

ULM

info



LA FFPLUM
EST MEMBRE DU



Revue fédérale trimestrielle
SEPTEMBRE 2019 • N° 109



Tour ULM 2019
Récits de la migration

Championnat de France
Révélateur de nouveaux talents

Blois, et après ?

Le salon ULM de Blois est né en 1981, presque en même temps que la Fédération. Il a été créé sur l'aérodrome de Blois par Christian Lhomme qui en fut le principal organisateur à travers l'association CORULM jusqu'en 2009. Depuis 10 ans, c'est Jean-Marie Carré, qui avait rejoint le CORULM en 1990, qui est à tête de l'organisation à travers l'association des Pélicans. Après un détour par le terrain d'Onzain, le salon est revenu en 2004 sur l'aérodrome, dont le département est gestionnaire depuis 2007.

Jean-Marie Carré a annoncé au printemps que son dernier salon serait en 2020. Cela fait quelques années que la question de la suite était évoquée, sans calendrier précis cependant. Mon prédécesseur, Dominique Méreuze, dont j'étais alors le vice-président, ne souhaitait pas que la Fédération reprenne en direct l'organisation du salon. Il préférait que l'organisateur soit une association largement soutenue par la Fédération.

Depuis l'arrivée de mon équipe en mars 2017, nous n'avons pas communiqué sur ce sujet, tant les éléments de ce dossier délicat étaient encore ambigus, à commencer par le calendrier. J'ai cependant fait savoir au président du département, bien avant l'annonce du printemps, que la Fédération était prête à reprendre le salon en direct, avec un ensemble de partenaires. C'est ce que nous avons annoncé officiellement lors du dernier salon, au côté du président du département et de Jean-Marie Carré.

La Fédération sera donc présente en 2021 pour redynamiser le salon. Nous souhaitons que Blois soit une fête, renouvelée, élargie, accessible. Cela suppose des partenaires qui nous suivent dans le projet.

La DGAC concourra à assurer la sécurité des vols comme nous le faisons par exemple sur le Tour ULM. Le RSA sera associé pour mutualiser nos énergies. L'organisateur de la Coupe Icare est avec nous pour apporter la dimension festive et la grande expérience d'un rassemblement grand public. Nous souhaitons que le paramoteur soit à nouveau largement présent avec les organisateurs du MAP. Les partenaires historiques de Blois sont aussi de la partie, à commencer par Vol Moteur et bien entendu le département, ainsi que le ministère des Sports. Nous souhaitons que le salon ait lieu la semaine suivant la rentrée, nous mettrons en place une journée professionnelle le vendredi et un meeting durant le week-end.

Nous voulons une fête, ouverte, accessible, riche de toutes nos pratiques, élargies à d'autres, dans l'esprit de la Coupe Icare et d'un Mini-Oskosh.

Nous avons la chance d'avoir un événement central. Il faut le redynamiser.

Rendez-vous en 2021 !



Sébastien Perrot
Président de la FFPLUM



au sommaire du 109

2 Editorial

par Sébastien Perrot

4 Médias : suivez-nous !

par Jérôme Bonnard

5 Vie ulmiste

Quelques conseils et infos

8 24^e édition du Tour ULM : l'usine à rêves tourne à plein régime

par Irving Le Flochmoen

11 Jeunes sur le Tour ULM : le M304, prêt à décoller

12 Jeunes : le BIA en Normandie et en Occitanie

par Marie-Françoise Vallée-Dubus et Charlaïne Papet

13 Festival ULM : le salon de Blois

par Gabriel Gavard

14 Terrain ULM : le club du haut Diois inaugure son hangar

par Alain Réveillon

15 Réunion ULM : passion de campagne

par Gabriel Gavard

16 Règlementation : Arrêté du 12 juillet 2019 / utilisation des aérodromes et accès des ULM au aérodromes IFR

par Louis Collardeau

17 Licence 2020 : pourquoi se licencier ?

par Morgane Basso

18 Volez couvert : questions d'assurances

20 Assurances : les nouveautés 2020

par Camille Ménard

20 Fédération : l'organigramme

22 Sport : les championnats de France 2019

par Noël Mazaudier

24 Formation : le forum des instructeurs en Occitanie

par Daniel Brunet

25 Info instructeurs : les nouveautés

26 Ethique ULM : notre comportement est-il à la hauteur des valeurs de l'ULM ?

par Jean-Marc Lezzano

28 Sécurité des vol : situation au 1^{er} septembre

par Jean-Christophe Gibert et Pierre Kolodziej

29 Prévention : la Nouvelle-Aquitaine joue la sécurité des vols

par Christian Santini

30 Enquête : l'accident... une histoire dont la fin n'est jamais certaine

par Bernard Boudou

33 Expérience : c'est l'histoire d'une panne...

par Alain Bliez

36 Engagement : bravo les bénévoles !

par Marie-Françoise Vallée-Dubus

37 Vos photos

38 Environnement : épandage écologique

par Christian Piccioli

39 Bases ULM : les nouvelles structures

42 Un siècle d'ULM : des avionnettes de records aux biplaces de grande série

par Gabriel Gavard

45 Aides fédérales

L'ensemble des aides accordées aux jeunes, aux instructeurs ou enseignants, aux structures, et celles liées aux équipements de sécurité

46 Agenda ULM

Les dates à retenir

40

La boutique fédérale



Championnez comme vous êtes



Gabriel Gavard

Rédacteur en Chef

► ulm-info@ffplum.org

Il ressort du Championnat de France une impression de bons moments partagés. Je n'y étais pas, mais ma fonction m'a amené à en sélectionner les meilleures photos d'une base de données riche de près d'un millier. Les visages saisis en vol expriment bien sûr la recherche de performances et de dépassements (de soi... et de l'autre). Hors de l'action, domine un bonheur simple rayonnant des mines des participants. L'émotion, la bienveillance ou l'appréhension, tout ce qui se vit de l'intérieur relève aussi des

facteurs humains. Relater ces sensations éclairer soi-même en les formulant, et tous les autres en les partageant.

La dimension humaine d'un événement comme le Championnat de France peut ne pas émerger d'un compte-rendu factuel. Savoir qu'ici l'émulation repose aussi sur la connivence encouragera de nouveaux ulmistes à participer. Les acteurs d'événement sont les mieux placés pour en être les rédacteurs.

Contribuez, notre passion a besoin de vous !

Retrouvez-nous sur les réseaux !



ULM Info est la revue des adhérents de la Fédération Française d'ULM
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier
94 700 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, Camille Ménard, Morgane Basso, Charlaïne Papet, Caroline Cognet-Renard, Louis Collardeau, Pierre-Henri Lopez, Jean-Christophe Gibert, Pierre Kolodziej, Christian Piccioli, Michel Hirmke, Noël Mazaudier, Bernard Boudou, Alain Bliez, Jérôme Bonnard, Irving Le Flochmoen, Jean-Laurent Santoni, Daniel Brunet, Fabrice Depardieu, Alain Réveillon, Patrick Thépin, Jean-Marc Lezzano, Christian Santini.

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

Design & fabrication : Agence CA2S

Imprimé en France à 17 000 exemplaires.

ULM Info 109 © Tous droits réservés FFPLUM - 09.2019

► En couverture - Photo © G. Gavard

Suivez-nous!

Tuto mécano

> remise en vol d'un Paramoteur

Tuto formation

> Qu'est-ce qu'une Remise en Vol ? (REV)

> Le BIA, les jeunes et les aides fédérales

Tuto formation
> la prévol



> tapez FFPLUM



Tuto sécurité
> le parachute de secours

Tuto info
> Pourquoi et comment s'assurer ?

Tuto info
> L'ULM est-il dangereux ?

Tuto sécurité
> la panne en campagne

> Retour sur les 10^e championnats du monde Paramoteur



Avec 800 abonnés supplémentaires, la chaîne YouTube de la FFPLUM a progressé de 40% en nombre de visionnages comparé à 2018. Au total, depuis son lancement fin 2017, elle approche les 230 000 vues.

Nous continuons de tout mettre en œuvre pour apporter de la communication et de l'information de qualité en images autour des fondamentaux : la formation et la sécurité des vols.

La chaîne YouTube de la FFPLUM est un média dont la vocation première est d'informer sur des sujets sensibles et importants, sans oublier des sujets "découvertes", notamment autour du sport comme le tout dernier film sur le championnat de France.

La chaîne est relayée en partenariat sur Aerobuzz.fr, un média reconnu dans le monde aéronautique, fort de plusieurs dizaines de milliers de lecteurs quotidiens. La toute nouvelle chaîne Sport en France, lancée par le Comité national olympique et sportif français, disponible sur les box Orange (174), Bouygues (192), Free (190)

et SFR (129), diffusera dès octobre notre vidéo reportage du Championnat de France ULM. Nous espérons qu'il y en aura d'autres avec la grosse actualité sportive l'an prochain (championnats du monde ULM).

Nous avons essayé de nouveaux formats courts quotidiens d'actualités lors du Tour ULM, que nous pourrions reproduire lors de compétitions. L'accueil a été très positif, et ces formats courts ont été bien relayés sur les réseaux sociaux.

Toutes les vidéos restent en ligne et sont consultables à tout moment. Vous pouvez ainsi retrouver nos tutos formation, de la panne au décollage à la panne en campagne, le dernier virage, la visite prévol, les tutos mécanos, remise en vol (REV) et bien d'autres...

Nous travaillons déjà sur la saison 3 des tutos formation et mécanos et envisageons des vidéos plus courtes spécifiques à chaque classe.

Des films "découvertes" sont aussi en préparation, notamment autour de la classe 5 et du vol en montagne. Nous entrons dans l'automne, une des plus belles périodes pour voler...

Merci de nous suivre et à très bientôt sur la chaîne de la FFPLUM.



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 !





Renouvellement du certificat d'aptitude au vol : pensez-y !

Depuis le 15 février 2014, les cartes d'identification ULM n'ont plus de date limite de validité. En contrepartie, cette carte n'est valide que si l'ULM fait l'objet d'un accusé de réception d'une déclaration d'aptitude au vol datant de moins de 24 mois. Pour maintenir la validité de la carte d'identification de votre ULM, il faut donc périodiquement (tous les deux ans) déclarer l'aptitude au vol de l'ULM. Lorsque cette démarche n'est pas effectuée dans les délais impartis, la carte d'identification de l'ULM perd sa validité.



La déclaration d'aptitude au vol peut être effectuée en ligne de manière simplifiée sur l'application "Mon espace ULM" du site opéré par la DGAC.

► <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ulm-demarches-particuliers>

La date limite de validité du certificat d'aptitude au vol de votre machine est indiquée dans votre espace licencié, onglet "Mes machines". N'oubliez pas que les garanties d'assurance sont liées à la validité des différents documents de votre machine, dont celle du certificat d'aptitude au vol.

Camille Ménard Chargée de mission juridique et assurances



Grand Est Mondial Air Ballons, un cru d'exception

Unique au monde ! Tel était le slogan des 30 ans du GEMAB. De fait, du 26 juillet au 4 août, plus d'un demi-million de spectateurs ont assisté à Chambley au plus grand rassemblement mondial de montgolfières.

Chaque matin et soir, des centaines de ballons illuminaient le ciel de Chambley. Le Comité régional ULM est présent sur cette manifestation depuis 2003 pour y promouvoir notre discipline bien au-delà des frontières régionales du Grand Est. Le Club ULM Sports et Loisirs avait ouvert les portes de son second hangar pour offrir au public une superbe vitrine composée de plusieurs générations d'ULM, du Pathfinder aux dernières machines performantes.

Pendant les dix jours de la manifestation, les membres du club et du Comité régional se sont relayés pour présenter avec passion au public les principales caractéristiques des six classes d'ULM et les principes fondamentaux de notre réglementation. Un grand merci à Camille et Charlotte, les deux jeunes sœurs pilote et future pilote du club qui ont assuré la majorité des initiations sur les deux simulateurs ULM.

En parallèle au record de fréquentation du GEMAB 2019, le dynamisme ulmiste a été récompensé par des chiffres inédits :

- 30 000 visiteurs au hangar ULM
- 500 initiations sur les deux simulateurs ULM
- 300 baptêmes ULM effectués par les structures présentes. Le rendez-vous est pris pour 2021.

Fabrice Depardieu
Comité régional ULM Grand Est www.ulm-grand-est.ffplum.fr



L'aérodrome de La Tour du Pin-Cessieu est sauvé !

Ce terrain a été créé en 1924, et il a poursuivi son développement avec ses activités partagées entre les cinq structures associatives basées : planeurs, avions, constructeurs amateurs, aéromodélistes et ULM comptant plus de 60 aéronefs basés, dont une bonne moitié d'ULM.

Il était la propriété d'une Chambre de commerce (CCI) qui avait dénoncé en 2013 la convention avec les usagers, puis nous avait assignés en référé d'expulsion auprès du tribunal administratif. Depuis lors, nous étions des "occupants sans titre". Après quelques péripéties judiciaires (jugement, appel,...) et un marathon de six ans de tractations avec la CCI conduites sous la tutelle préfectorale avec le concours de la DSAC, et face au constat de l'impossibilité de relocaliser les activités, une solution de compromis a finalement été trouvée. Elle consistait à un rachat d'une partie de l'aérodrome avec ses installations par une structure associative interclubs de gestion mise en place à cet effet (!l'union fait la force !).

L'acte notarial mettant un point final à ce parcours du combattant a été signé ce 12 septembre. L'avenir est donc assuré, nous continuerons de déployer nos ailes à La Tour du Pin-Cessieu.



Bienvenue chez nous à LFKP... le café est chaud !

Louis Collardeau
1^{er} vice-président de la FFPLUM



Nouveaux angles

Le 1^{er} juin, une fructueuse journée d'échanges entre le club ULM Les Ailes des Albères et le club de photographes Roussillon Photo a suscité de nouvelles découvertes des Pyrénées catalanes.

Michel Hirmke

Portables épuisés

Icom a annoncé en juillet l'arrêt de la commercialisation des portatifs IC-A6FR11 et IC-A24FR11.



A cette date, malgré le stock important constitué par Icom France suite à l'arrêt de production de ces références, les IC-A6FR11 et IC-A24FR11 étaient déjà épuisés.

"Soucieux de vous fournir un équipement de remplacement, nous travaillons depuis de nombreux mois en collaboration avec l'administration française sur la certification de notre nouveau portatif IC-A25 pour un usage en tant que radio principale embarquée", communiquait alors Icom France.



Concours photo sur le Tour !



Pas de compétition avec des épreuves, mais un concours photo. Ouvert à tous les participants, il consistait à envoyer une photo par jour. Et chaque jour, un jury sélectionnait cinq photos, parfois insolites et humoristiques, qui étaient publiées sur le blog du Tour ULM et sur les réseaux sociaux. Soit au final plus de 70 clichés. **Au dernier briefing, les ulmistes ont désigné le meilleur : celui du Tétrás saisi par Fanny et Jean-Philippe Gargat.**



Carnet gris

Le 24 septembre en fin de matinée, Jean-Paul Agier et son élève Jean-Luc Sauzon ont disparu dans l'accident de leur hélicoptère ULM, à Montélimar. Toutes nos pensées accompagnent les deux familles et leurs amis, à qui nous présentons toutes nos condoléances.

Jean-Paul était un passionné, un entrepreneur, un gars bien comme on dit. Il a fait partager sa passion de la voile tournante à plusieurs dizaines de pilotes. Et il dirigeait avec Corinne sa compagne, un centre de formation de pilotes et d'instructeurs

classe 6 reconnu, bien au-delà de nos frontières. Tous les participants du Tour ULM 2019, se rappellent encore l'accueil qu'il leur a réservé lors de l'étape à Montélimar cet été. Sa devise était le sourire et la convivialité.

« Un pilote ne meurt jamais, il s'envole juste et ne revient pas. »
(Antoine de Saint Exupéry) Bons vols à vous les amis.

Découvertes en Languedoc

La seconde édition du " Rallye Découverte " du CDULM34 a débuté le matin du dimanche 8 septembre sur l'aérodrome de Bédarieux.

Alors que l'an dernier, les équipages étaient partis à la découverte des ponts de l'Hérault, cette année, ce sont les Circulades de l'An Mil qui étaient à

l'honneur. Avec ces villages en forme de coquille d'escargot, perdue un modèle d'urbanisation en forme de construction rayonnante initié par la famille Trencavel et développé aux XI^e et XII^e siècles.

Le vent a certes empêché quelques participations, mais une dizaine d'équipages a décollé, planche de caps et

distances en main, pour parcourir l'ouest du département de l'Hérault et retrouver les dix Circulades dont ils avaient les photos.

Quatre équipages sont parvenus à identifier tous les villages. Le Trophée départemental est revenu à Luc et Christophe qui ont également identifié la photo mystère sur le parcours.

