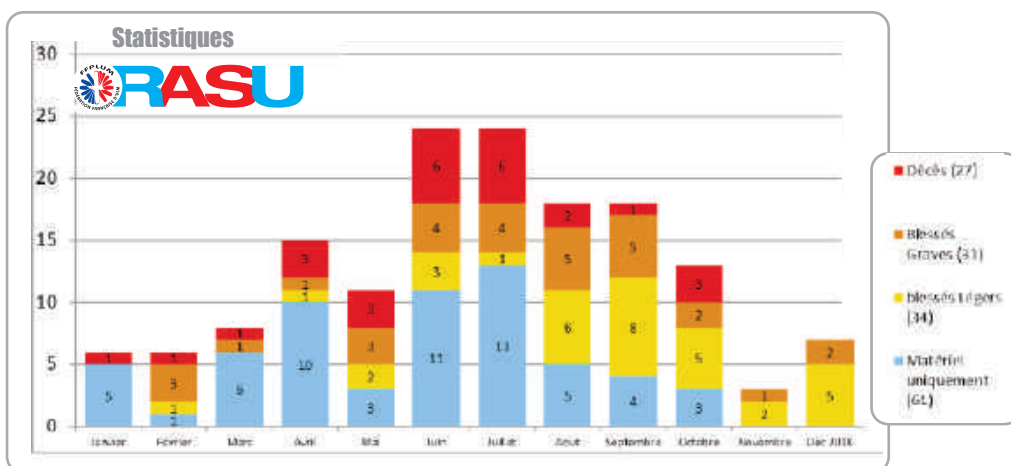
Il y a donc plus de trois mois d'affilée qu'aucun décès n'a été constaté en ULM, ce qui est exceptionnel et extrêmement encourageant. Il faut continuer à adopter des comportements qui répondent à l'exigence d'amélioration de la sécurité des vols, car les résultats semblent être bien là. Cependant, nous savons qu'il faut se prémunir de tout triomphalisme, car nous sommes dans un équilibre fragile et la balance peut rapidement pencher du mauvais côté.

Pour rappel, nous vous représentons la répartition des statistiques d'accidentologie au cours d'une année. Le graphique correspondant à 2018 nous fait prendre conscience qu'il va falloir rester très vigilants, car il est habituel que les chiffres de l'accidentologie soient faibles en début d'année, mais ils augmentent en général avec l'arrivée du printemps.

Pour bien commencer l'année, prenons le temps de réviser nos machines. Pour ceux qui ne volent pas durant cette période hivernale, n'oublions pas de faire un REV (Remise en vol) avant de nous remettre en "selle".

En effet, ces stages semblent avoir contribué l'année dernière à une réduction globale des accidents recensés. Et après tout, un petit vol avec instructeur restera toujours moins coûteux qu'une réparation qui immobilise l'appareil au sol en début de saison.

.....
Pierre Kolodziej
 Commission sécurité des vols



Nombre d'événements en fonction de leur gravité et par mois (tous les ULM immatriculés en France).

RASU : Recueil Accidentologie et Sécurité ULM.

la 5^e édition du Mémorandum de sécurité du pilote ULM est disponible
 au téléchargement sur le site fédéral ! www.ffplum.fr



Journée iULM 34

à Montpellier, une très constructive rencontre d'instructeurs.

.....
Ce 2 février, à l'initiative du Comité département de l'Hérault (CDULM34), une vingtaine d'instructeurs d'ULM (iULM) issus de six départements d'Occitanie et de PACA ont échangé sur la pédagogie, la sécurité et la formation continue des pilotes.
.....



© Lorédane Straschnov



- Atelier de maintenance Aéronautique ULM - CNRA
- Distributeur : ZENAIR - SKYRANGER ET NYNJA
- Service Center : ROTAX - BERINGER - DUCHÉLICES - Raylight Aircraft
Injection LAD-AERO - JUNKER Profly
- Point relais LORAVIA



Skyranger Swift II



Nynja



● Importateur exclusif France des Moteurs ULPOWER de 97 à 200 cv injection

www.aeromaxservices.fr

Bureau : +33 (0) 659 356 606 Atelier : +33 (0) 679 579 726 ● ● ● ● Aérodrome de Gap-Tallard 05130 Tallard - France



Q quatre classes d'ULM étaient représentées : multiaxe, autogire, pendulaire, paramoteur. Les structures participantes étaient associatives ou organismes à but lucratif (OBL), 100% ULM ou aéro-clubs affiliés. Michel Marti, correspondant Sécurité des vols (CSV) pour la région Occitanie participait à cette journée, et a pu verser des données à l'appui des échanges.

Jean-Christophe Gibert, membre du Comité directeur national, était également présent pour énoncer clairement des informations vraies, parfois maladroitement déformées voire démenties par des fake news. Cette implication de la FFPLUM montre l'intérêt que la Fédération porte à ce type de rencontre.

Roland Galibert, co-président du CDULM34, a ouvert la séance en présentant les thèmes proposés. Il a excusé des instructeurs empêchés par la météo (Bruno Rascalou, président du CRULM Occitanie, était lui-même bloqué par la neige), et remercié l'équipe du CDULM34 (Roland, Christian, Fabrice, Charlaïne) pour l'organisation et l'animation de cette journée de rencontre sur le concept d'un dialogue entre pairs dans un esprit d'assertivité (capacité à s'exprimer et à défendre ses droits sans empiéter sur ceux des autres).

Chacun a ainsi pu intervenir en bénéficiant de l'écoute des autres. De même, plusieurs postures ont pu s'exprimer sur un même sujet sans qu'il soit besoin de convaincre. S'appuyer sur les faits, sur l'existant et partager sa vision, ses valeurs, ses centres d'intérêt et parvenir à un projet commun, riche de toutes les expressions, tel a effectivement été l'esprit de la journée.

Au terme des échanges, je considère que trois grands thèmes se sont dégagés : la pédagogie, la place de l'ULM aujourd'hui entre sport et aéronautique, ainsi que la liberté par la sécurité.

La pédagogie

En réponse à la diversité des élèves, l'IULM doit adapter son instruction à un public varié : selon les personnes, l'apprentissage est plus ou moins rapide. Il lui est nécessaire de prendre en compte cette multiplicité d'aptitudes et de savoir trouver des réponses adaptées.

La sécurité étant fondamentale pour éviter les trop nombreux accidents et l'espace aérien étant commun à tout le monde, il faut avoir une formation complète de tous les élèves-pilotes. Donc, tout en restant simple, il faut permettre la cohabitation.

● Une large palette d'ULM

Dire que les appareils ont nettement changé est le constat de la réalité. Entre un Skyranger ou un Nynja (Best off) et un MCR (Dyn'Aéro) ou un Shark (Skark-Aéro), on doit envisager des formations différentes. Il est impossible de régler cette situation. C'est aux IULM d'adapter la formation qu'ils dispensent. Sinon, les pilotes peuvent se retrouver dans des situations difficiles.

On a tendance à oublier, parce que nos moteurs sont fiables, et parfois très puissants, qu'une panne moteur peut arriver, et comment la gérer. En conséquence, la formation des élèves doit certes être pensée en tenant compte de ces performances actuelles de nos appareils, mais on ne peut se contenter d'approximations pour les préparer aux situations critiques.

● L'instruction

Pour répondre à la large palette d'élèves et d'appareils, doit-on envisager l'évolution des formations par une différenciation en plusieurs degrés de formation ? La question est posée.

Le facteur humain est désormais majeur dans l'instruction. Cela réfère à la prise de décision et à la nécessité d'apprendre le renoncement. Si un élève "ne se sent pas" d'y aller, même si l'IULM pense que ce serait volable, on n'y va pas. Le facteur humain, c'est aussi cela.

Les IULM ont tous des compétences techniques ; ils ont aussi des compétences non techniques qu'ils acquièrent de façons différenciées, en fonction de leurs expériences. Aujourd'hui, on intègre progressivement ces deux types de compétences l'une à l'autre. Selon les instructeurs, la question des facteurs humains n'est pas abordée de façon précise dans les programmes.

Avec les travaux engagés actuellement sur la refonte du théorique, celui-ci devient plus pertinent vis-à-vis des compétences attendues. Dans le cadre du nouveau théorique ULM, des ressources en e-Learning seront mises à disposition. Un travail est engagé dans ce sens avec Didier Horn.

● Des compétences que l'on veut transmettre

Pour les instructeurs qui enseignent sur plusieurs bases ULM, il y a autant d'approches que de lieux, en espace contrôlé ou non. Transmettre tous les aspects techniques et non techniques, en les adaptant, nécessite une interrogation permanente. La complexité vient aussi que l'instructeur y porte attention et en a conscience, mais à partir de sa place de pédagogue, il n'apprend pas forcément à ses élèves à y penser par eux-mêmes.