Merci à l'aéroclub de Bédarieux qui nous a accueillis, aux participants et aux bénévoles du Comité départemental ULM qui ont organisé un repas aux accents du Sud pour la trentaine de pilotes présents.

L'Édition 2020 vous permettra de découvrir d'autres richesses du Languedoc, et de vous accueillir sur un de nos terrains.

Charlaine Papet et l'équipe du CDULM34



VAUCLUSE ULM en Avignon

Formation Ab initio 3 axes, autogire et paramoteur
 Formation et réactualisation instructeur > 18/19 Oct. et 6/7 Déc.
 Formation Cursus Label montagne
 Formation FH et DNC

LOCATION A22 IS , Autogire M16 et M24

Possibilité de stage bloqué sur demande

CONTACT
 Jean-Christophe Gilbert : 06 17 66 39 52
 renseignements : contact@vaucluse-ulm.com

Faites-vous plaisir :
Envoyez vous en l'air avec SILVAIR !

N'attendez plus, rattrapez le temps perdu : commandez dès maintenant, et volez en toute sérénité !

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.

SILVAIR
 Pioneer - Grappe - Tecnam

Distributeur officiel
 Alpi Aviation

Venez les essayer et volez autrement !
www.silvair.fr

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

Silvair distribue
 Pioneer / Alpi Aviation,
 Grappe et TECNAM

**Vous souhaitez
 devenir annonceur
 dans ULM Info ?**

Contact
ulm-info@ffplum.org



24^e édition



L'usine à rêve tourne à plein régime

Cette institution, vitrine de notre activité, magnifique caravane d'objets volants identifiés, parcourt le ciel de France chaque été depuis 1995.

250 participants, 122 machines, une logistique rodée depuis 24 éditions : bienvenue sur l'édition 2019 !

Pour en arriver au point d'orgue du samedi 20 juillet, le grand départ du Tour à Saint-Pierre-d'Oléron, l'équipe d'organisation est sur le pont depuis janvier. Parcours, inscriptions, visites des lieux d'étapes, rien n'a été laissé au hasard.

Pour rappel, les cent équipages participants (hors organisation) se sont inscrits en moins de trois heures ! Ceux qui avaient réussi à s'inscrire s'étaient dit "soulagés", ceux en liste d'attente avaient "espéré" et ceux qui avaient échoué étaient forcément déçus : "On sera plus réactifs l'an prochain", se répètent-ils.

Mise en place, et décollage...

Arrivée à partir du mercredi 17, l'organisation s'est mise progressivement en place sur le terrain oléronais. Les participants ont quant à eux commencé à arriver le jeudi, au compte-goutte. Le parking de l'aérodrome s'est ainsi rempli, et les tentes sont apparues. Une atmosphère mêlant excitation et impatience s'est fait sentir. Les habitués se sont retrouvés, avant d'accueillir les nouveaux avec ferveur.



A Saint-Pierre-d'Oléron, le premier briefing de Pierre-Henri Lopez

La logistique a commencé à être déployée le vendredi : présentation des documents, distribution des badges, des dotations, vente des bons d'essence, tout s'est déroulé dans la bonne humeur. Mais tous attendaient impatiemment le premier briefing du commissaire général Pierre-Henri Lopez, accompagné des consignes de navigation du directeur des vols Louis Collardeau et du commissaire de navigation aérienne de la DGAC Henrik Le Donne. Après la concentration du briefing, la dégustation était bienvenue : le club ULM oléronais avait convié un ostréiculteur local pour une excellente collation.

Samedi 20 juillet, jour du grand départ... "Enfin", entend-on au petit déjeuner. Le café-croissant avalé, un de la cinquantaine de bénévoles de l'organisation appréhende sans crainte son baptême d'ULM : "Il me tarde. C'est vraiment une joie de pouvoir faire mon premier vol sur le Tour".

Les pilotes retrouvent rapidement leurs machines et décollent pour rejoindre l'étape intermédiaire de Biscarosse. Les départs sont coordonnés et gérés de main de maître par Christian Augé, Marie-Thérèse et Louis Collardeau.



Le Tour au Musée de l'hydraviation

Au menu de cette première demi-étape : les marais salants, l'océan Atlantique et la dune du Pilat... À Biscarosse, la FFPLUM invite tous les participants au Musée de l'hydraviation. Cette visite enrichissante est très appréciée. Les machines redécol-



L'attente des jeunes à Condom...

lent ensuite vers l'arrivée de cette première journée : Condom, dans le Gers. Et qui dit Gers dit foie gras ! Une dégustation-vente de produits locaux est préparée par les parents de Paola Démaret, participante au Tour pour la seconde année consécutive.



Dégustation d'huîtres à Oléron

Des étapes chaleureuses

Après une bonne nuit, le départ en direction de Saint-Girons doit être retardé pour cause de météo défavorable. "Les nuages étaient trop bas pour garantir une sécurité optimale à tous les pilotes. Quand ils se sont levés, j'ai informé Louis Collardeau qu'il pouvait faire partir les machines", précise Jean-Christophe Gibert, responsable de la Commission sécurité des vols et ouvrier du parcours.

Après avoir admiré du ciel le splendide viaduc et s'être posé tranquillement à Millau, le Tour rejoint Montélimar pour une surprise : la Patrouille de France ! Ses deux passages sont appréciés de tous.



Le Musée européen de l'aviation de chasse nous ouvre ensuite ses portes pour une nouvelle belle visite.

Le lendemain, c'est au tour du Vercors de dérouler ses paysages magnifiques, jusqu'à Romans-sur-Isère pour la journée de repos. Les pilotes d'ULM y rencontrent un autre pilote d'ULM, Jean-Louis Schlessler, précédemment fameux pilote d'automobiles et double vainqueur toutes catégories du Paris-Dakar : "Cela fait très longtemps que je vole. J'ai fait de l'avion et de l'hélicoptère, mais l'ULM, pour moi, est plus sympathique et convivial", confie-t-il. "C'est un espace de liberté qui est rare et qu'il faut préserver".

Durant les trois jours de vol, il a fait de plus en plus chaud sur la route du Tour. Avec plus de 42° à Romans, les organismes des participants et des organisateurs sont mis à rude épreuve. En dépit de la chaleur, la journée de repos permet à tous de se requinquer. Mercredi, cap à l'ouest pour le mythique terrain de Mende-Brenoux : c'est là qu'a été tournée en 1966 la scène finale de La Grande Vadrouille, avec Bourvil et de Funès.

L'organisation s'avère une nouvelle fois sans reproche, et le club local ULM Lozère nous réserve un superbe accueil, avec une piscine mise à disposition des participants et la célèbre spécialité locale qui se déguste très facilement, même sous la canicule : l'aligot saucisse !

La caravane volante vise ensuite l'Auvergne pour se poser à Issoire sous une chaleur toujours très présente. Le lendemain matin, les ULM décollent à nouveau tôt pour rejoindre Guéret Saint-Laurent. Les paysages continuent de se dérouler, variant sans cesse et toujours splendides. D'Issoire à Guéret s'offrent les volcans de la route des Puy : Puy de Sancy, Puy de Dôme et Puy de Côme. Le soir, l'atterrissage est à Couhé-Vérac, où se sont déroulés les Championnats de France début juillet.

Aventure et ouverture

Le lendemain, le départ doit être donné pour la base ULM de La Tranche-sur-Mer... mais la météo n'est plus celle des journées précédentes : la pluie et le mauvais temps ont fait leur apparition.

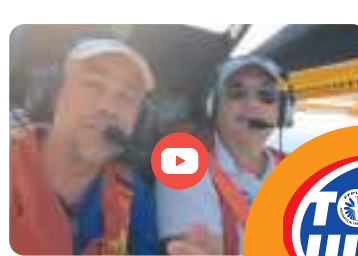


À Saint-Girons, le briefing de l'ingénieure météo Catherine van de Velde

Le Tour ULM est bloqué. "Notre ingénieure météo, notre directeur des vols, nos contrôleurs, tout le monde est mis à contribution pour trouver la meilleure solution, en gardant toujours en ligne de mire le plus important : la sécurité des participants", réagit Pierre-Henri Lopez. Impossible, malheureusement, de rejoindre comme prévu Saint-Pierre d'Oléron en passant par La Tranche-sur-Mer.

Le Tour reste toute la journée du vendredi à Couhé-Vérac, et le soir, c'est donc là que se déroule la cérémonie de clôture.

L'évènement est aussi l'occasion de féliciter les cinquante bénévoles qui sont très chaleureusement applaudis par tous les participants pour leur excellent travail. De fait, chaque bénévole joue un rôle primordial pour chacune des multiples missions : informatique, avitaillements, départs et arrivées, etc. "Sans les bénévoles et sans la bonne volonté des clubs qui nous accueillent, il n'y aurait pas de Tour ULM", témoigne Pierre-Henri Lopez. Et d'autres acteurs font aussi vivre le Tour : "Tous nos partenaires sont essentiels. Ils participent tous à leur niveau et avec leurs .../...



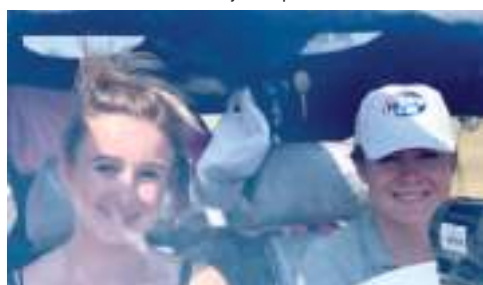
Visionnez
les interviews
et le résumé
des plus belles
étapes du Tour
ULM 2019 !

<https://youtu.be/FpYNznwylw>

moyens. Pour nous, sans partenaire, le Tour ULM n'existerait pas non plus", ajoute le commissaire général.

L'aventure du Tour ULM rime toujours avec ouverture. Des places sont attribuées aux équipages vols adaptés (il y en avait deux cette année), aux équipages féminins (trois cette année) et aux équipages jeunes autonomes (deux cette année).

Une jeune pilote et son instructrice



Comme tous les ans, douze jeunes non brevetés participent au Tour. Les planings des journées leur permettent de voler avant de gérer le parking lorsque les machines se posent. Ils ont ainsi l'opportunité de piloter plusieurs classes d'ULM tout en poursuivant leur apprentissage. Tous sortent très enrichis de ces expériences.

De débutants à experts, le Tour ULM réunit toutes sortes de pilotes.

" On mélange tous les niveaux d'expérience en essayant de se caler sur le plus bas. Il n'est pas question de faire prendre des risques aux pilotes moins expérimentés. Grâce à cette mixité et aux différentes classes présentes, le Tour se révèle très pédagogique. Les participants nous disent en repartant qu'ils se sentent plus forts", se félicite Pierre-Henri Lopez.



Il est toujours possible de (re)voir les résumés des étapes ainsi que des zooms quotidiens sur un acteur du Tour sur ffplum.fr ainsi que sur notre chaîne **YouTube**.

25^e

Le Tour fêtera l'an prochain sa 25^e édition, des nouveautés sont d'ores et déjà promises. Pour toute information sur le Tour ULM, vous pouvez contacter le Siège de la Fédération au 01 49 81 74 43.



Si vous êtes président d'un club ou gestionnaire d'un terrain, et que vous souhaitez accueillir le Tour ULM, vous pouvez contacter la Fédération par mail à ffplum@ffplum.org. Toutes les candidatures seront examinées. Alors, pourquoi pas chez vous ?

Irving Le Flochmoen
Chargé de communication



TOTAL

**Partenaire
Officiel
du Tour ULM 2019**



Jeunes pilotes



M304, prêt à décoller

Clément Sabouraud, 22 ans, et Florian Raymond, 25 ans, jeunes pilotes de Nouvelle-Aquitaine et membres de la Commission Jeunes Pilotes de la FFPLUM, sont inscrits au Tour ULM aux commandes d'un Super Guépard motorisé par un Jabiru 80 ch loué au club ULM de Saint-Jean d'Angély. Les frais d'inscription et d'essence sont offerts par la fédération.



Vendredi 19 août : après de nombreuses vérifications, la cantine est remplie. Florian prend la direction de l'île d'Oléron tandis que Clément fait avec un instructeur un dernier tour de piste à Saint-Jean d'Angély, avant de redécoller pour Saint-Pierre d'Oléron.

À 15h13, au bord de la piste, Florian repère le Super Guépard en approche. Il ne le quitte pas des yeux jusqu'au parking, et rejoint Clément.

|| Nous arrimons la machine et prenons la direction du bureau des organisateurs. Ils nous remettent les badges, gilets, casquettes, pochette VFR... et surtout les identifiants : deux autocollants circulaires «M304» que nous nous empressons d'aller coller sur le nez de la machine. Ça y est, nous y sommes. L'aventure peut commencer !

Nous écoutons attentivement le premier briefing, dînons et direction la toile de tente sous l'aile. Au petit matin, le petit déjeuner est suivi d'un briefing rapide. Prévols faits, nous décollons en direction

de Biscarosse. Un magnifique vol nous attend : l'île d'Oléron, sa côte sauvage, la traversée de l'estuaire de la Gironde, le bassin d'Arcachon, la dune du Pilat, le banc d'Arguin... Nous nous posons à Biscarosse pour le déjeuner. Après une sieste à l'ombre et la visite du Musée de l'hydravion, nous décollons vers Condom pour un vol de deux heures qui nous fait traverser la forêt des Landes.

Les journées se succèdent ensuite avec un décor encore plus beau de jour en jour. C'est ainsi que nous passons à proximité des Pyrénées, autour du viaduc de Millau, au-dessus du parc des Cévennes et du Massif du Vercors. Lors de la pause déjeuner à Montélimar, une surprise vient survoler la caravane du Tour ULM : rien moins que la Patrouille de France !

La journée de repos à Romans se déroule sur le programme principal d'un pique-nique au bord de l'Isère avec les autres jeunes. Puis le Tour reprendra pour nous amener sur le Puy Mary, puis le Puy de Sancy, et vers l'ouest jusqu'à l'île d'Oléron.



Durant cette semaine, nous avons vécu une expérience unique d'échanges, de décors inoubliables, de nouvelles conditions de vol... La formidable organisation nous a offert des moments inoubliables de convivialité lors des bivouacs avec tous les pilotes et organisateurs. Nous en gardons de si bons souvenirs qu'une seule chose nous reste en tête : vivement la prochaine édition !

Nous remercions chaleureusement la FFPLUM qui nous a permis de réaliser ce Tour comme équipage Jeune autonome, ainsi que le Comité régional Nouvelle-Aquitaine qui nous a accordé une subvention pour nous aider dans cette belle aventure. ||

Clément a commencé à voler en hydravion en Guadeloupe avant de finir sa formation à Blois. Il vole régulièrement dans sa région natale, à Saint-Jean d'Angély (Charente-Maritime), et est également pilote de paramoteur.

Florian est pilote de paramoteur, pendulaire et multiaxes à Villeton (Lot-et-Garonne).

Ils se rencontrent lors de leur participation comme Cadets au Tour 2017. Ils se sont ensuite retrouvés, et travaillent ensemble au sein de la commission Jeunes Pilotes de la FFPLUM.



Beau résultat des BIA de Saint-André-de-l'Eure



Le dimanche 16 juin, le Club ULM de Saint-André-de-l'Eure accueillait des professeurs et élèves du collège local des Sept Épis avec lequel le club ULM avait signé une convention pour l'année scolaire 2018-2019.

Deux professeurs, Aude Desprez et Carlos Marques, y sont à l'origine de la création d'une classe aéronautique avec Franck Clousier, alors président du club, et avec la participation du Comité régional Normandie. Sur les 27 élèves qui se sont présentés au BIA (Brevet d'initiation à l'aéronautique), 19 ont été reçus.

Bravo aux professeurs pour leur implication et investissement. Dans la continuité de cette action, une nouvelle convention est prévue pour cette année.

L'excellente demi-journée sur le terrain s'est composée de visite des hangars, d'explications, de réponses aux questions et surtout de transmission de notre belle philosophie de l'activité ULM.

Marie-Françoise Vallée-Dubus



BIA dans l'Hérault



Le Pélican du Lirou, club ULM de Puisserguier, a organisé durant tout le mois de juin des vols BIA pour des lycéens et collégiens de l'Hérault.

Ce sont ainsi 37 élèves de Vendres, Béziers et Sète qui ont été accueillis par les bénévoles de l'aéroclub. Ils ont pu découvrir le vol ULM en survolant ce paysage de collines viticoles qui relie la montagne à la Méditerranée.

Les vols ont été réalisés par Laurent Le Villain, instructeur pendulaire. Durant leur formation, ces jeunes

intéressés par l'aéronautique ont fait le choix de l'ULM.

L'implication du CDULM 34, des aéroclubs, des instructeurs, et le soutien apporté par la FFPLUM permettent à cette génération montante d'expérimenter l'ULM, et la diversité de pratiques qu'offrent nos six classes.

Souhaitons qu'ils deviennent pilotes ; faisons d'eux la Génération ULM !

Charlaine Papet



Publicité

Salon de Blois

L'édition 2019 affirme l'usure du modèle commercial.



Le miracle de la météo s'est reproduit sur l'aérodrome du Breuil. Mais cette année l'activité s'est avérée ralentie, la fréquentation en retrait, les démonstrations ternes et forcément la ferveur générale en berne. Publiée l'avant-veille de l'ouverture au public, la drastique limitation préfectorale affectant les arrivées et les démonstrations a bien sûr une part importante de responsabilité pour cette dépression.



Mais en amont, réduire Blois à un Salon commercial est également mortifère, surtout si le segment exposé n'est pas représentatif de l'attente et de la proximité de la majorité des visiteurs. Les machines haut

de gamme ont certes le mérite de faire rêver, mais même le Salon de l'auto présente celles des moyenne et entrée de gamme. Or, ces gammes-là sont de plus en plus absentes à Blois. D'autant que cette année rien, parmi les machines ou les entités participantes, ne semble pouvoir provoquer un buzz apte à déborder d'un stand.

Un rassemblement à recréer

La longue allée commerciale de Blois s'est surtout révélée de moins en moins propice à la préservation d'une qualité difficilement transportable, provocable ou même exprimable, et finalement volatile : l'enthousiasme.

Cette qualité d'Onzain avait pu perdurer au Breuil jusqu'il y a quelques années. Il était alors des machines de terroir, même si certaines venaient d'autres continents, promues par des pilotes forts d'arguments gastronomiques autant que techniques et commerciaux. Il était des rires et des

claques dans le dos, il était des épopées surgissant de déboires mécaniques et d'errances aériennes. Le public appréciait, forcément. Magie de l'enthousiasme, les animateurs payaient pour être là.

Aujourd'hui, Blois reste un lieu de retrouvailles, plusieurs îlots résistent encore, mais globalement le commercial tend à remplacer le convivial, et l'idée initiale d'une réunion d'ulmistes tend à se dissiper. L'initiative rassembleuse éclose il y a presque quarante ans reste fondamentale pour pérenniser Blois, pour qu'il reste l'évènement majeur de notre agenda annuel.

Cette réflexion s'érige en évidence pour la quasi-totalité des exposants et des visiteurs, pour qui le renouveau du Salon est forcément lié à sa reprise par la Fédération.

..... Gabriel Gavard



Le club ULM du haut Diois inaugure son hangar

Ce 7 juillet, à l'occasion de sa traditionnelle journée portes ouvertes, l'association a invité les représentants des collectivités, des fédérations, les clubs ULM voisins et les habitants de la région pour fêter l'évènement.



Avec la météo très changeante, une quinzaine d'équipages sont venus en vol à Lesches-en-Diois (Drôme) alors que d'autres invités se sont résolus à venir par la route. Au total, autour du président de l'association Alain Réveillon et de son équipe étaient réunies pas moins de 130 personnes, dont le sénateur de la Drôme Bernard Buis, les maires de communes voisines, le premier vice-président de la FFPLUM Louis Collardeau, le président du Comité régional Auvergne-Rhône-Alpes Patrick Thépin, le président du Comité départemental Drôme-Ardèche Jean-Yves Peillon, les représentants du Pôle national vol montagne Paul Prudent et Véronique Béringier, le directeur de l'entreprise BCB Philippe Brun et les correspondants de la presse régionale.

Alain Réveillon a rappelé que l'ouvrage déjà en service (sa construction s'est achevée fin 2018) est le résultat de trois années d'efforts collectifs. De fait, le projet a pu aboutir grâce à une excellente coopération de tous les partenaires : la commune de Lesches-en-Diois, le Conseil départemental de la Drôme, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la communauté de communes du Diois, la sous-préfecture de Die, l'entreprise BCB, la FFPLUM, la Fédération handisport ainsi que les membres et amis de l'association. Car si la réalisation de la structure du hangar a été

confiée à une entreprise spécialisée, celle du club house et l'ensemble du bardage a été montée par les membres et des soutiens du club. Une trentaine de bénévoles se sont ainsi relayés dans la bonne humeur au cours de l'été et de l'automne derniers : voilà bien "un hangar construit à la sueur des pilotes", comme disait Dominique Méreuze... Grâce à cet apport bénévole, le montant de l'opération été limité à environ 80 000 €, financés conjointement par la commune qui a notamment fourni le terrain, le département de la Drôme, l'Europe (dans le cadre du programme LEADER porté par la Région et la communauté de communes du Diois) et les fonds propres de l'association.

L'ouvrage de 240 m² entièrement en bois s'intègre parfaitement dans le paysage montagnard du Haut Diois. Prévu pour être entièrement autonome avec chauffage solaire par le sol, récupération d'eau de pluie et énergie photovoltaïque, il permet d'ores et déjà à l'association d'abriter ses machines, l'ULM Volandi construit en



2015 et un Nynja récemment acquis. Les ULM appartenant aux membres de l'association y trouvent également leur place, et il reste la possibilité d'accueil pour un appareil de passage. Des amarrages extérieurs vont être mis en place car le club veut développer l'accueil touristique en ULM, en partenariat avec les prestataires d'hébergement locaux.

Grâce à son installation permanente à Lesches-en-Diois, l'association voit déjà son activité augmenter avec de nouveaux membres, pilotes ou futurs pilotes.

L'action au profit des personnes handicapées va se diversifier avec d'autres disciplines accessibles à tous (aéromodélisme, drone, fauteuil électrique tout-terrain), qui seront proposées aux côtés de l'ULM dans le cadre de journées multi activités. Idéalement situé à proximité de nombreuses altisurfaces, le club va mettre en place à partir de l'an prochain, en partenariat avec le Pôle national vol montagne, des formations au cursus vol montagne du PNVN.

Depuis la création de l'association en 2014, les bénévoles n'ont pas ménagé leurs efforts pour développer l'activité.

Pendant l'été, ils ont à nouveau retroussé les manches pour réaliser le revêtement du sol du hangar. L'aménagement de l'intérieur du club house et l'accessibilité pour les personnes handicapées va bientôt suivre pour que tout soit prêt à la saison prochaine. Rendez-vous en juillet pour une prochaine rencontre sympathique dans ce superbe site.

Alain Réveillon
Commission Vol adapté
et Patrick Thépin





Passions de campagne

Les réunions d'ulmistes dédiées à leurs machines fétiches sont toujours d'excellents moments. C'est en Bresse que les Avidiens se retrouvent.



Doté d'une belle bande herbeuse de 550 m, le terrain de Sagy se distingue par un seuil 17 forestier. Pour le créer, et ainsi passer d'agriculteur à "aviagriculteur", Michel Prudent s'était obstiné durant de longues années, acquérant parcelles après parcelles. Son esprit vole toujours sur la base, et la petite escouade d'ulmistes basée se dénomme logiquement "Le club des amis". Parmi eux, Philippe Camus assiste Marie-Noëlle Prudent pour l'entretien du terrain. Très avide de vol, il s'est logiquement pris de passion pour l'Avid Flyer, et organise à Sagy le rassemblement régulier des fans de cette excellente machine.

Bientôt quadragénaire, l'Avid garde tous ses atouts. Preuve de réussite dès sa conception, le biplace a peu évolué durant sa période de production. La plupart des exemplaires en utilisation conservent une motorisation 2-temps. Hubert Ferté avait popularisé l'Avid en France, ouvrant au passage l'Hexagone aux avions en kit en 1985. Jacques Robert, son interlocuteur au SFACT, s'était lui-même montré bienveillant pour le petit biplace. L'arrêt de 1998 a finalement libéré

sa navigabilité en lui permettant de s'intégrer parmi les ULM. L'APPA (association des propriétaires d'Avid) en a longtemps regroupé les utilisateurs, avec la diffusion d'un bulletin, avant que les facilités du Web permettent des liaisons directes.

Les Avidiens d'aujourd'hui restent évidemment friands de contacts réels. L'habitude est prise de se retrouver en plein été à Sagy, pour quelques heures, ou mieux pour deux jours (cette année les 3 et 4 août) de balades aériennes et gastronomiques, d'échanges d'expériences de vols, de fabrications et de modifications du fameux Avid, voire de découvertes en vol par des pilotes en quête d'un ULM de caractère.

Certains propriétaires s'en tiennent fidèlement au modèle d'origine.

D'autres expérimentent de nouvelles solutions, comme le bicylindre Simonini. Hôtes heureux des terroirs et du ciel bressan, les Avidiens se régalaient à Sagy, et conjuguent toujours au présent l'Avid Flyer et son demi-frère Kitfox.

Gabriel Gavard



Avid et Kitfox

Dean Wilson a débuté en 1953 avec un Taylorcraft A de 40 ch de 1937. L'année suivante, il construisait un planeur suivant des plans anciens parus dans Popular Mechanics. Ses restaurations et conceptions se succéderont jusqu'au projet d'un avion biplace très léger, solide et reprenant des techniques classiques, à capacité STOL et voilure rapidement repliable.

Le prototype de l'Avid Flyer est récompensé du Best New Design à Oshkosh en 1983. Sa production fructueuse en kit totalisera près de 2 000 exemplaires en 1995. Dean Wilson a alors conçu le bimoteur Global Explorer pour

Hubert de Chevigny, qui sera suivi du quadriplace Private Explorer et du Mini Explorer classé ULM, dont un exemplaire était cette année en vedette à Blois.

Dean Denney, qui avait collaboré avec Dean Wilson à la création de l'Avid Flyer, l'a quitté en 1983 pour développer le très proche Kitfox, et rapidement une gamme plus cossue et pourvue du Rotax 912. Son entreprise a livré pas moins de 3 000 kits jusqu'en 1998. Kitfox Aircraft (kitfoxaircraft.com) produit toujours des kits et fournit des pièces détachées. Les copies du Kitfox sont nombreuses ; parmi elles, l'Eurofox slovaque et l'Apollo Fox hongrois.



Arrêté du 12 juillet 2019 Utilisation des aérodromes et accès des ULM aux aérodromes IFR

Dans la torpeur des vacances estivales, nous avons tous été pris de court par la publication de cet arrêté dont l'un des objectifs initiaux est de faciliter l'accès des ULM aux aérodromes avec procédure IFR. Ce sujet était en gestation à la DGAC depuis 2010 et c'était déjà un des combats de Dominique Méreuze qui était très attaché à l'égalité du traitement des ULM par rapport aux autres catégories d'aéronefs.

Pour l'heure, nous avons alerté nos interlocuteurs de la DGAC sur les difficultés de mise en œuvre de cet arrêté qui amène des questions d'interprétation et d'application demandant à être précisées. Il n'est, bien sûr, pas envisageable qu'il implique de nouvelles contraintes ou restrictions sur certains aérodromes précédemment ouverts aux ULM. Si tel était le cas, faites-nous remonter les difficultés rencontrées.

Pour les pilotes d'ULM détenant déjà une qualification radio ULM, telle que définie par l'arrêté du 4 mai 2000, et qui comporte un examen théorique et pratique, pour l'essentiel, cette exigence de compétence radio pour l'intégration d'aérodromes contrôlés est remplie.

Tout au plus, il s'agira simplement de faire attester par un instructeur que le pilote a bien déjà pratiqué des intégrations sur des aérodromes contrôlés ou AFIS comportant des procédures IFR.

Dans l'immédiat, "il est donc urgent d'attendre" que des directives plus précises de mise en œuvre soient proposées par la DGAC, à laquelle nous avons proposé notre contribution dans le cadre du travail engagé sur l'évolution des modalités du théorique ULM, défini par l'arrêté du 4 mai 2000, portant sur les programmes et régimes d'examen du brevet et de la licence de pilote d'ULM.

Dans l'intervalle, nous avons demandé que la DGAC formalise rapidement ses instructions complémentaires, afin de pouvoir mettre en application cet arrêté du 12 juillet dans de bonnes conditions.

Nous reviendrons donc ultérieurement sur le sujet.

Louis Collardeau
1^{er} vice-président de la FFPLUM



c'est simple, c'est l'ULM !

...6 CLASSES, 900 STRUCTURES, 800 BASES ULM,
16 000 PILOTES, UNE FÉDÉRATION...



www.ffplum.fr

Retrouvez-nous sur les réseaux !



1 - Paramoteur



2 - Pendulaire



3 - Multiaxes



4 - Autogire



5 - Aérostat



6 - Hélico

Licences 2020

Leur délivrance débute dès octobre



Pourquoi se licencier ?

Cet acte vous permet d'être mieux représenté, et donne plus de force à la Fédération pour promouvoir l'ULM, mettre en place l'ensemble des actions qui améliorent la sécurité des vols, la formation, la négociation des produits d'assurances les mieux adaptés, les plus compétitifs et qui répondent le mieux à vos besoins.



Afin que toutes nos informations soient les bonnes, pensez à vérifier dans votre espace personnel l'ensemble de vos coordonnées, qui sont importantes pour la Fédération : elles permettent de vous contacter en cas de problème de licence, d'assurance ou de vous adresser les courriers et ULM-Info.

Les nouveaux tarifs appliqués à la licence votés lors de l'Assemblée générale 2019 sont fixés à 77,10 € pour les plus de 25 ans et 49,60 € pour les moins de 25 ans.

Comme en 2019, la première licence est offerte aux jeunes de moins de 25 ans et aux femmes. Les retardataires licenciés en 2018 ont la possibilité de prendre leur licence 2020 à partir d'octobre. Les trois derniers mois de l'année sont offerts, aussi bien pour la licence que pour l'assurance RC et IA.

Lors de renouvellement de licence, même tardif (2018/2019), il n'y a pas de certificat médical obligatoire à fournir, seul le questionnaire médical est à compléter. Ce document est personnel et confiden-

tiel, il est détruit automatiquement à la fin du processus de prise de licence : il n'y a aucune conservation des informations contenues.

Vous bénéficiez d'une protection juridique associée à la licence, et vous êtes toujours informé par tous nos moyens de communication des évolutions de notre activité.

De nombreuses aides fédérales permettent de soutenir la pratique sportive et de faire découvrir l'ULM à un public plus large. Être licencié, c'est faire partie de notre grande famille, et c'est apporter votre contribution à la richesse du mouvement ULM français.

Morgane Basso
Secrétaire administrative



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 !





Questions d'assurance

Dans cette rubrique, Air Courtage Assurances, courtier spécialisé de l'ULM, répond aux interrogations que vous adressez à ffplum@air-assurances.com

Suis-je assuré si je ne respecte pas les préconisations du constructeur de mon ULM ?

Il faut savoir que tous les contrats aéronautiques (quel que soit l'assureur) stipulent comme condition de base que l'aéronef doit toujours être exploité conformément à la réglementation avec les titres, brevets, licences et qualifications nécessaires aux vols entrepris. Celui-ci doit également être exploité dans les limites du domaine de vol et être exploité conformément au manuel du constructeur.

Rappelons-en revanche que si les recommandations du constructeur sont elles facultatives (bulletins de service), les consignes de navigabilité sont, elles, obligatoires !

Aussi, sauf cas de force majeure, exploiter sa machine de manière consciente et délibérée en infraction ou en défaut de conformité constitue une prise de risque au jour du sinistre :

1- En matière d'assurance responsabilité civile obligatoire : celui-ci est limité car il existe un droit de sauvegarde des victimes en France qui protège les victimes et les passagers. Les cas de recours des assureurs (qui n'ont en général pas d'autres choix que d'indemniser) contre le pilote/propriétaire

fautif sont rares et même n'ont jamais été répertoriés au sein du programme d'assurances FFPLUM depuis vingt ans.

2- En matière pénale : voler en dehors des clous de manière consciente et délibérée relève du domaine pénal. Or les condamnations et amendes au pénal ne sont pas assurables et aucun contrat d'assurance ne jouera. Il serait donc délicat et moralement irresponsable de relayer que voler hors règles de centrage/poids/consignes du constructeur sur les potentiels horaires et calendaires est un acte normal et assurable...

3- En matière d'assurance Corps : au jour du sinistre, les assureurs étudient le PV de gendarmerie et si en effet certaines infractions ou situations de non-conformité sont relevées, ils sont alors susceptibles de ne pas intervenir et de refuser la prise en charge. Si certaines clauses existent dans les contrats d'assurance du marché évoquant une prise en charge sur certains cas "limites" dès lors que l'assuré est capable de rapporter la preuve que cette infraction ou situation de non-conformité n'a pas contribué à la survenance de l'accident, nous vous mettons vivement en garde. En effet, cette condition de garantie est sournoise car même à considérer que l'assuré soit encore vivant après l'accident, la difficulté pour lui de rapporter la preuve sera réelle (car celle-ci lui incombe).