Pour pallier cette difficulté, il faut penser "savoir être" et non seulement "savoir-faire", et l'on est un peu démuné dans cette dimension-là. Il faut que l'IULM pense "comment l'élève se comporte-t-il ?" et lui infuse progressivement des éléments pouvant l'aider dans sa façon d'appréhender la leçon.

Dans le cadre d'une convention passée avec l'ENAC, tous les responsables pédagogiques qui le souhaitent pourront suivre le stage FI Phase 1 du brevet avion.

Ce stage dédié à la psychopédagogie propose de réels apports, les besoins auxquels il répond sont communs à l'ULM et à l'avion. En dehors de ce stage, il pourra être pertinent de proposer des supports diffusables pour les instructeurs.

Journée IULM34



“ Le défi de la sécurité pour les instructeurs, c'est que cette sécurité doit être "culturelle", et donc généralisée. Le défi des IULM, c'est qu'ils diffusent cette culture aux élèves, aux présidents de clubs, puis à tous les pilotes. ”



Le brevet ne peut être égal à une liste pointée ligne par ligne, leçon après leçon, car la somme des points n'est pas égale au niveau de compétences nécessaire. Le débriefing par compétences permet une analyse complète et structurée des paramètres (facteurs externes et comportement de l'élève) et facilite une présentation claire à l'élève qui lui donnera des points d'accroche pour s'améliorer ou dépasser des freins.

Le défi de la sécurité pour les instructeurs, c'est que cette sécurité doit être "culturelle", et donc généralisée. Le défi des IULM, c'est qu'ils diffusent cette culture aux élèves, aux présidents de clubs, puis à tous les pilotes. Les Comités doivent favoriser leur démarche au travers de leurs bénévoles.

Il est très positif que la sécurité soit d'abord portée par les IULM, car ceux-ci "marquent" leurs élèves. Ils doivent être rigoureux dans leur façon de transmettre : leur compétence s'imprime dans l'esprit des élèves, qui sont réceptifs et font confiance à leur IULM.

● Et après le brevet... la formation continue des pilotes

Au-delà des élèves, quel est le rôle de l'IULM dans son club, vis-à-vis des autres pilotes ? Les accompagner en suggérant, en formant.

Ici, tous les 24 mois, les pilotes font une mise à niveau de leur Emport passager. Là, tous les ans, les propriétaires font un vol avec un instructeur. Depuis cette année, les REV sont ouvertes aux pilotes club : il faut en diffuser l'information.





Le questionnaire médical mis à disposition peut également inciter à une prise de conscience de son état. Les problèmes recensés chez les pilotes peuvent être des addictions, de mauvaises habitudes ou de mauvaises pratiques. Lorsqu'un instructeur fait le constat d'un problème de comportement ou de pratique inadaptée, il a la responsabilité d'en faire la remarque à la personne concernée. C'est cette intervention qui permet une prise de conscience ; il faut un contact de proximité, une confiance.

Depuis le début des années 2000, la société a changé. Beaucoup maintenant veulent tout, tout de suite. Beaucoup sont plus consommateurs d'activités qu'adhérents à un club. Cette évolution est perceptible dans le monde de l'ULM. Certains, sans scrupule, commettent des infractions. Ils nuisent à tous, car les administrés dénoncent l'ULM dans sa globalité, et non l'individu peu scrupuleux. Il est important de toucher ces brevetés ULM, ou même non brevetés, échappant aux clubs et parfois non licenciés.

L'IULM doit donc être vigilant.

L'ULM aujourd'hui : aviation et/ou sport ?

Parmi les participants, l'idée est de garder "l'esprit ULM" et de ne pas rejoindre l'aviation générale, la préoccupation première étant bien la sécurité. On évolue aujourd'hui dans des cadres réglementaires très lourds mais, sur le terrain, il en faut une traduction simple et pragmatique pour ne pas tomber dans la théorisation.

L'esprit ULM, doit-on le raisonner uniquement multiaxes ? D'autres classes d'ULM comme le pendulaire ou le paramoteur resteront dans l'esprit ULM. Il y aura toujours du vol ULM pour ceux qui volent uniquement en local.

Il faut voir également que notre devenir ne se fera pas sans les jeunes. Et ceux-ci seront attirés par l'ULM s'ils le perçoivent comme un sport à part entière.

Les aéro-clubs écoles ont un rôle important à jouer, car on passe là par le contact et la vie associative. Les élèves et pilotes viennent soit en clients, soit en pilotes passionnés qui prennent le temps d'apprendre et se perfectionner.

Promouvoir l'ULM comme une activité sportive, de loisirs et de compétition, permettra de préserver l'esprit ULM, tout en le faisant évoluer.

Liberté et sécurité : la politique fédérale

Concernant l'évolution actuelle du contexte réglementaire, la perception de certains participants révèle un manque d'information. Dans les faits, l'arrêté sur le brevet date de 2000.

Aujourd'hui, plusieurs textes évoluent sur :

- Les masses.
- La formation théorique : les clubs pourront faire passer le théorique.
- La formation à la qualification radiotéléphonie.

La réglementation évolue également pour la répartition de l'espace aérien. En paramoteur, on décolle au-dessous de zones contrôlées. Mais sans radio, on constate plus en plus d'infractions. Lors des discussions sur la réforme, les paramotoristes ont d'ailleurs déploré que des IULM paramoteurs n'aient pas la qualification radio.

Parfois le règlement est utile, bien sûr, comme dans l'espace public. La complexité de l'espace aérien aujourd'hui est une réalité : l'État demande aux CRAGGALS de le simplifier, mais une simplification ségrégerait les usages de l'espace aérien. Pour les usagers, ce serait synonyme de restrictions. Il faut donc accepter la complexification, car elle permet des compromis et un usage partagé, même si cela demande plus de connaissances et de maîtrise de la part des IULM. Cela permet de garder des libertés.



Conclusions

La réglementation peut tomber de façon impérative, sauf si en interne on fait en sorte d'avoir les bons comportements et de gérer notre activité à un niveau de risque tolérable.

Si la FFPLUM se voit reprocher des événements et que nous sommes vulnérables, la réglementation tombera. Il nous faut donc gérer les situations correctement de façon à pouvoir argumenter et nous défendre ; alors le règlement ne pourra pas s'imposer.

La sécurité, c'est d'abord ce que les IULM diffusent sur le terrain, et c'est ce que les présidents des structures diffusent à leur tour. À nous donc de travailler pour que la pratique sportive soit valorisée, pour que ce ne soit pas la DSAC qui vienne nous dire ce que l'on doit faire. Mais à nous d'être rigoureux dans ce que nous transmettons.

Les IULM présents pensent qu'il est intéressant aujourd'hui de constituer un réseau d'IULM.

C'est une façon pertinente d'apprendre, de s'organiser et de se comprendre. Ce qui est initié ici par le CDULM34, le CRULM Occitanie souhaite le transférer sur les dix autres départements d'Occitanie.

.....
Charlaine Papet
CDULM34

Secrétaire et responsable
Formation du CRULM Occitanie
.....



Debout : Pascal Vallée, Alexandre & Marie Matéos, Jean Emile Oulha, Nicolas Aubert, Boris Tysebeart et Mohamed Azzouni. En bas : Célia Domingues et Jean Matéos



L'ULM en terre de champions à l'INSEP

Médaillés aux Jeux Olympiques de la Jeunesse, médaillés aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver, champions du monde et champions d'Europe seniors de l'année 2018 : l'ensemble des sportifs français des disciplines olympiques, paralympiques et sportives était réuni et mis à l'honneur le 5 février pour la première fois à l'Institut national du sport, de l'expertise et de la performance.

Devant un parterre de personnalités, de sportifs et de représentants des fédérations, de dirigeants et des partenaires, nos

compétiteurs étaient invités pour recevoir leur trophée. Chaleureusement applaudie, l'équipe de France ULM Paramoteur représentée par les membres disponibles - Célia Domingues, Marie, Alexandre et Jean Matéos, Jean-Emile Oulha, Nicolas Aubert, Boris Tysebeart - a été célébrée, forte de ses superbes titres mondiaux acquis en Égypte et en Thaïlande.

Entourés, entre autres, de notre ministre des Sports Roxana Maracineanu, de Ghani Yalouz (président de l'INSEP) et de Denis Masseglia (président du

CNOSF), nos champions du monde ont très justement été mis en vedette dans le temple français du sport de haut niveau. Doté d'installations au top niveau avec un centre de santé dédié aux sportifs, l'INSEP est une véritable fabrique de champions. Le Groupe France s'y installera épisodiquement dans le cadre de ses réunions de cohésion.

.....
Mohamed Azzouni
.....

Publicité

29 juin > 6 juillet
VENEZ VIBRER

au championnat de France
2019

ULM

Couhé Vérac
LFDV

Inscriptions

sur ffplum.fr
onglet > sport
rub. > compétition



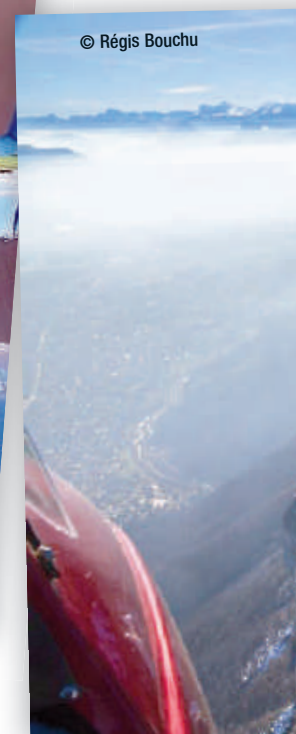
www.ffplum.fr



© Brice et Julie Grzegorzczak



© Phil56



© Régis Bouchu



Positions inusuelles : comment s'en sortir ?

Pour les pilotes d'ULM, 2018 a été une année de prise de conscience d'avoir en toutes circonstances, lors d'un vol, un comportement, adéquat, mesuré, et éclairé.

Parvenir à cette prise de conscience a été l'objectif des nombreuses actions de sécurité des vols qui ont été menées l'an passé en régions l'année passée. Cela s'est traduit par un bilan d'accidentologie dont le nombre d'accidents mortels et graves se situe en dessous de la moyenne de ces dix dernières années.

L'un des rôles de la Commission sécurité des vols est d'analyser les accidents et incidents, de détecter des signaux faibles et d'essayer d'en sortir des typologies qui constitueront les grands thèmes de la politique de sécurité des vols à venir.

À partir de nos constats pour 2018, trois thèmes ont été choisis pour alimenter les actions de cette année :

- **La prévention des pertes de contrôles en vol.**
- **Le rafraîchissement et l'approfondissement des connaissances des pilotes, qu'elles soient réglementaires ou techniques.**
- **La rigueur dans le respect des procédures au sol, en vol et d'entretien de la machine.**

Ainsi, sachez que l'ensemble des correspondants de sécurité des vols commence à réfléchir pour traiter de manière concrète ces objectifs au travers d'actions sécurité, et que via la Commission formation, une action sera conduite pour sensibiliser les

instructeurs à insister lourdement sur le basique du pilotage et la mise en garde du vol aux limites.

Nos débutons le cycle avec la problématique des positions inusuelles, dans lesquelles vous pouvez vous retrouver avec votre ULM, que ce soit à cause de conditions de vol turbulentes, de fortes chaleurs, de turbulences de sillage, d'erreurs de pilotage, de manque de maîtrise ou d'entraînement (liste non exhaustive).

Qu'est-ce qu'une position inusuelle ?

Pour donner une définition simple, c'est lorsque l'attitude de votre ULM se retrouve dans une position, nez haut, nez bas, ou au passage dans une turbulence de sillage, en dérapage, faible vitesse, dépassement de VNE, que l'on n'a pas souhaité ou que l'on n'arrive plus à maîtriser.

Règles d'or

Voici quelques solutions simples et efficaces qui vous permettront de pallier la plupart des cas de positions inusuelles de votre ULM :

1 - Tout d'abord une évidence : le mieux pour ne pas avoir à sortir d'une position inusuelle, c'est de ne pas s'y retrouver.

Garder la maîtrise de son ULM en ayant reçu une formation de qualité, ne pas présager de ses capacités de pilotage, ne pas "tenter le diable", continuer à s'entraîner, à faire de beaux tours de piste (qui reste un des meilleurs exercices de maniabilité), voler régulièrement, faire un REV sont parmi les moyens efficaces de prévention.

2 - Avoir la conscience de la situation.

Cela peut paraître une lapalissade, mais sachez que si vous rentrez dans un nuage, la perte de repères d'horizon vous placera en incapacité de contrôler l'attitude de votre machine, et donc en situation de mettre votre ULM en positions extrêmes et de perte de contrôle sans vous en apercevoir. En cas de position inusuelle, si la réaction doit être rapide, il ne faut pas agir de manière précipitée, et il est vital de prendre un bref temps d'analyse de la situation et de réflexion.

3 - Nez haut (sensation de forte assiette), vous allez rapidement vous trouver avec une vitesse en forte diminution, et le décrochage ne sera qu'une question de secondes si vous ne faites rien. L'urgence est donc de **faire repasser le nez sous l'horizon** (de diminuer l'assiette). Pour cela, il faut **mettre de l'inclinaison** sans hésiter et en prenant garde à la symétrie, puis pousser



Pour ne pas avoir à sortir d'une position inusuelle, le mieux est de ne pas s'y retrouver. L'entraînement aux tours de piste reste un excellent exercice pour garder la maîtrise de son ULM.



La turbulence de sillage, ici celle d'un "petit" jet (un Cessna Citation volant à seulement 313 km/h pour une étude de la NASA), peut agir dramatiquement sur la stabilité d'un ULM. La durée nécessaire à la désintégration des tourbillons de sillage dépend de l'aéronef générateur et des conditions atmosphériques. Il peut atteindre quelques minutes, et la distance équivalente derrière l'avion peut aller jusqu'à 10 nautiques.



La NASA a utilisé un colorant pour visualiser la puissance de la turbulence de sillage des tourbillons créés aux extrémités d'une voilure.

sur le manche pour un multiaxe, tirer sur la barre pour un pendulaire, réduire les gaz sur paramoteur et enfin rendre très doucement la main sur autogire. Rapidement, la vitesse va ré-augmenter et dès que le nez pointe franchement vers le bas, ramenez votre ULM à une inclinaison nulle. Un mauvais réflexe serait de mettre les gaz à fond en voyant la vitesse chuter sans toucher à l'assiette...

4 - Nez bas (assiette très négative), il faut en premier lieu **réduire les gaz, annuler l'inclinaison puis faire une ressource souple** vers l'assiette de palier, puis celle de montée en veillant à ne pas la dépasser et en remettant les gaz. C'est la technique de sortie d'un virage engagé. Le risque dans ce genre de situation, si l'on ne fait rien, est d'atteindre et dépasser la VNE de votre ULM et aller jusqu'à sa destruction et donc à une issue fatale pour vous.

5 - Passage dans une turbulence de sillage d'un avion ou d'un hélicoptère. Cela peut être extrêmement violent. Passé le

"choc", vous pouvez vous retrouver dans n'importe quelle attitude, voire dans une situation irrécupérable avec certaines classes d'ULM. Dans ce cas, la seule issue est le **parachute de secours** si votre ULM en est équipé.

Si le contrôle peut être retrouvé, cherchez d'abord à **retrouver une inclinaison nulle, puis une assiette nulle**. À partir d'une attitude à piquer, il faudra généralement réduire les gaz. À partir d'une attitude à cabrer, la mise en puissance doit être considérée avec prudence du fait des effets qu'elle induit qui devront être maîtrisés. Si le risque de décrochage est identifié, il faudra agir comme pour une sortie du décrochage.

Si le manuel de votre machine prescrit des actions pour sortir de vrille, vous devez les connaître. Répétez ces actions périodiquement, mentalement, et au sol, dans votre machine, pour bien les intégrer.

6 - Le dérapage (mouvement de lacet) s'annule par **une action sur la commande de lacet** (palonniers), pour les ULM qui en sont dotés (autogire, multiaxes), **du côté où l'on veut ramener le nez de son appareil dans l'axe**. L'un des risques est de mettre une force ou une amplitude trop importante dans la correction et de se retrouver, alors, dans la même position mais du côté opposé avec un mouvement qui dure et s'amplifie.

7 - En cas de vitesse faible, le bon réflexe (à part pour l'autogire) est toujours de **passer le nez sous l'horizon à inclinaison nulle et en symétrie, puis mettre des gaz en amorçant une ressource souple**. Un décrochage se rattrape toujours... si l'on a assez "d'eau sous la quille". Attention à vos derniers virages en circuit de piste, la vitesse étant faible à ce moment-là, seule une parfaite symétrie et une inclinaison modérée peuvent vous éviter de partir dans un décrochage qui serait fatal du fait de la hauteur insuffisante pour le rattraper.

Cet article a pour but de vous faire réfléchir et visualiser les réflexes qui sauvent. Seule une formation adaptée, un vol de mise en garde avec un instructeur ou un vol REV vous permettront de pratiquer ces règles d'or et d'acquérir les bons gestes et les bons comportements en cas de positions inusuelles de votre ULM.