Je viens d'installer un parachute de secours sur mon ULM. Puis-je bénéficier d'une réduction ?

La réduction parachute est applicable au moment où vous avez souscrit la garantie RC Utilisateur ou RC aéronef. Ainsi, si vous avez équipé votre ULM d'un parachute de secours après la souscription de ces garanties, il n'y aura pas de réduction appliquée cette année. Vous pourrez évidemment en bénéficier lorsque vous renouvelerez votre licence et assurances à effet du 1^{er} janvier prochain.

Je suis propriétaire de mon ULM et le responsable du hangar dans lequel je le stationne me demande de renoncer à recours contre lui si mon ULM est abîmé. Comment puis-je m'assurer ?

La plupart des conventions ou des baux signés entre propriétaires d'ULM et exploitants de hangar contiennent ce type de clause. Cela veut dire que même si le responsable du hangar est responsable du dommage occasionné à votre ULM, vous ou votre assureur casse ne pourrez obtenir d'indemnisation de sa part ou de son assureur, pour les réparations à effectuer. C'est pourquoi il est vivement conseillé à chaque propriétaire d'opter pour une assurance Casse "aéronef au repos" ou "au sol et en évolution" !

Le Plus de la solution d'assurance FFPLUM / Air Courtage : même si vous avez signé une clause de renonciation à recours, les garanties d'assurances casse vous sont acquises !

Je suis assuré en Responsabilité Civile Utilisateur et je viens d'acquérir un nouvel ULM. Dois-je modifier ma garantie ?

Oui !

Pour rappel, l'assurance Responsabilité Civile Utilisateur est une garantie attachée à votre pratique de l'ULM. Ainsi,

elle vous sera acquise dès lors que le vol est effectué en conformité avec les réglementations en vigueur et que l'ULM utilisé est identifié en France ou dans un pays limitrophe.

Toutefois, en tant que propriétaire, il faut prévoir la couverture des dommages occasionnés par votre ULM lorsque vous ne le pilotez pas. Pour couvrir ce risque et bénéficier ainsi de l'extension RC Stationnement (extension gratuite à votre RC Utilisateur), il suffit de déclarer les caractéristiques de votre nouvel ULM. Celui-ci sera alors bien mentionné sur votre attestation d'assurances et la RC stationnement sera acquise.

Le Plus de la solution d'assurance FFPLUM/ Air Courtage : si vous avez opté pour la RC utilisateur, l'extension RC stationnement est gratuite, que vous soyez propriétaire d'un ou plusieurs ULM.

Pourquoi ne puis-je pas souscrire une IA Place Passager pour des capitaux supérieurs à 30 000 €, alors que pour moi j'ai souscrit 100 000 € ?

L'assurance IA que vous avez souscrite pour vous est une assurance de 1ère ligne car il n'y aura pas de tiers responsable. En revanche l'IA Place Passager est souscrite pour le compte de votre passager au jour de l'accident et il s'agit alors d'une assurance complémentaire car votre passager est déjà couvert par la garantie Responsabilité Civile Utilisateur Biplace que vous avez obligatoirement souscrite si vous avez votre emport de passager.

Si vous souhaitez toutefois augmenter le capital assuré de manière forfaitaire pour votre passager, une solution sur-mesure est possible auprès d'Air Courtage Assurances.



Pourquoi et comment s'assurer ?

Visionnez notre tuto dédié !

<https://youtu.be/AXok9HDnD9o>

HELI-TECH

Centre de formation Pilote hélicoptère Classe 6

FORMATION BREVET CLASSE 6

249€*
Le cours de vol
pour un passager en plus

Stage intensif
ou cours à l'heure
Emport passager
Vol découverte

FORMATION INSTRUCTEUR

STAGE PERSONNALISÉ
10H = 1H OFFERTE

VENTE
MAINTENANCE
HÉLICOPTÈRE
CLASSE 6

Distributeur H3 Dynali

CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

HTC 130

Hélicoptère Ultra Léger

Système de sécurité innovant

Motorisation innovante

Système de transmission innovant

HELI-TECH

Aérodrome de Montélimar
Ancône - 26000 MONTEILMAR
Drôme - France
+33 (0)8 36 64 04 13
+33 (0)4 75 04 21 02
www.heli-tech.fr
heli-tech@hva.fr

Publicité



Assurances 2020

Volez couvert

Des nouveautés pour les structures, et toujours une large gamme pour les licenciés

La fédération cible les structures avec la création de la RC Aéronef spéciale Structure. Cette nouvelle garantie est composée d'une RC Aéronef et d'une IA place Pilote de 10 000 € incluse pour la Mono-place et d'une RC Aéronef, d'une IA place Pilote de 10 000 € et d'une IA place Passager de 10 000 € incluses pour la Biplace. Les tarifs seront publiés très prochainement. Il vous sera possible de souscrire cette garantie dès le mois de décembre.

La RC Utilisateur spéciale Instructeur permettant aux instructeurs de bénéficier d'un tarif attractif à l'année, est poursuivie pour 2020.

Pour les licenciés, le programme d'assurances mis en place par la FFPLUM continue de vous proposer plusieurs garanties pour l'année prochaine :

● Individuelle Accident (IA) Pilote

pour garantir vos propres dommages corporels que vous soyez pilote, élève-pilote ou instructeur.

● Individuelle Accident (IA) Passager

pour garantir les dommages corporels que votre passager pourrait subir.

● Responsabilité Civile (RC) Utilisateur

pour 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 l'exception des principautés d'Andorre et de Monaco.

● Responsabilité Civile (RC) Aéronef

pour 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).

● Responsabilité Civile (RC) Aéronef en stationnement

pour 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). Cette garantie est offerte si vous avez opté une RC Utilisateur ou une RC Aéronef.

● Garantie Casse pour un Aéronef au repos en tous lieux

pour garantir les dommages matériels accidentels que votre ULM pourrait subir lorsqu'il est stationné au sol, moteur arrêté. 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.

Camille Ménard

Chargée de mission juridique et assurances

Staff fédéral



Organigramme fédéral

Mars 2017 • Mars 2021

■	élus
■	non élus
■	salariés et prestataires

BUREAU DIRECTEUR

Sébastien PERROT	Président
Louis COLLARDEAU	1 ^{er} vice-président Relations internationales Règlementation
Pierre-Henri LOPEZ	2 ^{ème} vice-président Chargé de missions Manifestations fédérales
Francis BERTHELET	Secrétaire fédéral Relations administratives Support communication et international
Denise LACOTE	Trésorière
Mohammed AZZOUNI	Chargé de mission DTN

SIÈGE SOCIAL

TÉL : 01 49 81 74 43 • HEURES D'OUVERTURES :
LUNDI AU VENDREDI DE 9H À 17H30. • ffplum@ffplum.org

Lætitia BOTTON	Assistante administrative
Laëtitia BOURDEAU	Employée administrative
Michel HIRMKE	Chargé de mission règlementation et sécurité
Irving LE FLOCHMOEN	Chargé de communication
Morgane BASSO	Secrétaire administrative et comptable
Camille MÉNARD	Chargée de mission juridique et assurance

iFun Skypper

Simple, performant, réellement économique et polyvalent, l'iFun-Skypper intègre tous les systèmes éprouvés qui font la réputation d'extrême fiabilité des ULM Air Création. Cet appareil sportif et léger est également un étonnant cocktail d'innovation et de modernité. Grâce à sa double surface à 40 % pressurisée et son faible vrillage, l'iFun 16 offre des performances à faire pâlir bon nombre d'ailes à transversales internes.

« Pour le plaisir du vol et des randonnées « hors-pistes » »

air création

615 route de l'aérodrome - D7200 Laras - France
Tél. : 33 (0)4 75 93 66 66 - www.aircreation.fr
Boutique en ligne pièces & accessoires : shop.aircreation.fr

Malgré son poids mini (45 kg), sa résistance structurelle lui autorise une masse maximum au décollage de 462 kg. Le nouveau tissu « Lite Skin » anti-ragage utilisé sur les bords d'attaque et le bord de fuite, développé pour les BioniX², est désormais de série. Associé au tissu Trilam protégé des U.V., il garantit une sécurité et une durabilité hors normes. L'iFun 16 est maintenant proposée en version SP, permettant le pliage de l'aile sur le tricycle Skypper en quelques minutes, sans outil ni assistance, pour un encombrement minimum de stockage.

RESPONSABLES COMMISSIONS

Sécurité des vols - formation	Jean-Christophe GIBERT
Formation	Christine HEITZ
Ressources pédagogiques	Didier HORN
Jeunes	Marie-Françoise VALLEE-DUBUS
Jeunes	Océane GUINARD
Féminine	Marie-France JÉHANNE
Création et défense bases ULM Dossiers éoliens, responsable magasin de stockage	Dominique CERVO
Développement durable	Christian PICCIOLI
Vol adapté	Alain POSTAL
Sportive	Noël MAZAUDIER
Chargée de mission vie fédérale	Charlaine PAPET
Médical	Gérald BLUCHER
Paramoteur et référent Aérostat	Didier EYMIN
Informatique	Julien TOURBEZ



retrouvez l'ensemble des intervenants sur ffplum.fr dans l'onglet **La Fédération**, rubrique **Organigramme**

SUPPORTS FÉDÉRAUX

Analyste sécurité des vols	Laurent KERBRAT
RASU - statistiques accidentologie	Pierre KOLODZIEJ
Espace aérien	Christian SANTINI
Président CNFTE	Christian AUGÉ
Conseiller technique motorisations CNFTE	Pierre POUCHES
Conseiller technique motorisations CNFTE	Thomas GADAUD
Coordinateur BIA	Michel GENTILINI
Commission formation	Michel MARTI
Conseiller technique MIA	Claude CORDELLE



Sport

Championnat de France 2019, un excellent millésime

Les épreuves se sont déroulées du samedi 29 juin au samedi 6 juillet sur l'aérodrome de Couhé-Bruix, un excellent site valorisé par une équipe locale efficace.

Très cadrée par un travail en amont entre la FFPLUM et les acteurs locaux, l'organisation a permis un déroulement sans accroc en toute sécurité. Les partenaires (DSAC, Armée de l'air de Cognac) ont été très bienveillants et ont tout mis en œuvre pour faciliter l'organisation de la semaine de compétition.

Sébastien Perrot, président de la Fédération, était présent pour la remise des trophées dans une excellente ambiance festive. Les organisateurs locaux ont été ovationnés pour leur dévouement exceptionnel et leur travail pour tout mener au top niveau. L'évènement s'est clôturé par un repas offert par la FFPLUM aux compétiteurs, accompagnateurs et personnalités locales.

La poursuite de la bonne dynamique en paramoteur et la relance des ULM de classe 2 et 3 (pendulaires et multiaxes), les deux objectifs visés par la Fédération, ont été atteints. Le challenge de cette relance, qui sera sans aucun doute encore renforcée en 2020, a été relevé par Samir Elari. Une équipe de France doit être mise en place pour les compétitions internationales.

Dans les prochaines années, les compétitions régionales seront un axe majeur de sélection des talents et de découverte du monde de la compétition par le plus grand nombre possible de pilotes.

Efficacité et bienveillance

L'orientation d'ouverture des organisateurs se manifeste lors de la constitution des équipes, une étape épineuse car les bonnes volontés ne sont pas pléthoriques et la formation des nouveaux doit être rapide et sans faille : il en va de la sécurité des pilotes.

La maîtrise des directeurs de course, Pascal Vallée pour les paramoteurs et Samir Elari pour les microlights, a permis une gestion rigoureuse des épreuves en toutes circonstances. Ce succès est d'autant plus remarquable que des décisions n'étaient parfois pas simples à prendre avec une météo rendue limite par un vent soutenu.

Le responsable logistique Dominique Cervo mérite une mention particulière pour la récupération des pilotes vachés.

Noël Mazaudier
Commission sportive



Les compétiteurs en chiffres

Total des participants (pilotes+navigateurs)	65
Classe 1	58
Classes 2 et 3	7

Paramoteur à pied	39
Paramoteur chariot monoplace	9
Paramoteur chariot biplace	10

Nombre total d'épreuves	
Paramoteur à pied	13
Paramoteur chariot monoplace	11
Paramoteur chariot biplace	11
Microlights classes 2 et 3	12

Les féminines n'étaient que sept, alors que l'an dernier, huit avaient terminé les épreuves. Le nombre de pilotes étrangers a augmenté : les Espagnols sont venus en force avec cinq participants, et deux pilotes belges ont fièrement représenté leur nation.



Le reportage vidéo du championnat



<https://youtu.be/sxBkHTtrsZQ>



Les résultats

<https://ffplum.fr/la-federation/flash-infos/671-championnat-de-france-2019>



Les podiums CDF 2019



Microlight - Pendulaire Monoplace
Lison Rebouillat
Blaise Bouchet
Théo Sees



Microlight - Open
Antoine et Neïs Demellier
Lison Rebouillat
Blaise Bouchet



Microlight - Juniors
Neïs Demellier
Théo Sees



Paramoteur - Décollage à pied - Espoir
Jérôme Royer
Mathieu Charon
Cyril Pasquier



Paramoteur - Chariot Monoplace
Frédéric Mallard
Benjamin Jobard
François Blanc



Paramoteur - Chariot Monoplace
Meilleure Féminine
Marine Gramunt



Paramoteur - Chariot Biplace
Jérémy Penone / Agathe Fernandez
Vincent Beutter / Pascal Malochet
Christophe Gloriant / Sigrid Sigorel



Paramoteur - Féminines
Marie Matéos
Severine Deutsch
Bénédicte Letexier



Paramoteur - Juniors
Thomas Charon
Séverine Deutsch



Paramoteur - Vétéran
Fernand Bertheau



Paramoteur - Clubs
UCOM 1
R. Ultralight 1
R. Ultralight 2

Paramoteur
Décollage à pied - Elite
Alexandre Matéos
Marie Matéos
Jean-Emile Oulha

Qu'est-ce que le Championnat de France ULM ?

C'est un rassemblement d'ULM organisé par la FFPLUM sous l'égide de Jeunesse et Sports. On y rencontre d'autres pilotes et on vole le plus possible, sous la responsabilité d'un directeur des vols et d'un directeur de course qui assurent des conditions de vol optimales. Le pilote reste commandant de bord et peut préférer rester au sol. En cas de vache, un véhicule équipé ramène l'équipage au terrain.

Quelles sont les épreuves ?

► Navigation balises

Plusieurs carrefours de la carte sont marqués d'un cercle (balise). Le but du vol est d'en survoler le plus possible en un temps donné.

► Navigation économie de carburant

On part avec une quantité d'essence définie. Le but du vol sera de réaliser une navigation sur un axe. Plus on va loin, plus on gagne de points. Par contre, il faut pouvoir rentrer au terrain. En cas de vache, c'est zéro.

► Précision d'atterrissage

Il s'agit de se poser sur une cible, ou de toucher avec les pieds des quilles en mousse pour les paramoteurs, sans se retrouver sur les genoux à l'atterrissage.

► Navigation photo

Une série de photos est remise aux pilotes avec une carte sur laquelle une trace est dessinée. En suivant la trace au plus juste, il faut trouver la position des photos.

► Contrôle des vols

Les pilotes équipés de traceurs GPS sont suivis en temps réel pour le contrôle des positions et des temps de passage. Le contrôle au sol est réalisé par des commissaires qui veillent à la sécurité au sol et au respect des règles éditées par le directeur de course. Un catalogue d'épreuves est disponible auprès de la Commission sportive.

Qui peut participer ?

Tous les pilotes brevetés (sous réserve en paramoteur d'être à l'aise en gonflage et au décollage). Il est toujours possible de ne pas participer à une épreuve.

Quelles sont les catégories ?

- Paramoteur décollage à pied monoplace ► PF1
- Paramoteur chariot monoplace ► PL1
- Paramoteur chariot biplace ► PL2
- Microlight pendulaire ► CL2
- Microlight multiaxes ► CL3
- Microlight autogires ► CL4



Forum des instructeurs en Occitanie - Acte II



Les IULM d'Occitanie étaient invités ce 29 juin par le Comité régional à une journée d'échanges et d'information, organisée sur le principe de l'acte I réalisé en février à Montpellier par le CDULM 34 (cf. ULM-Info n° 107).

Ces rencontres décentralisées favorisent un échange libre autour du métier d'instructeur, de la pédagogie et de la sécurité. Le concept, qui permet en outre de mettre en réseau les acteurs clé que sont les instructeurs, a été repris depuis par le Comité régional Bretagne (cf. ULM-Info n° 107). Un acte III se déroulera à l'automne pour l'ouest de l'Occitanie.