Cette année, REV est ouvert à tout le monde. Tous les pilotes qui ont utilisé ce dispositif en 2018 ont pu voler en sécurité, alors prêt pour un REV en 2019 ? Inscrivez-vous sur l'onglet dédié du site fédéral.

Bons vols à tous.

Eric Galvagno

Commission Sécurité des vols



Visualisation de la turbulence de sillage générée par un hélicoptère.



Les éoliennes peuvent également produire de redoutables turbulences.



L'entrée dans un nuage place en incapacité de contrôler l'attitude de notre machine.

Lettre aux instructeurs

Avec 2019 est arrivé le déploiement de la réforme.



Nous ne le dirons jamais assez, l'instructeur est au cœur de notre pratique. C'est grâce à lui que les jeunes pilotes partent en autonomie explorer les paysages alentours, et ensuite se lancent dans des voyages au travers la France ou même à l'étranger.

Son devoir d'exemplarité reste le plus important à nos yeux. Mais il a aussi d'autres devoirs, celui notamment de maintenir à jour ses compétences, tant théoriques que pratiques.

Sur l'ancienne réglementation, le vol de contrôle pédagogique était présent, mais il était laissé à l'initiative du responsable pédagogique de la structure de réactualisation, sans aucun critère objectif de choix. Aujourd'hui ce vol est obligatoire pour tous, à faire dans l'année précédant la fin de sa qualification, et ce doit être avant tout un moment d'échange et de partage avec l'examineur.

En tant que Centre de réactualisation, je suis parfois surpris du manque de connaissance de certains IULM qui pratiquent pourtant au quotidien, à propos de déchiffrement de Métar, RMZ TMZ, déploiement du 8.33 et autre.

Le rôle des Centres de réactualisation est donc bien de vous aider à maintenir votre niveau de compétences.

C'est l'objet du stage théorique qui se fera maintenant sur deux jours avec un programme imposé : réglementation, TEM, mécanique, pédagogie et débat.

Il est certes passé à deux jours, mais sa périodicité passe parallèlement à trois ans. Il est important également d'échanger sur les terrains entre vous, pour savoir ce qui a évolué en termes de réglementation.

La presse spécialisée est aussi un outil de maintien de compétences.

Enfin les sites des Comités régionaux et celui de la Fédération mettent en ligne en permanence des infos concernant les changements et évolutions réglementaires.

Le coût des stages subit la hausse du temps passé dans les centres. Nous réfléchissons à la mise en place d'une subvention spécifique concernant ces formations pour les instructeurs affiliés FFPLUM.

La RC Instructeur a été mis en place cette année, avec un tarif spécifique instructeur (- 50€). Ceci représente un effort financier conséquent pour notre fédération.

Nous sommes convaincus que cela est indispensable à la cohésion de nos cadres formateurs.

Aucun accident mortel depuis trois mois ! Un très gros travail de communication été fait par les CVS en région sous la houlette d'Eric Galvagno. Lors de nos visites sur les plateformes, nous pouvons constater une prise conscience des pratiquants. Vous y êtes sans aucun doute pour quelque chose aussi.



REV sera reconduit cette année encore, avec une ouverture aux clubs. Profitez-en, passez les messages, revisitez le domaine de vol de vos machines avec vos élèves, faites-leur travailler la prise de décision, la capacité au renoncement si nécessaire, et sans aucun doute notre activité verra son taux d'accidentologie s'améliorer.

Je vous souhaite de beaux vols et de beaux REV.

.....
Jean-Christophe Gibert
 Commission formation

ET SI ON FAISAIT UN ?

**Nouveauté
2019 !**

Pour tous les pilotes brevetés

- Totalement volontaire
- Toutes classes d'ULM
- Pas de limite dans le temps
- Une aide de 40 €

toute la démarche
se fait en ligne
www.ffplum.fr



POUR AIDER LE PILOTE À ÊTRE EXPERT DE SON ULM

Remise En Vol consiste à favoriser la rencontre entre un pilote breveté et un instructeur pour suivre une heure de vol avec son ULM ou la machine de la structure ULM.



CONDITIONS REV POUR LE PILOTE

- > Être licencié à la Fédération, assuré (RC) pour sa propre machine auprès du courtier fédéral
- > S'occuper aux objectifs de remise en vol
- > La responsabilité de la Fédération ne peut être mise en cause
- > La Fédération favorise la mise en relation de pilote et d'instructeur
- > Le pilote doit effectuer son vol REV dans l'année civile (entre l'inscription et le vol effectif)

Je suis pilote

Je suis instructeur

CONDITIONS REV POUR L'INSTRUCTEUR

- > Être enregistré comme instructeur auprès de la FFPLUM
- > Être adhérent FFPLUM et assuré
- > Être instructeur dans une structure affiliée FFPLUM
- > Être à jour de sa qualification d'instructeur

YouTube



Visitez notre chaîne YouTube avec le tuto dédié à votre inscription. <https://youtu.be/IqLZWnnDhZo>

ET SI ON FAISAIT UN REV ?



suivez-nous !

Remise En Vol est un programme initié par la Fédération Française d'ULM en partenariat avec :



Saturation de l'élève

Le stress et la fatigue réduisent notablement ses possibilités d'action. L'instructeur doit le prendre compte.

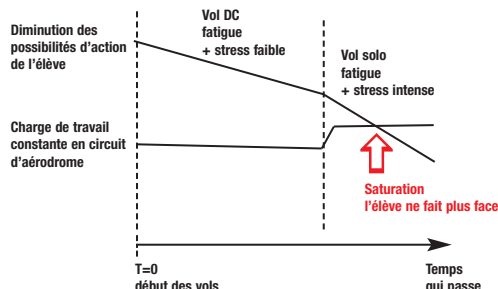
Résumé de l'événement

Après une séance de circuit d'aérodrome en double commande, l'instructeur demande à l'élève d'effectuer trois circuits seul à bord d'un ULM multiaxe tricycle.

Lors de la première finale, l'élève interrompt l'approche car il s'estime trop haut et trop rapide. La deuxième aboutit à un toucher. Lors de la troisième, l'ULM "rebondit". L'élève agit à piquer. Le train avant puis l'hélice se brisent au second contact avec le sol.

L'instructeur avait remarqué que la vitesse était excessive lors de la dernière finale. Par radio, il avait conseillé à l'élève de remettre de la puissance lors du rebond. L'élève indique qu'il n'a pas entendu ce message.

L'élève totalisait 15 heures de vol sur avion sans avoir été lâché et 16 heures de vol sur le Savannah dont 10 dans les trois mois précédents. L'instructeur avait 2 170 heures de vol dont 120 sur ULM incluant 105 en instruction et détenait sa qualification d'instructeur ULM depuis 2011.



Les conditions météorologiques étaient : vent calme, CAVOK. Aérodrome non-contrôlé, piste en herbe de 638 m très légèrement montante (QFU préférentiel).

Compléments pour la prévention

Notons d'abord que pendant le vol solo :

- l'ULM est plus léger que pendant le vol en double commande,
- si l'élève utilise les paramètres de puissance conseillés par l'instructeur lors du vol précédent, il est naturel que l'ULM semble avoir un comportement différent (trop haut et trop rapide).

Tentons d'estimer les possibilités d'action de l'élève pendant son vol solo :

Dans la matinée avant le lâcher, l'élève a réalisé de nombreux circuits d'aérodrome induisant une charge de travail importante et provoquant naturellement de la fatigue.

À cela s'ajoute un stress relativement intense, notamment lors du vol seul à bord, surtout si l'ULM semble réagir singulièrement. Le stress et la fatigue réduisent notablement les possibilités d'action de l'élève en fin de vol alors que l'exigence de pilotage est encore élevée. Il est alors possible que l'élève n'ait plus la capacité de "faire face".

Cette saturation de l'élève s'est certainement manifestée par :

- la non-perception du message de l'instructeur à la radio,

- une possible forte volonté de terminer la séance en poussant sur le manche pour tenter de provoquer l'atterrissage.

Que faire ?

- Lors du premier lâcher seul à bord, proposer seulement un seul circuit d'aérodrome ?
- Lors de vols solo ultérieurs, proposer des "atterrissages complets" à chaque circuit afin de reconditionner l'appareil calmement au point d'attente, récupérer un peu d'énergie, favoriser la concentration et la disponibilité lors du circuit suivant ?
- Par ailleurs, envisager un petit vol local assez rapidement.

Enseignement de sécurité

Avant le premier vol seul à bord, l'instructeur doit estimer l'étendue des possibilités d'action de l'élève en prenant en compte sa forte motivation pour le lâcher, une possible exaltation qui peut masquer des signes de fatigue, l'adaptation à un comportement différent de l'aéronef ainsi que l'ensemble des facteurs environnementaux. Prenant en compte l'ensemble de ces éléments, il planifie le contenu de ce premier vol en conséquence.