La logistique de la journée était assurée par la section ULM de l'aéroclub montalbanais (ACM). Les participants ont été accueillis par Bruno Rascalou, président du Comité régional et André Roussel, président de l'aéroclub.

L'activité de la plateforme de Montauban et du club représente plus de 2 000 heures de vol dont 500 en ULM 3 axes (Nynja), une classe BIA, trois F/FE dont un salarié et trois IULM bénévoles qui seront rejoints par un nouvel instructeur actuellement en fin de cursus à Saint-Lieux. L'activité école ULM à l'ACM participe pour plus de 300 heures de vols avec des brevets ab-initio pour la plupart, preuve que les activités avion et ULM ne souffrent d'aucune concurrence.

Pour quatre départements (Tarn, Tarn et Garonne, Aveyron et Lot), 17 des 54 instructeurs invités ont répondu présent, soit à peine plus de 30%. Il est dommage que tous ne se soient pas sentis concernés. Initialement prévue dans les locaux de l'ancienne antenne météo, la rencontre s'est

déplacée, du fait de la canicule (38° en fin de matinée), dans le club-house climatisé de l'aéroclub.

La matinée a été consacrée à un large tour de table au cours duquel chacun a pu exprimer sa vision de l'instruction et ses attentes pour la journée. Au fur et à mesure des questions, Michel Marti, récemment intégré au pool Formation-Sécurité de la FFPLUM, a apporté les réponses éclairées et argumentées que chacun attendait. Certains participants compétents sur ces sujets ont également apporté leurs connaissances. C'est bien là l'intérêt de ces journées qui permettent le dialogue et la co-formation.



Ces thèmes principaux ont été abordés dans la matinée

- La réglementation désormais en vigueur pour la formation des IULM ne va-t-elle pas "apurer" la liste des IULM inscrits à la FFPLUM ? Plus de mille IULM sont actuellement inscrits au niveau national et beaucoup ne pratiquent pas ou plus et ne seront pas enclins

à proroger leur qualification. Ceci émerge peut-être du constat des absences.

- Le nouveau statut d'examineur d'instructeur ULM (E-IULM) donne l'autorisation à son détenteur de conduire des évaluations de compétences et faire passer des examens pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la qualification d'instructeur de pilote d'ULM (à l'exclusion des élèves instructeurs de pilote d'ULM qu'il a lui-même formés). L'autorisation d'E-IULM est délivrée sous conditions par la DGAC qui en tient la liste à jour.

- La nouvelle réglementation (cf. ULM-Info n° 108) qui, pour ce qui concerne les instructeurs, permettra enfin de pratiquer l'écolage en respectant la sacro sainte masse totale autorisée en vol (MTOW) et ne pas tricher avec les élèves. C'est une bonne chose pour l'instructeur.

- L'utilisation de fréquences pirates sur les bases ULM. Les bases sont en attente d'une règle commune (Christian Santini).

- Les bonnes pratiques en termes de phraséologie et un simple rappel : la qualification en radiophonie ne doit pas être automatiquement accordée avec le brevet. Elle répond à une pratique règlementée et à une exigence essentielle pour la sécurité de tous.

- Les baptêmes et le respect des règles d'autorisation, en particulier pour les mineurs.

Publicité

- Les relations entre IULM et structures qui peuvent se compliquer lorsque se pose le respect des règles.
- Le REV dans les structures : comment le mettre en place.
- La formation et le lâcher paramoteur, les pratiquants se sentent les oubliés de la FFPLUM.
- La mutualisation des pratiques entre fédérations aéronautiques avec, par exemple : quid de la qualification pilote ULM remorqueur planeur qui est une prérogative de la FFVP ?

Après un repas léger, pris sur place et composé de produits locaux de qualité (melon de Moissac et civet de chevreuil abattu dans l'enceinte du terrain et préparé par le chef cuisinier du club), le PowerPoint de notre correspondant Sécurité des vols Michel Marti a permis d'aborder la question des sources et liens sur la réglementation européenne (SERA/FR) et d'exposer le SGS (système de gestion de la sécurité).

Pour faire simple, le SGS organise un échange permanent d'informations entre instances fédérales, administrations, structures (région, clubs) et pilotes qui permet d'inscrire toutes nos actions dans une spirale positive d'amélioration de la sécurité,

sujet essentiel et incontournable de la pratique de l'ULM.

La FFPLUM s'est fait reprocher les comportements désastreux de certains en 2014 et 2015 ; elle entend désormais rester leader des initiatives en matière de sécurité de vols et s'en donne les moyens.

Les participants se sont quittés vers 17 h avec matière à prêcher la bonne parole dans leurs structures respectives et en se promettant de remettre ça l'année prochaine.

Daniel Brunet



Comité régional ULM Occitanie



Nouveautés pour les instructeurs

L'équipe fédérale a souhaité créer un lien régulier avec les instructeurs. C'est désormais bien engagé avec l'organisation en région, tout au long de cette année, de journées d'échanges dédiées aux instructeurs. De plus, des changements sont apparus à leur intention sur le site fédéral :

- L'application Remise En Vol a évolué pour que les instructeurs puissent effectuer les démarches pour profiter du programme comme pilotes.
- Les instructeurs ont maintenant la maîtrise des informations diffusées sur le site fédéral (www.ffplum.fr). L'adresse postale de l'instructeur a été remplacée par les lieux d'instruction (code et nom de terrain). Ces informations sont affichées sur la page "Où voler" du site fédéral :

www.ffplum.fr/debuter/ou-voler

si l'instructeur a autorisé la diffusion de ses informations*.

L'évolution se traduit également par la parution ce mois de septembre d'un premier Bulletin fédéral "spécial Instructeurs". Cette publication d'informations réglementaires et fédérales est également un lien direct avec les instructeurs, qui permet le recueil de données de terrain en temps réel, et de présenter ainsi une image précise de notre potentiel de formation sur les six classes d'ULM.

Ces informations sont essentielles pour évaluer notre capacité actuelle à développer la pratique de l'ULM et encore mieux accompagner notre vivier d'instructeurs. La Fédération confirme ainsi sa volonté de mettre en œuvre des actions spécifiques, telles la RC spéciale Instructeurs et la formation FH avec l'ENAC. À l'écoute des problématiques rencontrées sur le terrain, elle souhaite que ce lien régulier avec les instructeurs permette l'évolution de nos outils et de nos moyens à l'appui de la formation.

* L'interface Instructeur permet de donner son accord pour apparaître sur le site en tant qu'instructeur (ou s'y opposer). Ceux ayant fait le choix d'apparaître sont répertoriés sur le site fédéral par lieu d'instruction et non plus par l'adresse leur domicile. Jusqu'à trois lieux de pratique peuvent être saisis.

Pour toute question, les instructeurs peuvent contacter le Siège au **01 49 81 74 43** ou par mail : **ffplum@ffplum.org**



Ethique ULM

Notre comportement est-il à la hauteur des valeurs de l'ULM ?

Dans toutes les discussions de passionnés, au bar du club ou sur les réseaux sociaux, à un moment ou à un autre, il sera question des "valeurs de l'ULM".

Ces valeurs diffèrent pour chacun et donnent lieu à d'âpres discussions, dans lesquelles personne n'a vraiment raison ni tort. Certains voient d'un mauvais œil l'évolution des appareils, d'autres la plébiscitent. Certains craignent que nous nous dirigeons vers les contraintes de l'aviation certifiée en matière de réglementation, d'autres au contraire ont à cœur de défendre activement ces valeurs.

« Voler en ULM, c'est être passionné, libre et responsable »

Ces valeurs et l'avenir de l'ULM, nous sommes tous collectivement et individuellement responsables de les transmettre aux nouveaux pratiquants. Instructeurs, professionnels de l'ULM, pilotes de l'aviation commerciale ou militaire volant en ULM, propriétaires d'ULM, constructeurs amateurs, pilotes de loisirs, anciens... c'est nous tous (et toutes) qui représentons le monde de l'ULM d'aujourd'hui devant les néophytes, les élèves pilotes, les pilotes d'autres catégories d'aéronefs, l'administration et l'ensemble de notre écosystème (collectivités, riverains, etc.). C'est de notre comportement que dépend notre avenir et surtout celui des plus jeunes.

Et notre devoir de responsabilité vis-à-vis des générations futures de pilotes doit nous inciter à un comportement exemplaire en matière de sécurité.

Soyons tous responsables

Bon nombre de situations méritent que nous nous posions des questions sur notre exemplarité : est-il par exemple pertinent de laisser un appareil tourner sans personne à son bord pour monter en température, est-il judicieux de s'autoriser à descendre d'un appareil à l'arrêt mais moteur en route, de montrer comment un multiaxe passe une figure acrobatique ("*mais tu ne refais surtout pas cela...*"), d'amener un élève pilote à effectuer du vol basse altitude, de réaliser des vols "à sensations" même si l'on est formé et compétent ?

Si les plus représentatifs, les plus expérimentés, les plus anciens ne sont pas les premiers promoteurs de comportements exemplaires, quelle chance a-t-on de voir les nouveaux arrivants les adopter ?

Un jour ou l'autre, c'est certain, l'exemple sera reproduit... avec plus ou moins de réussite.

Soyons donc tous responsables de nous attacher à bannir les comportements à

risques inutiles, pour éviter que la répétition d'accidents récurrents, au-delà des drames qu'ils engendrent, ne finisse par porter un coup fatal à la liberté dont nous disposons aujourd'hui.

Restons conscients

La déviance caractérise le fait de s'écarter de ce qu'il faudrait faire : par exemple ne plus exécuter systématiquement et rigoureusement une prévol exhaustive, des actions vitales complètes, ou d'autres procédures qui concourent à notre sécurité.

Bien souvent, lorsque l'on s'écarter de la norme, il ne se passe rien, aucune conséquence négative immédiate ne vient nous rappeler à l'ordre. Insidieusement, progressivement, l'habitude se prend et cette déviance s'installe, au point de devenir la norme. Il suffit de constater sur la route combien de conducteurs ne signalent plus leur changement de voie avec leur clignotant pour illustrer ce mécanisme.

En aviation, si le pilote cède à cette déviance, il se fait entraîner dans une pente savonneuse où il va tolérer de plus en plus d'écarts et prendre de plus en plus de risques, dans une trajectoire de moindre effort, sans même en être conscient.



Ainsi, certains pilotes, pourtant avec un vrai passé aéronautique, partent en vol avec une couche de poussière sur les ailes de leur ULM qui n'a pas volé depuis trois mois, comme ils monteraient dans leur voiture. Contact, et c'est parti... Cet exemple véridique paraît caricatural mais d'autres comportements sont plus régulièrement constatés : « démontage capot et examen moteur » remplacés par « vérification du niveau d'huile et bref coup d'œil par la trappe » !

Le fait qu'aucun incident ne survienne conforte le pilote dans le bien-fondé de ses pratiques. Parfois survient un petit inci-

dent, que le pilote va gérer. Au lieu de considérer cet avertissement, le pilote se conforte dans ses capacités à gérer et continue, sans conscience.

C'est ainsi que ce phénomène se rencontre davantage chez des pilotes expérimentés que chez des débutants. Un jour où la chance n'est plus aussi présente, un incident qui aurait pu être évité va survenir et mettre l'équipage en danger avec des conséquences plus ou moins lourdes.

La normalisation de la déviance fait partie de ce grand ensemble de « facteurs humains » au cœur des préoccupations de

sécurité, y compris dans les compagnies aériennes.

Pour voler libres, volez responsables. Soyez exigeants avec votre sécurité et pour celle de votre entourage.

N'oubliez pas que si un incident survient, vous n'êtes pas en cyclomoteur, vous êtes en vol à bord d'un ULM.

Jean-Marc Lezcano
Instructeur 3-axes et autogire



 **6 classes pour la diversité** **1200 structures et 800 bases pour voyager** **700 instructeurs pour la sécurité** **16 000 pilotes pour l'amitié**

c'est simple, c'est l'ULM !



www.ffplum.fr



Situation au 1^{er} septembre

La saison 2019 arrive à son dernier tiers temps, et depuis de nombreuses années, nos statistiques d'accidentologie n'ont jamais été aussi bonnes. Sans crier victoire, il semble quand même qu'une prise de conscience collective est train en de se mettre en place.

Nous l'avons déjà évoqué, ce n'est certainement pas que du hasard ou de la chance, même si la chance fait partie des plaques de Reason (cf. illustrations). Certes, nous aurons toujours les irréductibles Gaulois, ceux qui s'affranchissent des hauteurs de survol, de la nuit aéronautique, qui recherchent des sensations... Mais ceux-là font-ils réellement partie de notre famille ulmiste ?

Tous ensemble, nous devons continuer à construire cette bonne tendance.

L'actualité nous rappelle malheureusement une fois de plus que le pilote est le plus grand levier d'amélioration de nos statistiques.

La perception des risques reste totalement personnelle, et nos zones de sécurité sont toutes différentes et individuelles. La formation de chacun, l'expérience, l'entraînement périodique, notre état de santé physique et psychique font que notre marge de sécurité individuelle évolue en permanence.



Remise en vol (REV) est là pour vous en faire prendre conscience. Il est parfois important de laisser son ego de côté, d'accepter la remise en question, de ne pas se sentir jugé.

En vol, la prise de décision est une qualité primordiale : nous devons tous apprendre à la travailler. Le diagnostic de la situation, l'évaluation des solutions possibles, le respect de la contrainte de temps, sont autant de facteurs qui feront que nous finirons notre vol dans de bonnes conditions.

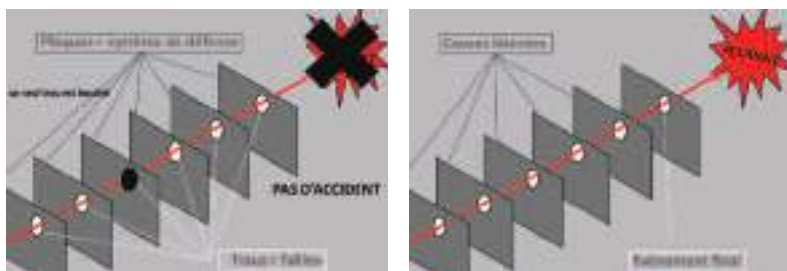
Cette prise de décision peut être altérée ou faussée :

- par un stress trop important,
- par la fatigue,
- par un objectif destination,
- par la pression temporelle ou commerciale.

Soyons matures et raisonnables, et faisons ensemble progresser la sécurité de notre activité. Il est certain que notre plaisir de vol en sera décuplé.

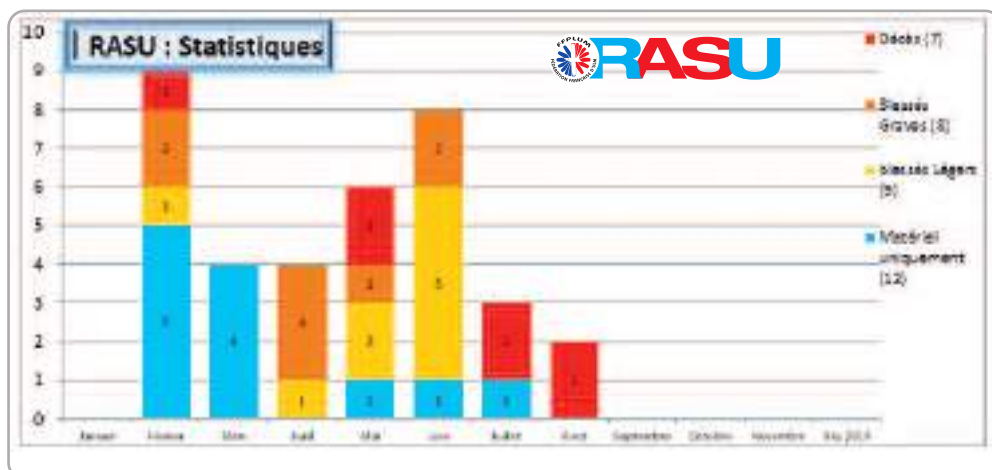
Jean-Christophe Gibert
Commission sécurité formation

Pierre Kolodziej
Commission sécurité des vols



Accidents 2019	Décès	Graves	Légers	Matériels
Total accidents	7	6	7	12
Total victimes	7	8	9	

Ce tableau résume les statistiques des accidents enregistrés du 1^{er} janvier à fin août 2019, en classant les victimes par gravité et en distinguant les accidents purement matériels.



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.fiplum.fr



Prévention III

La Nouvelle-Aquitaine joue la sécurité des vols

Le Comité régional ULM Nouvelle-Aquitaine mène régulièrement des forums de sécurité des vols auxquels tous les pilotes, participants ou non aux vols REV, sont invités.