RAPPORT COMPLET

Savannah 73-PL / 30 avril 2012

Belley-Peyrieu (01), à l'adresse

<https://www.bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2012/73-PL20430/pdf/73-PL20430.pdf>



BEA		RAPPORT ACCIDENT	
Résumé des faits de l'accident, rapport du pilote, enregistrement des données			
Événement	Vol 73-PL 20430 - 30 avril 2012	Événement	Vol 73-PL 20430 - 30 avril 2012
Événement	Vol 73-PL 20430 - 30 avril 2012	Événement	Vol 73-PL 20430 - 30 avril 2012
Événement	Vol 73-PL 20430 - 30 avril 2012	Événement	Vol 73-PL 20430 - 30 avril 2012
Événement	Vol 73-PL 20430 - 30 avril 2012	Événement	Vol 73-PL 20430 - 30 avril 2012

Notre seule addiction, VOLER !



AVANT LE VOL



**c'est sans
alcool !**



**c'est sans
psychotrope !**



**attention aux effets
médicamenteux !**

*En 2018 : un accident mortel
en ULM a été lié à la prise d'alcool...*

Pas de tabou > on se dit tout !

Voler est un plaisir qui donne un grand sentiment de liberté et de facilité, mais pour voler avec le maximum de sécurité nous avons besoin de 100 % de nos capacités. Celles-ci peuvent être plus ou moins altérées par différents produits sans que nous en ayons forcément conscience. Si l'alcool ou le cannabis semblent évidents, beaucoup de médicaments peuvent retentir sur la vigilance. Il est nécessaire de vérifier sur les emballages la présence du pictogramme de mise en garde pour la conduite automobile et donc à fortiori pour le pilotage.

.....
Gerald Blücher
Médecin fédéral
.....

L'espace aérien : toujours en mouvement !



Si vous retrouvez dans un tiroir une carte aéronautique d'il y a quelques années, comparez-la à l'édition actuelle : vous constaterez que les différences sont nombreuses, car les espaces aériens évoluent d'année en année.

Les organismes

En France, l'espace aérien est cogéré par les civils (DGAC, ministère chargé des Transports) et les militaires (DIRCAM, ministère des Armées).

La DGAC est composée de directions totalement indépendantes entre elles :

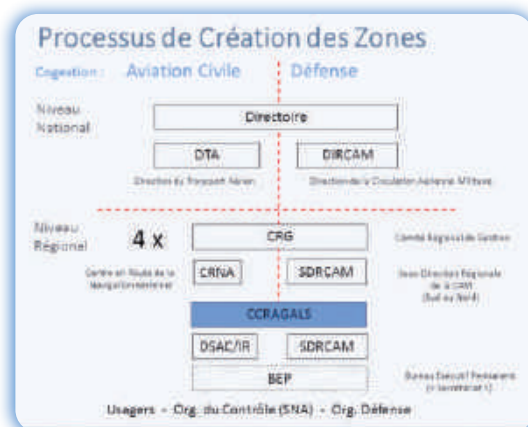
- La Direction du transport aérien (DTA, pôle régalien),
- La Direction des services de la navigation aérienne (DSNA, pôle prestataire de services),
- La Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC, pôle autorité de surveillance et de certification), représentée en régions par les DSAC inter-régionales.

Les services de la navigation aérienne (SNA) sont chargés d'étudier les procédures propres au trafic IFR et les zones associées. Ils dépendent de la DSNA.

Les Comités régionaux de gestion (CRG) de l'espace aérien : au nombre de quatre, ils sont chargés de l'organisation et de la gestion de l'espace aérien régional au profit de tous les utilisateurs dans leur zone de compétence.

Ils mènent les études qui leur sont confiées par le Directoire de l'espace aérien et instruisent les saisines déposées par les organismes régionaux, par les services déconcentrés de l'aviation civile ou les autres CRG. Chaque CRG comporte un bureau exécutif permanent (BEP) composé de quatre personnes (deux civils et deux militaires) qui assurent le secrétariat du CRG (études sur l'espace aérien, propositions de modification, collationnement des demandes...).

Chaque année, des espaces et des activités apparaissent, disparaissent ou sont modifiés, au terme d'un processus toujours long auquel votre fédération est associée.



Le processus d'évolution

Lorsqu'un besoin est identifié (par un aéroport, un centre de contrôle, des usagers...), la demande est formulée auprès du BEP par un membre du CRG. Une consultation est lancée auprès des autres membres du CRG, dont la DSAC-IR qui nous représente. Pour recueillir les avis des usagers, la DSAC réunit le CCRAGALS, en général au printemps et à l'automne, soit deux fois par an (ou plus si un dossier le justifie).



Le Comité consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive (CCRAGALS) est chargé d'émettre un avis sur les projets de création, modification ou suppression, à titre permanent :

- des espaces aériens contrôlés, zones interdites, zones réglementées, zones dangereuses, zones réservées temporairement (TRA), zones de ségrégation temporaire (TSA), zones de ségrégation temporaire transfrontalière (CBA), zones avec radio obligatoire (RMZ) ou transpondeur (TMZ) ;

- des localisations pour activités aériennes récréatives et sportives d'aviation légère soumises à la publication aéronautique, concernant la tranche d'espace aérien comprise entre le sol et l'altitude de 3.500 mètres au-dessus du niveau de la mer (niveau de vol 115), ainsi que les portions d'espace aérien non contrôlé pour les vols VFR et situées au-dessus de cette altitude, dans la zone de compétence de la direction de l'aviation civile.

La création et la modification d'un espace contrôlé ou d'une zone réglementée, dangereuse ou interdite, font l'objet en premier lieu d'une étude de sécurité qui permet d'adapter le dessin des espaces au besoin le plus juste en tenant compte de l'environnement.

Ces projets sont ensuite envoyés au Comité régional de gestion de l'espace aérien (CRG), organisme civilo-militaire chargé de donner un avis sur le projet et de le transmettre au Directoire de l'espace aérien, seul habilité pour statuer.

Enfin, le Directoire de l'espace aérien, composé du directeur de la circulation aérienne militaire et du directeur du transport aérien, qui ont délégation directe du ministre des Armées et du ministre chargé des Transports, valident ou non le dossier. La modification d'espace entre en vigueur au printemps (pour les CCRAGALS d'automne) ou à l'automne (pour les CCRAGALS de printemps). Sauf urgence, les dossiers les plus importants sont traités à l'automne pour être mis en



1 DSAC Nord-Est
Titulaire : Jean-Pierre Caumont
Suppléant : Gérard Nommer

2 DSAC Nord
Titulaire : Philippe Souny
Suppléant : Christian Alitch

3 DSAC Ouest
Titulaire : Bernard Masson
Suppléant : Michel Ruaux

4 DSAC Centre-Est
Titulaire : Jean-Marc Chevallet
Suppléant : Louis Collardeau

5 DSAC Sud-Est
Titulaire : Gérard Coffignot
Suppléant : Jean-Christophe Gibert
Expert : Alain Quilici (Corse)

6 DSAC Sud
Titulaire : Michel Marti
Suppléant : Bruno Rascalou
Suppléant CNFAS : Michel Hirmke

7 DSAC Sud-Ouest
Titulaire : Christian Santini
Suppléant : Bernard Esnault

vigueur au printemps, en même temps que les nouvelles cartes aéronautiques (dont la date de parution est maintenant harmonisée en Europe).

Le ressort géographique des CRG résulte d'un découpage adapté de l'espace aérien métropolitain en quatre régions (Nord-ouest, Nord-est, Sud-ouest et Sud-est) ainsi que de l'espace aérien des départements et territoires d'Outre-mer en tant que de besoin (article 2 de l'arrêté du 10 mai 1999). Les directions de la sécurité de l'aviation civile inter-régionales (DSAC-IR), qui ont remplacé les anciennes DAC, sont membres permanents des CRG et sont chargées de représenter les usagers de l'aviation générale que nous sommes.

Pour recueillir nos avis, il a été instauré auprès de chaque DSAC un Comité consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive (CCRAGALS), conformément à un arrêté du 1er décembre 2005. Le CCRAGALS se réunit autant que de besoin et systématiquement quatre semaines avant chaque réunion du CRG. Il émet un avis qui suivra le projet jusqu'à son adoption ou son rejet par le Directoire.

Les fédérations d'usagers de l'aviation générale et le CNFAS ont donc désigné un représentant et un suppléant par DSAC pour donner l'avis de toutes les composantes qui sont les nôtres.

Pour la FFPLUM, ce sont quatorze bénévoles assistés d'experts choisis pour leur connaissance d'une région donnée qui donnent de leur temps pour maintenir le maximum de liberté d'accès à l'espace aérien. Mais leur travail ne s'arrête pas là, car ils sont également consultés lors de la création d'espaces temporaires. Ils sont chargés de faire remonter à posteriori toutes les gênes engendrées par les modifications, si tant est qu'ils en ont connaissance.