Comité régional ULM Nouvelle Aquitaine

Ces forums débutent vers 9 h 30, après le café-croissants, et se terminent vers 13 h 30. Ils sont entièrement consacrés aux problématiques de la sécurité dans nos pratiques aéronautiques en général, et dans l'ULM en particulier.

Comme défini le 24 mars en Commission de sécurité des vols avec les correspondants des régions, ils sont orientés autour de trois axes :

- Prévention des pertes de contrôle.
- Mise à niveau des connaissances théoriques des pilotes ULM.
- Rigueur et méthode dans l'application des procédures.

Les pilotes présents se montrent très réceptifs, et ne sont pas avares de questions. Tous les participants apprécient ces échanges enrichissants. La description des procédures par notre formateur en sécurité des vols est particulièrement suivie et commentée.

La problématique des zones aéronautique est aussi abordée, car notre région en regorge. Des pilotes font part de difficultés à s'informer sur les nouvelles zones et à connaître leurs activations. Suite aux interrogations sur les espaces aériens, le Comité régional Nouvelle-Aquitaine a décidé de monter des forums de sécurité des vols plus axés sur la navigation et l'explication des zones aéronautiques. Une information sur le site SIA de la DGAC sera ajoutée pour aider les pilotes dans leurs recherches.

L'information sur la nouvelle façon de comptabiliser les accidents est également transmise, accompagnée d'un briefing sur la bonne pratique pour témoigner par un retour d'expérience (REX). Cette aide aux pilotes à communiquer sur un événement participe à une meilleure compréhension des accidents.

Réaliser un REX est possible via le site de la FFPLUM.

► <https://www.ffplum.fr/secure/rex>

Lors d'incident ou accident pouvant être classé grave, trop peu de pilotes connaissent la possibilité de faire un compte-rendu d'évènement de sécurité (CRES) sur le site de la DGAC.



► https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Formulaire_navigation_aerienne.pdf

Les protocoles de base sont également rappelés. Par exemple que le commandant de bord est le seul responsable de l'état de la machine car nous sommes sous le régime déclaratif (et non certifié). Ensuite que la sécurité du vol commence dès sa préparation avec météo, Notam, éventuellement SupAir, et tracé de la route. La prévol doit être réalisée dans les règles, et le pilote doit lui-même savoir renoncer à un vol si son état physique n'y est pas adapté.



Ces forums permettent également d'expliquer le REV (Remise en vol) avec un instructeur, subventionné de

40 € par la FFPLUM et de 20 € par le Comité régional ULM Nouvelle-Aquitaine. Ils sont suivis de repas au cours desquels les discussions sur la sécurité des vols sont prolongées, ce qui nous montre que les pilotes sont avides d'échanges à son propos.

À ce mois d'août, le Comité régional ULM Nouvelle-Aquitaine a déjà organisé trois journées-forums : sur l'aérodrome de Montendre, sur la base ULM de Nantillé et sur l'aérodrome de Saint-Junien. Un week-end de formation aux sorties positions inusuelles est prévu sur Cap-10 (sécurité oblige) les 14 et 15 septembre. Une journée d'information sur les espaces aériens doit se dérouler sur l'aérodrome de Saint-Pierre d'Oléron à une date à définir.

Christian Santini
Commission Espace aérien et Discipline

Le site du Comité régional Nouvelle-Aquitaine indique nos différentes actions et les modalités de participation.



<https://www.ulm-nouvelle-aquitaine.ffplum.fr>



L'accident...

Une histoire dont la fin n'est jamais certaine.

Le pilote n'a probablement pas voulu l'accident, mais il a inconsciemment pris un risque. Ses amis et ses collègues auraient-ils pu prévenir le drame s'ils avaient imaginé la fin de l'histoire ? Le pilote les aurait-il crus ?

Résumé de l'événement

À bord de son autogire, le pilote décolle peu avant 15 h le mercredi 30 mai 2018 de l'aérodrome de Saint-André-de-l'Eure (27) pour l'aérodrome de L'Aigle (61).

Deux autres personnes à bord d'un ULM pendulaire biplace effectuent le même trajet quelques minutes plus tard. Tous les trois passent le reste de l'après-midi au club-house de l'Aigle.

Vers 22 h, les occupants du pendulaire décollent pour le vol retour suivis, quelques minutes plus tard, du pilote de l'autogire. La nuit aéronautique commence à 22 h 16 et la région est affectée de passages nuageux. Le pendulaire atterrit vers 22 h 30 à Saint-André-de-l'Eure.

Le jeudi 31 mai, les autorités sont averties de la disparition de l'autogire. L'épave est retrouvée le samedi 2 juin à l'orée d'un bois. Le pilote est décédé, très certainement lors de l'impact. Celui-ci, âgé de 61 ans, était titulaire d'un brevet de pilote d'ULM depuis 1993. Il était seul utilisateur de son autogire Ela-07 identifié 27-ADO.

Des personnes présentes sur l'aérodrome ont assisté au départ de l'autogire. Certaines ont vu le pilote consommer de l'alcool. Ce dernier a bu de la bière avec les occupants du pendulaire. Aucun n'a précisé l'horaire ni la quantité.



Compléments pour la prévention

Deux facteurs peuvent permettre d'expliquer l'accident du pilote de l'autogire :

- une altération de l'état de conscience, plus ou moins importante, à la suite d'absorption d'alcool,
- la réalisation d'un vol sans références visuelles extérieures.

Le premier de ces facteurs a probablement influé sur le second. Cependant, l'un ou l'autre suffit à déclencher un accident. C'est pourquoi nous essayerons de les examiner indépendamment.

1. Altération de l'état de conscience

1.1. Le pilote seul

La réglementation précise dans l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, au paragraphe 4.1.4.1., que « tout membre d'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il... se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées... ». Cette phrase, très générale, suggère que les capacités du pilote sont diminuées par l'absorption de boissons alcoolisées. Elle peut être interprétée diversement :

- L'appréciation d'un niveau de capacité est subjective.
- L'influence d'une telle boisson devrait-elle être ressentie par le pilote ? Une faible imprégnation alcoolique procure un état d'exaltation, d'euphorie et d'altération du jugement qui empêche le pilote d'estimer l'affaiblissement de ses capacités.
- L'influence est-elle sensible à partir d'un seuil chiffrable d'alcoolémie ? La valeur Zéro n'est pas mesurable. Les autres taux, couramment admis pour la conduite automobile, conduisent à des modifications des facultés très variables selon les individus et selon les circonstances.

À la différence des conducteurs routiers, les pilotes d'aéronef ne peuvent pas interrompre leur voyage à tout moment ou réduire leur charge de travail. De plus, ils doivent réagir à tous les aléas du vol tels qu'une anomalie mécanique, une météorologie imprévue, etc.

Comme l'influence de l'absorption d'alcool et ses conséquences ne sont pas mesurables, il est couramment admis que les navigants ne doivent pas consommer de boissons alcoolisées dans la journée qui précède le vol. C'est un conseil simple et pratique. Les compagnies aériennes donnent des directives à leur personnel dans ce sens. Beaucoup d'associations appliquent ce même principe.

1.2. Le pilote dans son environnement humain

Au club-house de l'Aigle, l'ambiance devait être conviviale et chaleureuse durant toute l'après-midi.

Les personnes présentes pouvaient-elles s'opposer ou déconseiller le départ des deux aéronefs ?

Des textes de loi (dans le Code pénal par exemple) peuvent être recherchés, mais ils n'aboutiraient probablement à rien. Ces personnes-là sont rentrées chez elles sans incident. Sans se référer aux textes de loi, on peut faire deux remarques :

- Les occupants du pendulaire, qui ont bu de la bière avec le pilote de l'autogire avant le vol retour, ont peut-être pris le risque d'un drame fâcheux mais ne l'ont pas subi. L'accident n'est jamais certain, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de rapport absolu et direct entre la survenue d'un accident et le(s) facteur(s) à l'origine.
- En y mettant les formes, l'entourage aurait pu tenter de convaincre les deux équipages de la nécessaire prudence et offrir une alternative au voyage de retour, par exemple en restant à l'Aigle pour la nuit. Réussissant cela, il aurait évité un accident pour le pilote de l'autogire. Une des difficultés de la prévention est que l'accident résulte d'une probabilité. La « prophétie » ne se réalise pas toujours.

2. Les références visuelles extérieures et l'obscurité

2.1. Le vol était-il réglementairement faisable ?

En France métropolitaine, la nuit aéronautique commence à CS (coucher du soleil) + 30 minutes ; elle constitue une des limites réglementaires au vol en ULM (VFR contact diurne). Le jour de l'accident, cette limite était déterminée à 22 h 16.

Ainsi, le décollage « vers 22 h et quelques minutes » pouvait être réglementairement permis pour un court vol local, l'atterrissage devant se faire avant la nuit aéronautique, mais était interdit pour un vol de navigation d'au moins une demi-heure.

2.2. Le vol était-il opérationnellement faisable ?

Le pilote d'ULM utilise des références visuelles extérieures afin d'éviter les obstacles, de naviguer, de trouver sa destination et d'atterrir. En fin de journée, la vision du pilote est conditionnée par :

- la visibilité oblique, la direction du soleil, ...
- les nuages, selon leur hauteur, leur épaisseur, ...

Cadre réglementaire

autorisé **interdit**

réglementation

La réglementation définit une limite généralement claire entre les domaines autorisé et interdit

Cadre opérationnel

situation sûre **situation dangereuse**

jugement

La limite entre sécurité et danger est une zone floue. Les opérations mentales liées au jugement permettent de se situer dans cette zone.

L'accident...

Une histoire dont la fin n'est jamais certaine.

- L'ombre portée par le relief, selon la hauteur, la localisation, la végétation,...
- L'état physique et mental du pilote, ses capacités psychosensorielles, sa fatigue, son entraînement, ...

Ces données sont non mesurables avec précision en temps réel. La plupart sont subjectives, variables et discutables. Elles constituent un « brouillard » imprécis d'éléments à prendre en compte, aux contours indistincts et changeants. C'est en exerçant son jugement dans cette zone floue que le pilote décide de décoller en sécurité ou de trouver une alternative au voyage aérien.

2.3. Les personnes présentes pouvaient-elles intervenir ?

Comme dans le § 1., elles ne détiennent aucune autorité pour faire appliquer la réglementation. Peut-être pouvaient-elles,

en choisissant les mots, proposer plusieurs options telles que l'hébergement sur l'aérodrome ou l'accompagnement en voiture... comme variante au retour en ULM.

L'intérêt collectif et l'absence de drame dans la communauté aéronautique devaient les encourager à agir ainsi. Une personne convaincante aurait pu présenter une fin vraisemblable et dramatique de l'histoire. Ces derniers auraient probablement manifesté de la réticence. Mais en acceptant la proposition,

- les occupants du pendulaire auraient évité d'aborder les dangers d'un vol de nuit et de prendre le risque d'une conclusion fâcheuse,
- le pilote de l'autogire serait toujours de notre monde. Serait-il conscient d'avoir échappé à un accident ?

Enseignement de sécurité

Des paragraphes précédents, il ressort que la communauté aéronautique peut manifester diverses attitudes face à un cas donné.

La première consiste à avoir une attitude basée uniquement sur des textes institu-

tionnels. La lecture est relativement simple : elle se traduit par une dualité de situations autorisées/interdites.

La deuxième incite d'une part à observer les textes règlementaires, et d'autre part à considérer l'aspect opérationnel en faisant preuve de jugement. La décision qui s'en suit est souvent délicate et discutable. C'est dans ce cadre-là que la sécurité progresse.

Enfin des personnes de l'entourage, en se basant sur leur conscience, l'éthique ou le sens civique, peuvent éviter que des pilotes ou leurs passagers prennent le risque d'un accident.

La prévention des accidents est l'affaire de tous !

Bernard Boudou
Analyste sécurité des vols

Rapport complet

autogire Ela-07 27-ADO du 30 mai 2018 (nuit aéro) à Marcilly-sur-Eure (27), à l'adresse

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2018-0324.pdf



Visionnez le dernier tuto formation **La prévol** <https://youtu.be/jwzcnvsvXnM>

ULM Paris - Véliplane-Club
Ouvert 7/7
Passez nous voir !

airulmparis.com et LA BOUTIQUE DU PILOTE
CONCESSIONNAIRE PIPISTREL - BEST-OFF - MAGNI - P&M - AIRBORNE

FORMATIONS Pilotes, Instructeurs, Tests, Réactualisations, DNC, Agréé reconversions professionnelles
Aérodrome de Meaux 77450 ESBLY - coté « Tour de contrôle » - Tél. 01 60 04 76 00





C'est l'histoire d'une panne...

Survenue le dernier jour de mai, elle a enrichi mon expérience après 35 ans de brevet.

On m'a toujours appris qu'en ULM, il fallait avoir en tête la panne moteur et savoir la gérer. Or, nos moteurs 2-temps sont devenus si fiables avec le temps, et nos moteurs 4-temps s'y sont éprouvés après des millions d'heures de vols que bon nombre de pratiquants pensent tout bas que la panne n'est pas pour eux. Et combien de fois ai-je entendu des propriétaires d'ULM se féliciter que leur moteur ne tombera jamais en panne, "car je le bichonne".

Première alerte

Le contexte de l'évènement du vendredi 31 mai est banal : un vol école à bord d'un Quicksilver Sport 2S motorisé par un Rotax 582. Aux alentours de 18 h 15, mon élève et moi décollons pour un entraînement en local de l'aérodrome de Vienne-Reventin (Isère). La météo est parfaite : 27°, pas de vent, cavok, très peu de turbulences en cette fin d'après-midi. De bonnes conditions pour faire travailler mon élève.

Nous volons près de 40 minutes. Le moteur ronronne parfaitement bien, température culasse "dans le vert". Comme la séance de travail s'est bien passée, je laisse mon élève mener une balade autour du terrain avant de rentrer. Il a les commandes ; j'ai simplement gardé la main en transparence sur la commande des gaz. Le vol est parfait, je me dis que je vais bientôt pouvoir démarrer les tours de piste avec lui.

Sauf qu'à de brefs moments, je sens légèrement bouger la manette des gaz.

"Pourquoi manipules-tu la manette des gaz"?, lui demandé-je. "Mais je ne la touche pas", répond-il du tac au tac. Je commence aussitôt à penser qu'il se passe quelque chose d'anormal... quand à la même seconde, le moteur émet un "pffffff" et plus rien ! Je reprends immédiatement les commandes avec une mise en descente pour se poser dans un champ dessous, tout en manipulant la manette des gaz : rien. Je pense à une rup-

ture du câble d'accélérateur. Nous descendons pour garder 70 km/h, la vitesse de meilleure finesse du Quick Sport 2S.

Plongée dans le colza

Mais voilà que notre moteur repart comme si de rien n'était ! On revole normalement... J'interromps donc la descente, car nous sommes très proches du terrain (environ 1 500 m) et je reprends un vol en palier en direction de la piste. Ça vole !

Nous franchissons l'autoroute qui borde l'aérodrome côté est. Nous sommes en finale face au nord à Vienne, lorsque soudain le moteur recommence son "pffffff", et à nouveau plus rien... Pour ceux qui connaissent le terrain de Vienne, il y a là une route sur un talus en bordure de terrain. Vu notre configuration de hauteur et de vitesse, nous ne pouvons pas le franchir en toute sécurité. La seule solution d'éviter de "taper dans le talus" est de se vautrer dans le champ situé avant le bout de piste.

.../...



Expérience

Il ne faut pas perdre de temps, et garder notre vitesse en plongée sur le champ de colza pour rester manœuvrant et ne pas décrocher.

Je cabre sur le sommet des colzas. Dernière vision du ventimètre : environ 50 km/h. L'appareil "s'enfonce symétriquement comme un parachute", mais lorsque les roues du train principal touchent les colzas, véritable enchevêtrement de tiges et de racines, l'appareil est stoppé net et plonge sur le train avant qui est plié sous le choc. Nous n'avons rien. Il est 18 h 55 et nous sommes arrêtés en 2,5 m... merci le Quicksilver.

L'atterrissage forcé s'est déroulé à 130 m de la piste nord de Vienne. Aussitôt remis de nos émotions, j'appelle la Gendarmerie locale pour prévenir de notre atterrissage dans un champ à proximité du terrain. Après avoir demandé si aucun d'entre nous n'était blessé, les gendarmes locaux me disent qu'ils ne sont pas compétents et qu'ils avertissent la brigade de la GTA de Grenoble Saint-Geoirs.

Les suites du posé

Une première voiture bleue arrive, et plus tard de celle de la GTA. Après les photos et constats d'usage effectués sur place, un agriculteur nous apporte son aide pour sortir le Quick du champ et le ramener au hangar sur l'aérodrome. Les gendarmes de la GTA commencent alors leur travail d'enquête et rassemblent tous les éléments nécessaires à leur rapport. Bien que tout ceci se déroule dans une ambiance conviviale car il n'y a pas de bobo, tout est passé en revue :

GTA : Aviez-vous pris la météo ? Aviez-vous fait le devis de poids ? Quel est le poids à vide de l'ULM ? Quelle quantité aviez-vous d'essence et combien en reste-t-il dans le réservoir ? Quelle est la consommation horaire ? Avez-vous un carnet de progression pour votre élève ? Y-a-t-il une déclaration de début de formation ? Qui fait l'entretien de l'ULM ? Combien a-t-il d'heures totales ?...

Bref, je ne veux pas énumérer toutes les questions posées mais simplement vous dire que le gendarme de la GTA a fait son travail sans oublier aucun détail.

C'est ensuite au tour de mon élève d'être auditionné. Nous terminerons vers 23 heures. Quelques jours plus tard, le président du club sera convoqué à la brigade de Grenoble avec le carnet d'entretien, les factures d'entretien et des pièces achetées pour compléter le PV d'accident.

Les suites de ce posé en campagne m'ont conforté dans ma manière de faire avec mes élèves : consultation des documents météo avant chaque vol afin de commenter les conditions du jour, établissement du devis de poids, déterminer la quantité de carburant à emporter, etc. En mon for intérieur, je me disais parfois : **"Tu es trop exigeant avec tes gars, finalement le vol en ULM, c'est du loisir"...** Eh bien non, j'avais raison d'être carré, la preuve est là ! Quand il y a un accident, tout doit être impeccable. Ici il n'y a que des dégâts matériels, mais en cas de blessés, j'imagine les détails complémentaires pour les recherches de responsabilités. Toujours au rang d'expérience vécue, l'accident a été déclaré à l'assurance car le club propriétaire de l'ULM était assuré casse. Je n'avais jamais eu à remplir un dossier de déclara-

tion d'accident et là encore, on apprend vite : il faut que tout soit impeccable.

Questionnements

Parallèlement, je ne cessais de m'interroger : **"Pourquoi le moteur s'est-il arrêté?"**

J'ai demandé à un professionnel de la mécanique de venir examiner le Quicksilver et son Rotax 582. Chaque élément a été vérifié (carbus, câbles, pompe, etc.). Aucune anomalie n'a été constatée jusqu'au démontage du collecteur d'échappement : **"Ton moteur a serré !"**

Pourtant, nous faisons notre mélange essence/huile, donc pas de problème de graissage. Et le moteur a eu une révision à 250 heures dans le cadre des ateliers CNFTS et a tourné seulement 40 heures depuis. Alors pourquoi cette perte totale de puissance momentanée avant de repartir ? Le professionnel m'explique que lors du premier "pffff", le Rotax 582 a fait un début de serrage, puis comme il s'est refroidi, il est reparti normalement avant de resserrer une seconde fois... Maintenant il faut connaître les raisons du serrage. Et comme il y en a de multiples, ce n'est pas gagné de déterminer lesquelles nous ont concernés.

Mais ce diagnostic m'a fait imaginer un autre scénario : lors de la première perte de puissance, j'ai voulu poser l'ULM dans un champ. Si je l'avais posé sans rien casser (les champs sont tous cultivés à cette période de l'année), ma première réaction aurait été de faire une inspection du moteur... N'ayant rien décelé extérieurement, j'aurais pu penser que ce n'était pas un problème important, et envisagé alors de décoller seul pour ramener l'ULM au terrain, et revenir chercher mon élève en voiture. Comme le moteur aurait refroidi durant cette escale improvisée, il aurait pu redémarrer sans souci mais une fois plein gaz pour redécoller, il aurait resserré à nouveau en phase de décollage en campagne avec toutes les conséquences imaginables... Je ne vous fais pas de dessin.

Avec du recul, cet accident m'a permis de réfléchir sur mes prises de décisions en vol lors de cette panne. Tout d'abord je m'en suis voulu de ne pas m'être posé immédiatement après la première perte de puissance. Comme cette panne n'a pas été franche et nette, quand le moteur est reparti, je me suis dit **"ça revole, on rentre au terrain"**. Suite à cet incident moteur, je me demande si une panne totale n'est pas préférable... Lorsqu'on constate une perte de puissance et que l'on ignore sa raison, on peut vite se



retrouver à mettre sa vie sur un fil, surtout dans la phase de décollage ou de montée initiale. On pense que la machine est prête pour un retour sur le terrain, et si le moteur coupe complètement au moment le moins opportun (virage, courte finale...) on se retrouve sans aucune solution de repli. Tandis que lorsque le moteur s'arrête net, on n'a plus le choix : on doit se "vacher". Quelque part, ça nous conditionne vers un schéma de réussite car il n'y a plus qu'une seule et unique option : le sol, et le meilleur champ possible. Lorsque le moteur ratatouille, on hésite, on réfléchit, on entame une procédure de posé classique avec un retour terrain, mais on fait entrer en compte un autre paramètre : le facteur temps. Plus on reste en vol avec un régime dégradé, plus on s'expose au risque de l'arrêt total, et moins on pourra se préparer à y répondre. C'est ce que je retiens de cette "aventure".

Mais je m'interroge également si je vois mon régime chuter de 300 t/mn en montée initiale : je tente une basse hauteur, et je prends le risque de perdre mon moteur (et peut-être même lors du virage), ou bien j'accepte la situation et considère cette chute de puissance comme un arrêt, et donc j'optimise mon secours sur un posé dans un champ ? Je vous invite à réfléchir à toutes ces situations. Que feriez-vous ? Pour la petite histoire, peu de temps avant la perte de puissance, nous survolions une zone boisée... Les conséquences auraient pu être tout autres. Posé immédiatement ou poursuite du vol ? Erreur ou pas ? Personne ne peut le dire, sauf peut-être certains, lisant ces lignes confortablement installés dans leur fauteuil, qui auront la solution... facile de refaire l'histoire.

Facteurs humains

Lors de ce problème moteur réel, j'ai pu vérifier mes réflexes, et là tout a été automatique. Je n'ai pas eu à réfléchir sur les gestes à effectuer : manche en avant, on prend la meilleure vitesse pour la finesse max, on cherche un champ... aucune hésitation. Pas de peur ni de panique. Il faut gérer au mieux la situation.

Plus tard, j'ai recherché dans les archives les accidents ayant eu pour cause un serrage moteur 2-temps. Il y en a pas mal et malheureusement, un certain nombre se sont soldés par des accidents mortels après une perte de contrôle de l'appareil. Aujourd'hui, je peux comprendre qu'un pilote qui n'a pas beaucoup d'expérience risque de paniquer et de vouloir "s'accrocher à son manche" coûte que coûte car il ne veut pas descendre... mais hélas dans cette circonstance, la perte de contrôle arrive vite et les conséquences sont dramatiques. Mais encore une fois, c'est humain, et les facteurs humains représentent une part non négligeable dans le pilotage.

J'ai passé mon brevet ULM en 1984. En 35 ans de pratique, je suis "allé aux vaches" plusieurs fois, au début de ma carrière de pilote ULM pour des causes peu honorables (dit élégamment : de mauvaise ges-

tion du carburant), mais c'est ma première vraie panne moteur. Je vous le dis franchement, je m'en serais passé mais quand ça arrive, tout doit se faire automatiquement pour avoir l'esprit entièrement libre afin de gérer la recherche d'un champ, d'une trajectoire la meilleure possible.

Dernier point de réflexion sur cet accident : oui, j'ai pensé une fraction de seconde que je risquais de casser l'ULM. Mais ma seule priorité était d'atterrir avec le maximum de sécurité. Il faut protéger son appareil dans la mesure du possible, mais la priorité numéro Un est la sécurité de l'équipage. Combien d'accidents se sont terminés tragiquement car le pilote ne voulait pas casser son ULM chèrement acquis ? Si un ULM coûte cher, même parfois très cher, la vie, elle, n'a pas de prix.

Bons vols en ULM !

Alain Bliez

PS - On m'a demandé pourquoi ne pas avoir pas tiré le parachute de secours. Hé hé... d'abord l'ULM n'en avait pas (il était question d'en installer un) et surtout au moment où le moteur nous a lâchés, en courte finale, et vu la hauteur, le parachute n'aurait servi à rien, voire nous aurait mis en danger !



Visionnez le tuto formation
La panne en campagne

 https://youtu.be/D4I0Pdy_Uc4



Bravo les Bénévoles !

Chronique d'une belle journée à l'aérodrome des bruyères de Bagnoles-de-l'Orne.



Ce 25 août, avec des amis du club de Saint-André-de-l'Eure, je me suis rendue en vol à la journée porte ouverte de l'aérodrome des Bruyères. Cette journée était proposée par l'aéro-club d'Andaines pour les avions, Plein Ciel pour les ULM et Elan Planeur pour le vol à voile. Ces associations utilisatrices du site montrent ainsi une cohésion et une bonne entente qui sont ressenties par les visiteurs, et cela fait vraiment plaisir.

L'accueil a été très chaleureux, et l'ambiance pique-nique autour d'un barbecue a été propice aux échanges sur notre passion commune.

Je remercie au passage Ghislaine et Jean-Pierre Letellier (alias Gigi et Chaton) de Plein Ciel ULM qui nous ont offert le petit déjeuner et mis à disposition leur local pour le week-end.

La météo était belle et de nombreux engins volants (dont une moto volante !) ont évolué sur la plateforme. Les baptêmes de l'air ont fait la joie de visiteurs de tous âges. Pour les amateurs de tourisme, une navette faisait découvrir Bagnoles-de-l'Orne et sa station thermale.

Base de la réussite d'une telle journée, le bénévolat a déjà inspiré nombre d'articles et de réflexions. Mais force est de constater que dans de nombreuses associations, les bénévoles sont toujours les mêmes, et qu'ils s'essouffent. Avec Guy Chanceler, l'un d'entre eux, nous avons tenté de jauger l'énergie dépensée et le temps passé pour ce type d'événement. Le fruit de cette réflexion peut être utile à ceux qui souhaitent organiser une journée comparable.

Le positif de la journée du 25 août

- Avoir établi une date de rassemblement, un événement qui a disparu dans beaucoup de clubs.
- Rebondir sur la motivation d'une telle date pour faire un grand ménage, un coup de peinture et plus dans notre cas (bardage du club house).
- Avoir animé cette journée grâce à des avions, des ULM et des planeurs avec les clubs de la plateforme, et être heureux de travailler ensemble.
- La satisfaction de recevoir les copains venus en vol parfois de loin, par exemple de Chamonix.
- Faire connaître la plateforme au public local pour peut-être l'inciter à s'intéresser à l'aviation... ou simplement vendre des baptêmes pour le club.
- Faire rentrer un peu d'argent par la vente de boissons et de sandwiches.
- Profiter d'un reportage positif dans les journaux locaux.
- Rappeler aux visiteurs extérieurs l'existence de cette plateforme sympa et de sa ville thermale toute proche pour faire étape, avec ses nombreux hôtels et restaurants, son casino, ses thermes et son fleurissement exceptionnel.



Le moins positif

- La difficulté à motiver des membres qui ont besoin d'une association pour voler et qui, à quelques exceptions près, se comportent en clients.
- L'impossibilité avec si peu de courageux de proposer un vrai repas, proposition de toute façon risquée au niveau budget en cas de mauvaise météo.
- Pour les plus motivés, le coût en temps, en déplacements, en éditions informatiques, en prêts de matériel, etc.
- Les tensions qui peuvent apparaître dans le groupe à cette occasion.
- La sensation pour les locomotives de tirer des wagons aux freins serrés.
- La forte dépendance à la météo, qui peut tout faire échouer.
- La difficulté actuelle d'intéresser les médias et le public à l'aéronautique.

Parallèlement, quelques remarques de Guy

- Un travail important de communication doit être réalisé en amont sur les réseaux sociaux et vers les médias.
- Seuls des ULM sont venus nous rendre visite ce jour-là.
- Ce sont les autogires et les planeurs qui intéressent le public.



Joseph Gobbé présente son "paravélocoteur" composé d'un petit 125 cm³ chinois complété d'un moteur Simonini et d'une voile biplace.



- Le pendulaire et l'autogire ont la préférence en baptêmes ULM.
- Les baptêmes en avion reviennent moins cher à partir de deux ou trois clients par vol.
- Des panneaux d'affichage doivent être installés sur place pour montrer ce que l'on propose et où se diriger.

En conclusion, ami(e)s pilotes adhérent(e)s dans un club, je vous invite à réfléchir sur vos droits, certes, mais aussi vos devoirs. Votre participation à la vie du club, même minime, est une aide précieuse pour la pérennité de notre activité de loisir, pour faire connaître toute la diversité de nos fabuleuses machines, pour continuer de voler et d'organiser des rassemblements ULM.

Et aussi, bien sûr, pour entretenir une excellente ambiance de bonne entente et de bonne humeur. À vos réflexions !

Marie-Françoise Vallée-Dubus
Responsable Commission Jeune
Présidente du Comité régional ULM
Normandie



Vos photos

© Nicolas Berret



© Sami Boora



**Cadrez,
cliquez,
contribuez !**

► ulm-info@ffplum.org



© Luc Courtain

© Daniel Jover



Environnement

Épandage écologique

Quand ULM rime avec développement durable

Nous avons découvert la magnifique base des Crots lors de l'entraînement de l'équipe de France de paramoteur sur le lac de Serre-Ponçon (cf. ULM-Info n°108). Nous y avons aussi rencontré Rolland Jame, l'homme qui l'a créée en 1991. Comme pour chaque création de piste, il fallait y croire et ne pas ménager sa peine ni son temps pour réaliser seul les travaux de terrassement et d'aménagement. Rapidement, Rolland s'était spécialisé dans l'épandage agricole avec alors la toute nouvelle Moto du Ciel de Humbert Aviation, très bien adaptée aux travaux aériens et en particulier à ce type de mission.

Dès 1992, sitôt sa formation d'instructeur d'ULM terminée, il a été le premier à déposer un MAP à la DGAC Sud-Est (n° PRO-001) et à recevoir l'agrément formation continue pour les DNC épandage et vol rasant, mais aussi photo, banderole et largage de parachutiste.

Parallèlement, il mettait en place la démoustication sur le plan d'eau d'Embrun et le haut du lac de Serre-Ponçon, deux sites particulièrement propices au développement des larves.

Quand des produits de traitement bio ont commencé à apparaître, les techniciens de la région Europe des laboratoires américains Abbot lui ont demandé de faire des essais de pulvérisation avec le BT (bacillus thuringensis), devenu depuis le seul bio-cide autorisé pour la démoustication.

Devenu très soucieux de l'environnement, Rolland a supprimé depuis dix ans tous les produits non bio pour l'épandage et en a fait sa spécificité. Le haut du lac de Serre-Ponçon et les plans d'eau limitrophes sont ainsi traités contre les moustiques à l'aide de produits biologiques de type liquide sur l'eau et en micro-granulés pour les zones boisées.

Après appel d'offres de la communauté de communes de l'Embrumais, Rolland a obtenu une convention pour six épandages par an. Il va d'abord vérifier à divers endroits l'évolution des larves, puis en fonction de son observation, pratique l'épandage le matin à pointe d'aube.

La saison estivale attire ici des milliers de touristes qui pratiquent des activités nautiques. De nombreuses manifestations festives et sportives sont organisées autour du plan d'eau d'Embrun. Sans la démoustication aérienne réalisée par le pilote chevauchant sa Moto du Ciel, la vie autour du haut du lac leur serait difficilement tenable, comme elle l'était avant les épandages pour les habitants locaux.

Rolland est reconnu comme référence en matière de respect et de préservation de l'environnement par les autorités et les associations écologiques. Il a été contacté pour expertise et avis concernant l'épandage écologique dans le département voisin. Depuis plus de vingt ans, il se déplace aussi au printemps dans les grandes plaines céréalières françaises pour réaliser des épandages.

Affilié à la FFPLUM pratiquement depuis le début de son activité, Rolland est profondément attaché à sa base ULM (depuis 2007, la piste est également utilisée par une association de quatre membres) où, au-delà des compétences professionnelles, il assure avec sa compagne Hélène un accueil très sympathique.

Nous leur souhaitons encore beaucoup de travail avec l'ULM, la seule activité aéronautique véritablement soucieuse de l'environnement avec moins de 65 dB pour les nuisances sonores depuis 1986 grâce à sa réglementation spécifique, et avec l'essor des motorisations électriques.

Bons vols prudents et vive l'écologie !