Le rôle de cette équipe, qui œuvre au profit de tous, est particulièrement important puisqu'ils se battent pour que nous n'ayons pas trop de restrictions. Ses membres sont à même de suivre des dossiers sur du long terme, parfois plusieurs années. Comme vous le voyez, c'est un processus long et complexe, qui fait intervenir un grand nombre de personnes.

En conclusion, n'hésitez pas à faire appel à vos représentants (la liste est sur le site FFPLUM à la page « Espace aérien ») lorsqu'un club rencontre un problème.

**Vous n'êtes pas seul !
La FFPLUM est là pour vous.**



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 : S, M, L, XL, XXL.



28 €

Blouson polaire North



4 COULEURS AU CHOIX

100% polyester micropolaire anti-boulochage. 2 poches zippées sur le devant. Fermeture zippée. Grammage : 300 gr/m². Couleur bleu marine, bleu Aqua, vert pomme ou rouge. 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 kaki 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).



Blouson polaire Penduck

69,50 €

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, manches et 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.



8 €

NOUVEAU

Porte-clés fédéral

En métal anodisé, diam. 37mm. Logo fédéral finition époxy brillant. Livré sous boîte cadeau noire.

LES INDISPENSABLES



20 €

Drapeau fédéral

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.



8,50 €

Gilet Sécurité

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

QUALITÉ PRO



LOGO FEDERAL SUR LE DOS



Club

Le bonheur de voler, en toute simplicité

Pour faire suite à l'article de Mathieu Chambon intitulé "Vive l'ULM" (cf. ULM Info n° 106), je témoigne à mon tour que pouvons vivre notre passion, vibrer et partager nos sensations grâce à notre club ULM !

Ce club doit être attractif par sa convivialité, son ambiance et ses coûts abordables pour la formation sur des machines simples. Si, si, c'est possible ! Mes copains du Club ULM de Saint André de l'Eure m'ont aidée à me surpasser et à me lan-

cer. Et ils ont su me donner l'envie de donner envie de voler : c'est à mon tour maintenant de soutenir les "petites nouvelles" et les "petits nouveaux" qui arrivent au club, et de les encourager dans leur apprentissage. Puis à imaginer ensemble les balades que nous pourrions faire lorsqu'ils seront brevetés.

Cet article sur ma première grande balade était paru sur le site du club.

Je le partage avec vous aujourd'hui, juste pour vous faire envie.



La grande balade de 2008 à mes copains du Club ULM de Saint André de l'Eure

Tous les ans, une balade ULM est organisée la dernière semaine d'août ; la dernière étape nous mène ainsi au grand rassemblement international ULM de Blois. Philippe et Luc (alias Roméo et Juliette) se sont mis au boulot, assistés de Laurent, pour la fabuleuse édition 2008.

"Cette fois, Marie, tu viens avec nous !"

Je ne réponds pas encore, mais petit à petit, je commence à m'y préparer psychologiquement, car c'est une première pour moi. La route avec les différentes étapes et la liste d'inscription des futurs participants sont affichées au club.

Ça y est, je m'inscris ! Au total, il y a onze

machines : huit pendulaires et trois 3-axes.

Le jour J est le 23 août, un samedi matin.

Tout est prêt ! Mon pendulaire est un Combo DTA bi avec un moteur 503, mon aile une 15/430. Le plein est fait : le réservoir de 70 l me donne une autonomie d'un bon 5 h 30.

Mon sac et ma tente sont bien fixés sur la place arrière et mes deux sacoches sont pleines à craquer. Ma carte, ma route, mon GPS, etc... tout est OK ! Mais pourquoi ai-je toujours ce nœud à l'estomac ?

Ça y est, je décolle en deuxième position derrière Roméo, qui veillera sur moi pendant toute la durée du voyage... Et à peine décollée, pffuuuuu, plus d'appréhension, plus de nœud à l'estomac. Le bonheur total !

Une belle patrouille d'ULM s'éloigne de Saint André, composée de Philippe, Luc, Michel, Didier, Minou, Habib, Gaétan, Gérard, Laurent et Jean-Pierre. François prend le départ avec nous et nous accompagnera jusqu'à Frossay.

Posé à La Bazouge, puis à Frossay pour la nuit où nous restons bloqués le lendemain à cause de la pluie ; cela m'arrange, car cette première étape était assez longue pour moi, et cette journée de repos est tombée à point nommé. Le club-house de Frossay étant bien équipé, Didier nous a mitonné un plat d'agneau aux haricots blancs. Un délice... et une super ambiance !

Le lundi, départ pour La Tranche-sur-Mer, et Marennes pour la nuit. Mardi, posé à Saint-Estèphe, à Sainte-Foy-la-Grande et à Sarlat.

Là, Didier sort trop vite de la piste et se « mange » un petit plot bien caché dans l'herbe : résultat, la roue n'a pas résisté et l'hélice est endommagée. Nous restons à Sarlat le lendemain pour réparer.

Jeudi, départ pour Egletons, Montluçon Domérat et nuit chez Maurice sur sa piste privée. Attendrissante surprise : Philippe, mon mari, nous rejoint avec son Savannah, accompagné de Jean. Vendredi, posé à Sainte-Thorette et nuit à Blois.

Samedi, pour parfaire mon « apprentissage » en matière de navigation, je décide de rentrer toute seule à Saint André : im-peccable ! Je suis très fière.

D'après le GPS, le trajet total parcouru serait de 1 425 km pour environ 18 h 30 de vol : pas mal, non ? Cela a été une expérience formidable, et en plus on a bien rigolé !

Les garçons, je vous remercie tous pour votre gentillesse ; vous m'avez encouragée, aidée pour démonter mon aile, pour démarrer mon moteur. Durant cette semaine, j'ai pris conscience que dans ce genre d'aventure, l'entraide et la solidarité ont leur véritable valeur. Chapeau bas à Roméo et Juliette, c'est grâce à vous que j'ai pu me surpasser.

Un petit clin d'œil à Michel qui m'a bien « briefée » des semaines avant le départ ; et à Gaétan qui m'a bien encouragée à la première étape où j'étais si fatiguée. Merci à tous, je ne vous oublierai jamais.

.....
Marie-Françoise Vallée-Dubus
.....

16^è rassemblement des FEMMES Pilotes ULM

> 11.12 mai 2019

Toulouse > Muret Lherm > LFBR.



www.ffplum.fr



> INFO+
Contactez Marie-France Jéhanne
ffplum@ffplum.org



suivez-nous !

en partenariat avec



Comité régional
Occitanie



Roxanne, mécanicienne aéronautique

C'est dan l'Ain, sur l'aérodrome de Bourg-Ceyzériat dit "Terre des hommes", que se forme en alternance Roxanne Mourah, une passionnée d'aéronautique âgée de 17 ans.

De nature réservée et appréciant le travail manuel, la jeune fille n'a pas orienté son choix sur une carrière féminine classique d'hôtesse de l'air, comme sa mère. Sa passion l'a portée sur autre voie : celle de mécanicienne dans l'aéronautique. Cette profession étant plutôt perçue comme masculine, ses proches étaient assez dubitatifs. Mais grâce à sa détermination, et avec le soutien de sa mère, Roxanne a concrétisé son projet.

Sa formation par l'IMAA de Cruseilles (www.mfr-ima.fr) se déroule sur trois ans vers un Bac pro aéronautique. Avec pour maître de stage Jean-Baptiste Bély, le dirigeant de l'entreprise Aerolight, Roxanne met en pratique des connaissances qu'elle perfectionne de jour en jour. Vidange, révision de moteur, pose d'hélice, réparation de structure, maintenance certifiée rythment son quotidien, et sa passion.



lorAvia
VOTRE MOTORISTE DEPUIS 1975

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

Rénovation complète
à partir de 5 000 € TTC

80 cv. 11 400 € TTC
100 cv. 13 500 € TTC

* livré avec radiateurs + durites + pot inox
+ filtres et régulateur 12v

TEL 03 82 56 63 71 - loravia@wanadoo.fr

Ils n'ont pas les deux pieds dans le même sabot !

Une vingtaine de membres des Godasses Volantes d'Arras-Roclincourt s'investissent dans une formation en anglais.



Les plus « fluents » des participants apportent leur aide à ceux qui débutent.

Andy (pour les intimes !) explique les subtilités du tour de piste à l'anglaise à Lashenden/Headcorn...

Très actif, ce club, fort de 80 membres (dont quatre couples de pilotes...), organise régulièrement, sur un week-end, des voyages au long cours. Après Saint-Malo en juin, Verdun en octobre, le prochain en février mènera plus de dix machines et équipages à la découverte de l'Alsace et de ses châteaux.