Christian Piccioli



Comité régional ULM PACA

ULM		Crots	LF0551
Base ULM Autorisation		LAT: N 44 32 12	
OBLIGATOIRE		LONG: E 006 26 06	
		ALT: 2500 ft	
		Radio: 123.500	
Pistes:			
GPU	Surface	Dimension	
06-24	terre	450x40	
Piste préférentielle		Coordonnées lemn +33 4 92 55 96 87	






7 nouvelles structures affiliées



M / A WINGS OF LIGHT FREEDOM
5 QUATER AVENUE PAUL BEME
47520 LE PASSAGE
☎ 06 75 39 20 39

A ENVOL ULM ALSACE
LIEUDIT " GROSSES SOELGEL "
PARCELLE N°28 ET 49 SECTION 67
67390 MARCKOLSHEIM
☎ 06 76 08 37 55

M COUDERCOPTER
AERODROME DE BISCAROSSE
LE VOL DES AIGLES
40600 BISCAROSSE
► www.levoldesaigles.fr
☎ 06 64 31 77 62

AERoclub ALLINTAIR
BAT 310 ZONE OUEST - AEROPORT DE
TOUSSUS 78117 TOUSSUS LE NOBLE
► www.allintair.fr
☎ 06 07 98 19 04

SAPEURS-POMPIERS
ULTRA-LEGER-MOTORISE
LIEU DIT LE GROS SAULE
SECTION ZT N°9,16,33
02500 ANY-MARTIN-RIEUX
☎ 06 82 35 96 77

M AERO-CLUB DU HAUT BUGEY
ALTIPORT
CHEMIN DE PLAGNON
01110 CORLIER
► www.altiportdecorlier.free.fr
☎ 04 74 38 55 85

M BELVAL AERO PASSION
AERODROME DE CHARLEVILLE-
MEZIERES 08090 TOURNES
☎ 06 30 23 35 82

Consultez l'ensemble des terrains et préparez vos vols sur basulm.ffplum.fr



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

* Entretien avec radiateurs + dérives + pot inox
+ filtres et régulateur 12v

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

BERINGER

Shock Wheel™



Protégez votre ULM
• des pistes difficiles
• des atterrissages durs



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





ANTI-FROID
COUPE VENT
ULTRA LEGER

Blouson polaire

69,50 €

Pendquick

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.



28 €

Blouson polaire North

4 COULEURS AU CHOIX

ANTI-FROID

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.

Blouson pilote

Workguard

NOUVEAU

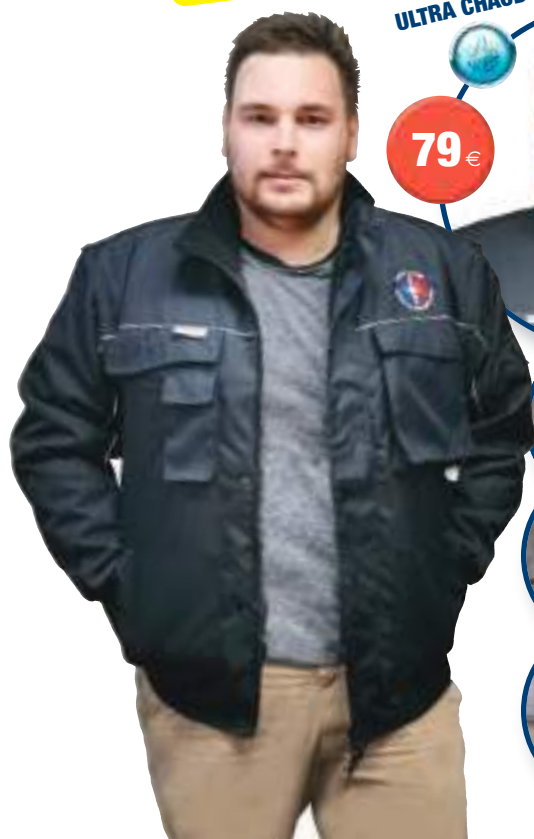
Blouson de haute qualité spécialement conçu pour le confort, la durabilité et la performance au froid. Couleur noire, Nylon enduit PVC, intérieur : 100 % polyester 160 G, doublure Nylon taffetas, waterproof, anti-froid, fermeture par zip et pressions, col en polaire. Tailles : S, M, L, XL, XXL.



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.



ULTRA CHAUD

79 €



75 €

Parka 3en1

100% polyester enduction PVC. Coutures thermosoudées étanches. Doublure intérieure bimatière. Corps, manches 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. Vest polaire : micropolaire 100% polyester. Manches doublées 100% polyester. Fermeture zippée. 2 poches côté. Vest polaire rattachée à la parka par zip. Tailles : S, M, L, XL, XXL et XXXL.



Porte-clés fédéral
En métal anodisé, diam. 37mm. logo fédéral finition époxy brillant. Livré sous boîte cadeau noire.

8 € NOUVEAU



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

Casquette

Army

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



3 COULEURS AU CHOIX

10 €

Casquette

Bicolore

Casquette fédérale 100% coton lavé. Taille ajustable par bande métallique. Bicolore bleu marine et blanc. Logo brodé.

10 €



TAILLE AJUSTABLE



29 €

Gilet

Reporter Wild

PRATIQUE

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



14 €

Bob

Baroudeur

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



18 €

Polo

Spring

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



35 €

Chemise Oxford

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



29 €

Chemisette Brooklyn

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



12 €

T-Shirt homme

Col rond

Col rond logo FFPLUM brodé 100% coton semi-peigné Ringspun. Bande de propreté au col avec bord côte élasthanne. Tailles : S, M, L, XL, XXL.



12 €

T-Shirt Moon

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

Déstockage vert pomme jusqu'à épuisement du stock 6 €

Polo People

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



9 €

jusqu'à épuisement du stock



19 €

Cravate fédérale

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

Pin's inox

Diam.: 22mm.

3 €



5 €

Ecussons

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

Carte murale

Air Million France 2019 Editerra

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



25 €

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



2 TAILLES

Manche à air

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

110 €

Long. 2,50m Diam. 0,50m Circonférence 1.57m

190 €

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

17,50 €

Cartabossy

VFR France 2019

Jean Bossy

Tous les terrains



Ech.: 1:1 000 000

La "Cartabossy" VFR France 2019.

Des avionnettes de records aux biplaces de grande série



▲ Un C-109 au démarrage

Entre 1925 et 1931, des femmes et des hommes téméraires n'ont pas cessé de se surpasser aux commandes d'ultralégers mus par un Salmson de 40 ch. À leurs remarquables machines succédera un biplace emblématique de l'Aviation populaire.

Conçu par René Talpin, le C-109 a finalement été développé par Paul Deville, déjà signataire des C-67 et C-68 (cf. ULM-Info n° 104), et de retour chez Caudron après des escapades chez Dewoitine et Bréguet. Le biplace parasol tout-bois est motorisé par le très récent 9-cylindres Salmson d'une cylindrée de 3 litres, pesant 68 kg, et développant 40 ch à 2000 t/mn en version Ad.

Lors de son premier vol en mai 1925, c'est comme avion-école que la Société des avions Caudron prévoit de diffuser le C-109. Il attire néanmoins des pilotes avides de voyages au long cours, qui s'avèrent rapidement comblés. Caudron et Salmson le seront aussi, pour les retombées de 14 records du monde décrochés de 1927 à 1931 en catégorie inférieure à 350 kg à vide. Le biplace en tandem d'abord utilisé pour remporter des concours (Bruxelles, consommation à Vauville et Coupe d'Italie en 1925, Zurich en 1927) a aussi dominé en durée (11 h 24 mn en biplace puis 24 h 36 mn en monoplace par Maurice Finat), et en distance : Paris-Berlin (868 km) par Joseph Thoret, 1535 km en 15 h sur un circuit Villacoublay-Saran par Raymond Delmotte, 1581 km et Paris-Koenigsberg (1.400 km) par Max Knipping, Paris-Treptow (1154 km) en biplace par Maryse Bastié en juillet 1928.

Puis en septembre débute la tumultueuse série des records du monde de durée avec Maurice Finat, qui tient l'air 24 h 36 mn aux commandes de son C-109. Maryse Bastié le détrône en juillet



▲ Raymond Delmotte, chef-pilote de Caudron depuis 1924, participe en août 1928 aux records de distances successifs du C-109 avec 1 535 km en 15 heures sur un circuit Villacoublay-Saran.

1929 avec 26 h 44 mn également sur C-109. Elle est elle-même éclipsée en août par l'exploit, après deux tentatives très mouvementées, des 2 268 km de la traversée France-Égypte par Léna Bernstein, toujours sur C-109. Et Léna Bernstein stupéfiée encore en pulvérisant le record de durée de vol en tenant 35 h 45mn en mai 1930... Record que Maryse Bastié récupère en septembre après 37 h 55 mn dans le Klemm L-25a « Trottinette »!

La récente évolution du Klemm L-20 (cf. ULM-Info n° 103), dotée d'ailerons en remplacement du système de gauchissement,



▲ Le Klemm L-25a1 à moteur Salmson 9Ad est la version la plus répandue du L-25 apparu en 1927, puis décliné en une trentaine de versions. Près de mille L-25 seront produits : 700 par la Leichtflugzeugbau Klemm, les autres sous licence aux USA et en Grande-Bretagne. Une version triplace également mue par un Salmson 9Ad est apparue en 1928.



◀ En avril 1930, Margret Fusbahn a dépassé de 900 m le précédent record mondial d'altitude. Entre 1932 et 1935, elle réalisera avec son mari d'audacieux raids en Afrique à bord de leur Klemm L-25.



s'est déjà distinguée en avril avec le record d'altitude de Margarete Fusbahn à 4 614 m. Le 28 juin 1931, Maryse Bastié décolle du Bourget pour un nouveau record aux commandes de son Klemm.

Elle se posera à 2 976 km de là, en URSS, au terme d'un vol de 30 h 30 mn, et recevra pour cet exploit la croix de chevalier de la Légion d'honneur et le Harmon Trophy américain, ainsi décerné pour la première fois à une Française.

En mai 1931, Léna Bernstein préparait un raid vers Saïgon à bord de Zanzi, un Farman F-230 lui aussi motorisé par un Salmson AD9. Mais le 30, la pilote est blessée lorsque l'avion surchargé sort de piste à Istres. L'année suivante, elle sera emportée par l'échec de son raid Biskra (Algérie)–Bagdad avec un F-236, la version monoplace de record du F-230.

▲ Maryse Bastié et son Klemm « Trottinette ». Sa popularité avait débuté sur C-109 avec la tentative Le Bourget–Berlin en biplace avec Maurice Drouhin, terminée à court d'essence après 1 154 km.

.../...

L'éclatante efficacité de ses petits moteurs en étoile a incité Salmson à sortir son propre biplace très léger. Créé lui aussi par Paul Deville et motorisé par un 9Adr de 60 ch, le D-6 Cricri est destiné à l'entraînement militaire.

Dès son envol en avril 1936, une trentaine d'exemplaires est commandée par l'Armée de l'Air. Puis en septembre 1936, le ministère de l'Air suit avec une centaine d'avions pour le programme d'Aviation Populaire. Produit par quatre constructeurs, dont la SNCASO, le Cricri va ainsi se répandre sur les aérodromes du pays pour former le plus grand nombre. Lorsqu'éclate la Seconde guerre mondiale, de nouveaux exemplaires sont commandés pour l'armée de l'Air.

Certaines machines seront armées d'une mitrailleuse, mais la plupart sera utilisée pour l'observation, le réglage d'artillerie, l'entraînement, la liaison ou les communications. Au total, autour de 330 exemplaires du D-6 Cricri ont été construits.



▲ Léna Bernstein volait avec acharnement. Asphyxiée aux vapeurs d'essence, elle s'était reposée in extremis à Istres lors de sa première tentative de direct pour Sidi-el-Barani en Égypte. La seconde s'est terminée à Pise où elle a été arrêtée avant de fuir avec son Caudron. En 1932, poursuivie et ruinée, elle s'échappera pour Biskra, où une tempête renversera le F-236 prêt pour Bagdad...



▲ Zanzi, le Farman F-230 avec lequel Léna Bernstein tentera vainement de battre le record de distance des avions légers de la 3è catégorie tenu par D.S. Zimmerly avec 2 655 km en juillet 1929.



Gabriel Gavard

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

Photos : DR

Le F-230 sorti à 16 exemplaires a été suivi d'une vingtaine de versions de 1930 à 1933. Seuls les F-236 et F-360 reprennent le 9-cylindres radial Salmson 9Ad très présent sur les avions de record de moins de 350 kg à vide.



▲ Destiné à une carrière militaire qu'il mènera avec succès, le Salmson D-6 Cricri a également été soutenu par le programme d'Aviation Populaire de 1936.

	Caudron C-109	Klemm L-25al	Farman F-230	Farman F-236	Salmson D-6
1 ^{er} vol	1925	1928	1930	1931	1936
Type	biplace	biplace	biplace	biplace	biplace
Longueur	6,15 m	7,00 m	5,58 m	5,58 m	6,89 m
Hauteur	2,27 m	1,95 m	2,04 m	1,70 m	2,18 m
Envergure	11,50 m	13,00 m	8,10 m	9,31 m	9,66 m
Surface	19,15 m ²	20 m ²	12,1 m ²	13,25 m ²	16 m ²
Moteur	Salmson 9Ad	Salmson 9Ad	Salmson 9Ad	Salmson 9Ad	Salmson 9Adr
Puissance	40 ch	40 ch	40 ch	40 ch	60 ch
Masse à vide	328 kg	285 kg	275 kg	310 kg	287 kg
Masse max	532 kg	500 kg	445 kg	445 kg	575 kg
Vitesse max	126 km/h	130 km/h	150 km/h	160 km/h	150 km/h
Croisière	103 km/h	115 km/h	135 km/h	135 km/h	120 km/h



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).

- Formation pilote : plafonnée à 400 € (sur justificatif) + 150 € si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.
- Formation instructeur : plafonnée à 1 525 € (sur justificatif)



458 €

1525 €

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.



1500 €

Instructeurs

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



40 €

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



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/>

L'agenda ULM

sous réserve d'annulation
ou de report.



Le 5 octobre
Matinée café-croissant au Club RSA,
hangar 100 UTA de Saint-Cyr-l'École
www.rsafrance.com



Les 5 et 6 octobre
Festival des Étoiles et des Ailes
à la cité de l'Espace de Toulouse
www.desetoilesedesailles.com



Les 5 et 6 octobre
Halfpenny Green Airport Fly'In
à proximité de Wolverhampton



Les 5 et 6 octobre
AéroPuces Anjou à l'Espace
air passion sur l'aéroport
d'Angers-Marcé
info@musee-aviation-angers.fr
www.musee-aviation-angers.fr



Le 6 octobre
Shuttleworth Race Day Airshow
sur l'aérodrome d'Old Warren



Le 11 octobre
Soirée du court métrage
aéronautique et spatial de
19h30 à 23h à l'Aéroclub
de France
<https://aeroclub.com>



Les 12 et 13 octobre
Science en l'air sur l'aérodrome
de Cerny-La Ferté-Alais :
découverte des métiers de
l'aéronautique, approche de la
construction d'engins volants
et du pilotage, etc.
www.jonathan-club.com



Les 12 et 13 octobre
Les 9^e Free Flight World Masters à
Sainte-Maxime www.sainte-maxime.com



Le 19 octobre
Les avions et hydravions de
Montgolfier (1910-1914), conférence
au Fort de Bron www.slhada.fr



Le 27 octobre
Bourse des Ailes historiques du Rhin
à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim

Faites le plein de SÉCURITÉ




 **TOTAL**
Committed to Better Energy



CHOISISSEZ L'AVGAS UL 91

Ce carburant garanti sans éthanol a été conçu spécifiquement pour l'aviation ultra-légère. Il répond à la norme ASTM D7547 et est approuvé par Rotax et Lycoming.

Pour en savoir plus, consultez le "Safety Information Bulletin N°2011-01R2" de l'EASA.

Recommandé par la 

aviation.total.fr



**RESPONSABILITÉ
CIVILE AÉRONEF**

**RESPONSABILITÉ
CIVILE PILOTE**

CASSE AU SOL

CASSE AU SOL + EN VOL

**INDIVIDUELLE ACCIDENT
ET ASSISTANCE**

**TRANSPORT PAR
REMORQUE**

HANGAR D'AÉRONEFS

ASSURANCE DE PRÊTS

PLATEFORME ULM

VOTRE PARTENAIRE ASSURANCE ULM



Rendez-vous sur www.air-assurances.com



ACCÈS DIRECT À VOTRE ESPACE CLIENT



CHAT AVEC NOTRE ÉQUIPE



**DEVIS, SOUSCRIPTION ET DÉCLARATION
DE SINISTRE EN LIGNE**



0 800 777 107



ffplum@air-assurances.com