Denis, initiateur et organisateur, envisage à terme un « air-trip » en Grande-Bretagne quand le Comité des Hauts-de-France de la FFPLUM, dans son tour éponyme, prévoit pour la mouture 2019 une étape dans le sud de l'Angleterre. Forts de ce contexte, Françoise-Emmanuelle et Laurent ont fait la proposition à Bernard Cordonnier le prési-

dent - qui l'a immédiatement acceptée - d'organiser l'apprentissage de l'anglais aéronautique au sein du club.

Le succès est là !

Composées d'une vingtaine de participants, pilotes plus ou moins aguerris ou conjoints passagers, les sessions se tiennent environ deux fois par mois le samedi matin.

L'objectif est à terme, outre le plaisir de partager de bons moments, la réussite au FCL055 VFR pour ceux qui le voudront et, pour tous, l'ouverture vers l'extérieur dans la pratique de leur passion. Outre Jean-Marc Ketels, président du Comité des Hauts-de-France de la FFPLUM, qu'ils ont eu le plaisir de recevoir et qui leur a apporté à cette occasion son soutien et ses encouragements, les participants ont pu obtenir le concours gracieux d'Andrew.

Ce ressortissant britannique marié à une française réside non loin d'Arras. L'anglais natif et son français d'excellent niveau, ses qualités humaines et pédagogiques, son bagage et sa carrière professionnelle sont un atout essentiel à la réussite de cette formation.

Il va sans conteste les aider à transposer

leur approche de la circulation aérienne française et sa phraséologie vers les exigences du vol outre-Manche. Ce n'est certes pas plus compliqué mais, outre la barrière de la langue, le système et sa pratique sont chargés de petites nuances, elles-mêmes sources potentielles de problèmes pour le pilote non averti.

Officier supérieur de la RAF, Andrew a œuvré pendant 19 années dans le contrôle aérien militaire pour prendre sa retraite au faîte de ses compétences en tant que responsable de la circulation aérienne d'un grand aérodrome du sud de l'Angleterre.

Les participants ont précisé que ses interventions étaient toutes, comme nous pouvions nous en douter, techniquement judicieuses et de haut niveau, de surcroît mâtinées d'un humour « so british » !

« C'est un pur bonheur ! » m'ont-ils avoué.

L'investissement personnel de tous et le soutien apporté par leur ami Andrew participeront sans conteste à la pleine réussite de ce projet ambitieux qui permettra à chacun, outre un enrichissement personnel, de hausser son niveau de compétence en tant que pilote... d'ULM !





Le Westland Woodpigeon passe les éliminatoires, mais ne brillera pas aux Trials de 1924.

Un siècle d'ULM

L'envol des biplaces britanniques

Entre 1924 et 1926, d'importantes compétitions favorisent outre-Manche le développement d'ULM performants.

En 1923, les premiers Lympne Aircraft Trials (cf. ULM-Info n° 102) avaient consacré les monoplaces motorisés par moins de 750 cm³. Le règlement évolue en 1924 et 1926 avec la dotation de l'Air Ministry visant à favoriser des ultralégers simples et robustes à destination des écoles de pilotage.

Les compétitions de Lympne s'ouvrent ainsi aux biplaces équipés de doubles commandes, et l'accent est mis sur les vitesses mini et maxi ainsi que sur les longueurs de décollage et d'atterrissage. Les Trials de 1923 ayant montré le manque de fiabilité des plus petits moteurs, la cylindrée autorisée est portée à 1.100 cm³.

Sur 19 prétendants aux Trials de 1924, seuls sept candidats passent les éliminatoires avec succès. Cette année-là, le Beardmore Wee-Bee domine à Lympne en démontrant une plage de vitesse de 64 à 113 km/h et en passant la jauge de 1,83 m après 215 m de course au décollage. Le biplace créé par William Shackleton et piloté par Maurice Piercey, qui s'était illustré en combat aérien en 1916, emporte donc le



Le Beardmore Wee-Bee, vainqueur à Lympne en 1924

premier prix de 2.000 £ de l'Air Ministry. Dépourvu de freins, le Wee-Bee n'a failli qu'en distance d'atterrissage. En plus de son aérodynamisme, l'efficacité de son flat-twin Bristol Cherub de 1.096 cm³ participe à ses performances.

Le Bristol Brownie se place en deuxième position. L'avionneur en a aligné deux exemplaires, qui sont remarquables par leur structure métallique (complète pour l'un, incluant des nervures en duralumin ; associée à une voilure bois pour l'autre) et un passage à 1,83 m au décollage en moins de 197 m. Comme sur la plupart des ultralégers du moment, l'habitacle est dépourvu de pare-brise.



▲ Les Bristol Brownie innovent en 1924 par leur structure métallique.



▲ Le CLA-2 a été construit au Cranwell College, sous l'égide de Nicholas Comper.



Cette réplique de la Shuttleworth Collection du Hawker Cygnet vole depuis 1993.



▲ L'Avro 562 de l'A-V Roe and Company (Avro) échoue à Lympne, mais il remportera la Grosvenor Cup devant treize autres concurrents.

Hawker Aircraft place honorablement les deux exemplaires du Cygnet, notamment en vitesse mini (60,2 km/h) et distance d'atterrissage (60 m). Le biplace se distingue lors d'une séance d'acrobatie, où certains témoignent d'une impression de « surplus de puissance », sans doute due à la très faible masse des deux exemplaires plutôt qu'à leurs flat-twin Anzani et ABC Scorpion. L'année suivante, un Cygnet emportera l'International Handicap Race en couvrant les 100 miles à 122 km/h de moyenne. Un exemplaire du biplace est préservé sur la base RAF de Cosford.

Le Cranwell Light Aeroplane Club a été fondé en 1923 au sein du Cranwell College de la RAF. Le biplan biplace côte-à-côte Cranwell CLA-2 conçu par Nicholas Comper, seule construction amateur aux Trials de 1924, y brille en couvrant 1250 km en 18 h. Lui succèdera en 1925 le monospace parasol Cranwell CLA-3 qui atteindra 140 km/h sur 3 km à la Royal Aero Club Race.

Parmi les exclus de 1924 aux éliminatoires de Lympne, les Avro Avis, Supermarine Sparrow et Shorts Satellite s'aligneront néanmoins à la Grosvenor Cup, pour s'y classer respectivement 1e, 4e et 7e. Remotorisé par un Bristol Cherub II, le biplan Avis vainqueur tiendra une moyenne de 106 km/h sur les 100 miles de l'épreuve.

Conçu par Reginald Mitchell pour les épreuves de Lympne, le Supermarine Sparrow y a été victime de son Blackburne Thrush. Le biplan a néanmoins été salué pour sa résistance et sa contrôlabilité lors d'une quarantaine d'atterrissages d'urgences, tous dûs à des pannes du 3-cylindres de 1.100 cm³.

De retour à Lympne en 1926 dénommé Sparrow II car modifié en monoplan parasol et motorisé par un Bristol Cherub III de 32 ch, il sera à nouveau éliminé. Les vedettes des Trials seront alors les Hawker Cygnet et Bristol Brownie.



Gabriel Gavard

Extraits de **L'esprit des Demoiselle**, histoire des avions ultralégers des origines à 1982, publié chez Cepadues
 ➔ www.cepadues.com



▲ Le Supermarine Sparrow II lors de l'examen initial de démontage, transport et remontage des Lympne Trials de 1926.

	Wee-Bee	Bristol Brownie	Hawker Cygnet	CLA-2	CLA-3	Avro Avis	Supermarine Sparrow I
1 ^{er} vol	1924	1924	1924	1925	1925	1924	1925
Type	biplace	biplace	biplace	biplace	monospace	biplace	biplace
Longueur	6,76 m	8,00 m	6,22 m	7,09 m	5,65 m	7,32 m	6,91 m
Hauteur	2,18 m	1,98 m	1,78 m	2,55 m	2,08 m	2,74 m	2,26 m
Envergure	11,58 m	10,54 m	8,52 m	9,04 m	6,40 m	9,17 m	10,16 m
Surface	19,4 m²	19 m²	15,3 m²	20,8 m²	6,5 m²	22,9 m²	23,8 m²
Moteur	Cherub I	Cherub I	Anzani ou ABC	Cherub I	Cherub II	Blackburn Thrush	Blackburn Thrush
Puissance	32 ch	32 ch	34 ch	30 ch	32 ch	35 ch	35 ch
Masse à vide	211 kg	227 kg	169 kg	231 kg	147 kg	268 kg	215 kg
Masse max	381 kg	393 kg	331 kg	407 kg	240 kg	451 kg	390 kg
Vitesse max	113 km/h	105 km/h	121 km/h	101 km/h	140 km/h	120 km/h	116 km/h
Vitesse mini	64 km/h	62 km/h	60 km/h	nc	nc	nc	nc



AIDES fédérales

sont concernées

- L'aide jeune pilote de moins de 25 ans (400 €)
- 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 (voir tableau)

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.



Exemple pour une aide jeune pilote de moins de 25 ans de 400 €

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

Aides aux pilotes et structures



Jeunes

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

400 €
+ 150 €

- Formation pilote : plafonnée à 400 € (sur justificatif) + 150 € si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.

1525 €

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

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.

Instructeurs

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

Structures

- Aide de 40 € par vol aux structures affiliées, permettant aux élèves de l'Education Nationale inscrits à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.

Sécurité parachute

1200 €
(autogire, pendulaire, multiaxes)



300 €
(paramoteur)



SPÉCIAL CLUB
500 €

Aide reconditionnement d'un parachute de secours

- L'opération PARACHUTE DE SECOURS consiste à aider financièrement les structures affiliées à la FFPLUM, association ou OBL, 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 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.



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

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 €.

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

Rendez-vous

L'agenda ULM

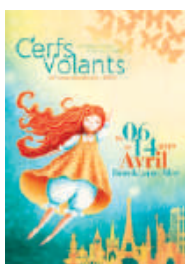
sous réserve d'annulation



Le 23 mars
Assemblée
générale
de la FFPLUM
www.ffplum.fr



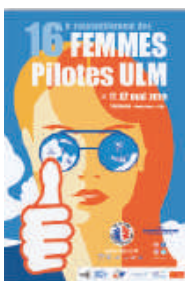
Du 6 au 7 avril
Brocante
aéronautique
à Saint-Dizier



Du 6 au 14 avril
Rencontre
internationale
de cerfs-volants
à Berk-sur-mer.



Du 10 au 13 avril
Aero Friedrichshafen
Le salon de
l'aviation générale
européenne.
www.aero-expo.com



Les 11 et 12 mai
16^e rassemblement
des femmes pilotes
ULM
à Toulouse sur
l'aérodrome de
Muret-Lherm.
www.ffplum.fr



Du 11 au 19 mai **Fête des Sports aériens**
<https://cnfas.fr>

Du 31 mai au 2 juin
Paramot'Est
à Rohrbach les Bitch



Du 6 au 9 juin
L-Birds back
to Normandy
à Evreux et
Saint-André
de l'Eure.
<http://L-birds.fr>



Les 8 et 9 juin
Meeting de
la Ferté-Alais
Aérodrome
de Cerny
www.ajbs.fr

Du 11 au 25 juin
Troisième rallye ULM Tunisie
de la FTSAAA (Fédération
tunisienne des sports aéronau-
tiques et les activités associées).



Du 13 au 15 juin
France Air Expo
à Eurexpo Lyon.
franceairexpo.com



Les 15 et 16 juin
Rassemblement
de Pou-du-ciel
sur le terrain
ULM de Matagne-
la-petite.
www.rsab.be



Le 16 juin
Rassemblement
de "traîne-queue"
à Paray le Monial.
www.rsab.be



Du 17 au 23 juin
53^e Salon inter-
national du Bourget
www.siae.fr



Du 29 juin
au 6 juillet
Championnat de
France ULM
à Couhé-Vérac.
www.ffplum.fr



Le 30 juin
Rassemblement
autogires et ULM
au Tréport.



Du 20 au 26 juillet
24^e édition du
Tour ULM
www.ffplum.fr

Du 26 juillet au 4 août
Grand Est Mondial Air Ballons
sur l'aérodrome de Chambley.



Les 31 août et 1^{er} septembre
39^e Salon et rassemblement ULM de Blois





24^{ème} édition

Itinéraire

20 > 26 juillet 2019

LA TRANCHE SUR MER.
LF8522 VENDREDI 26 MIDI

CONCENTRATION > VEND. 19
DÉPART > SAM. 20
ARRIVÉE > VEND. 26

ST PIERRE
D'OLERON.
LFDP

COUHÉ VERAC. LFDV
JEUDI 25 / SOIR

GUERET ST-LAURENT. LFCE
JEUDI 25 / MIDI

ISSOIRE. LFHA
MERCREDI 24 / SOIR

MONTELIMAR. LFLQ
MERCREDI 24 / MIDI

GAP. LFNA
LUNDI 22 / SOIR
MARDI 23 / JOURNÉE DE REPOS

BISCARROSSE. LFBS
SAMEDI 20 / MIDI

MILLAU. LFCM
DIMANCHE 21 / SOIR

CARPENTRAS. LFNH
LUNDI 22 / MIDI

CONDOM. LFDI
SAMEDI 20 / SOIR

SAINT-GIRONS. LFCG
DIMANCHE 21 / MIDI



www.ffplum.fr

suivez-nous sur les réseaux !



TOTAL

Partenaire
Officiel du
Tour ULM

Publicité



COMMUNE DE
Saint-Pierre
d'Oléron



Pour tous ceux qui n'ont pas pu s'inscrire !

100

équipages en plus de la vingtaine de l'organisation : ce chiffre peut paraître à certains trop limité. Il n'a pourtant pas été fixé par hasard.

L'objectif du Tour est avant tout la sécurité, et nous savons par expérience qu'il est difficile d'aller au-delà de ce nombre d'équipages.

Si le Tour a autant de succès, c'est justement parce qu'il permet à des pilotes de niveaux différents, sur trois classes d'appareils aux caractéristiques spécifiques, de voyager en toute tranquillité.

Les équipes d'organisation techniquement très au point veillent en permanence, avec le soutien de la DGAC, au bon déroule-

ment de chaque étape. Aide à la préparation des navigations, assistance météo, assistance mécanique, organisation logistique au sol importante et efficace, assistance médicale, rien ne manque ! Il faut remercier tout particulièrement la cinquantaine de bénévoles qui s'engagent pendant près de dix jours pour assurer le bon fonctionnement de ce grand barnum.

C'est un exploit que d'assurer un service journalier de qualité à chaque étape aux 250 personnes qui composent la caravane. Les semi-remorques aimeraient bien pouvoir voyager par les airs, particulièrement pendant les jours de grands départs en vacances !

Cette année, le Tour permettra à près de 30% des participants de découvrir pour la première fois cette grande boucle. Tous reviendront la tête pleine de beaux souvenirs avec l'envie évidente de pouvoir recommencer l'année suivante.

Pour toutes ces raisons, dès l'ouverture des inscriptions c'est la ruée, comme pour les

soldes des meilleurs grand magasins anglais, et tout est bouclé en trois heures. Chacun espère être inscrit dans les premiers pour être certain de ne pas manquer ce grand rendez-vous annuel tellement important à ses yeux.

Forcément, ceux qui sont arrivés trop tard sont très déçus et frustrés. Nous les comprenons fort bien. Il est triste de ne pas pouvoir participer à cette belle aventure, cette représentation parfaite de tout ce que nous aimons dans notre pratique : l'ambiance, l'amitié, la convivialité et la découverte de paysages nouveaux.

Alors pour l'année prochaine tout est possible, rappelez-vous : ouverture des inscriptions le 15 janvier à 8 h.

Nous serons heureux de vous voir ou de vous revoir sur le Tour ULM 2020.



Tu veux faire le Tour ?



Pour sa 24^e édition, le Tour ULM propose à nouveau à une douzaine de jeunes de vivre une aventure aéronautique hors du commun. Jeunes filles et jeunes hommes entre 18 et 25 ans, c'est pour vous !

- > Tu es jeune pilote ULM ou en cours de formation.
- > Tu es plein(e) de bonne volonté et débordant(e) de bonne humeur.
- > Tu rêves de voler une vingtaine d'heures encadré(e) par des instructeurs expérimentés sur différents types d'ULM, et de donner un coup de main à l'organisation du Tour ULM.
- > Tu as envie de découvrir la France et de merveilleux paysages vus d'en haut.

Alors n'hésite plus... Envoie vite ta candidature à la FFPLUM avec une simple lettre manuscrite et une petite explication de tes motivations à ffplum@ffplum.org.

Cette offre est limitée à douze jeunes après la sélection des dossiers par Commission fédérale. Les frais de participation seront pris en charge par la FFPLUM et nos partenaires.



Infos complémentaires via
<https://ffplum.fr/la-federation/le-tour>

Contact : Irving au 07 70 22 55 43
ou ileflochmoen@ffplum.org



A bientôt pour cette belle aventure !

LAFL in courtship: 10 seconds at 10:30 to 10:45
 10:45 to 10:55: 10 seconds at 10:55 to 11:05
 11:05 to 11:15: 10 seconds at 11:15 to 11:25
 11:25 to 11:35: 10 seconds at 11:35 to 11:45