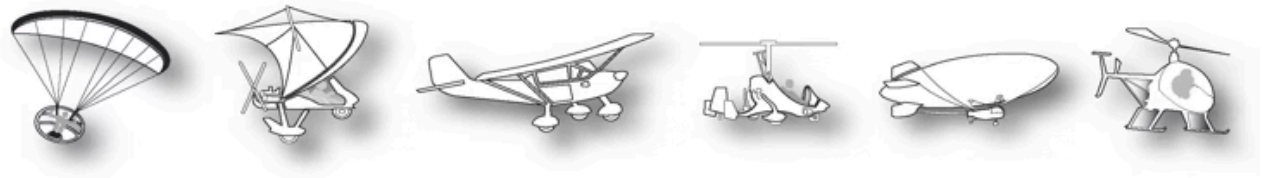
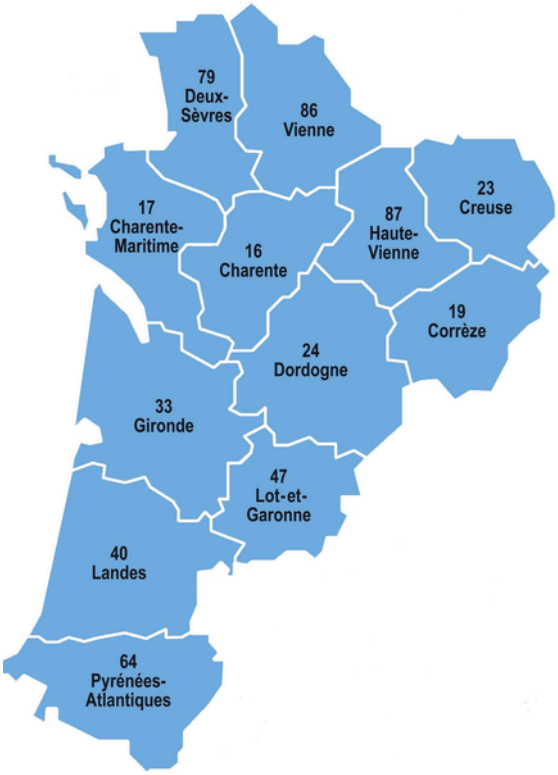
C.R.U.L.M.N.A

BULLETIN D'INFORMATION DU COMITÉ RÉGIONAL ULM NOUVELLE-AQUITAINE

COMITE REGIONAL ULM



Nouvelle-Aquitaine



LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers membres,

Alors que nous entamons ce mois de septembre, je tiens à faire un point sur les récentes perturbations qui ont marqué notre saison. La météo, capricieuse et parfois dangereuse, a engendré une cascade de reports pour nos manifestations.

La journée de vols de mise en garde à Cognac, initialement prévue en juin, est reprogrammée au 13 septembre. De même, le rallye du Trèfle a été déplacé aux 19-22 septembre. Pour ne pas en rester là, notre stage de sécurité en vols montagne, qui devait se tenir le dernier week-end d'août, est désormais prévu pour le week-end du 4-5 octobre.
Je voudrais également signaler que des places se sont libérées pour ces deux dernières manifestations, n'hésitez pas à en profiter.

Je tiens à exprimer ma sincère gratitude à mes collègues du comité régional pour leur sagesse et leur efficacité dans la prise de décision concernant ces reports. Gérer de tels ajustements n'est pas une tâche simple, et leur engagement a été précieux.

En conséquence le programme des semaines à venir est particulièrement dense, outres les journées "reportées", il faut y ajouter de nombreuses autres manifestations, meeting, journées découverte de l'ULM organisées dans différents clubs (a retrouver sur notre site), le mondial de l'ULM à Blois.

Il est important de rappeler, comme je l'avais évoqué en juin, l'impact de la chaleur sur nos activités aéronautiques. Les périodes caniculaires que nous avons connues récemment ont été particulièrement intenses et prolongées, et il est plausible qu'elles aient contribué aux tragiques accidents survenus, tant dans le domaine de l'ULM que dans celui des avions et planeurs. Nous devons, plus que jamais, aborder ces périodes avec prudence et discernement.
Restons vigilants et unis, et faisons de notre mieux pour garantir la sécurité de nos activités.

Amicalement,
Jean François BAILLY président du comité régional ULM de la Nouvelle Aquitaine



DU COTÉ DE CHEZ VOUS

LE TOUR ULM JEUNES 2025 :

récit de Maïlys pilote Multiaxes :

Bonjour, je m'appelle Maïlys, j'ai 21 ans et je suis une passionnée d'aéronautique depuis toujours. Je fais de l'avion et de l'ULM à l'aéroclub basque de Biarritz d'où je suis originaire, de la voltige à Arcachon et du planeur à l'ATVV de Graulhet.
Et aujourd'hui, je voudrais revenir avec vous sur un évènement marquant de la communauté ULMiste du mois de juillet : le Tour Jeunes ULM 2025.

Cette édition s'est déroulée entre ciel et mer, en débutant à Montpezat d'Agenais, la plus grande base ULM d'Europe.
Cap au nord ensuite, vers Montmorillon et Jacopeau. Ces deux clubs, un peu isolés de toute civilisation, nous ont offert l'essence même de l'esprit ULM : bien au-delà des machines, ce sont des hommes et des femmes passionnés, au grand cœur, qui nous ont accueillis avec chaleur et un festin mémorable pour nos estomacs affamés.
Notre route nous mena jusqu'à la Manche, en frôlant le Mont-Saint-Michel de très près. Du terrain d'Avranches, nous garderons deux souvenirs marquants : les moutons sur la piste, et la performance remarquable de Flavien, notre contrôleur aérien, qui a su gérer avec sang-froid un flot d'appareils et de pilotes un peu désorientés par leurs circonvolutions autour du grand Michel.
Après avoir longé les plages du Débarquement, nous avons entamé le retour vers le Sud. Première escale à La Baule et leur superbe musée aéronautique, puis atterrissage au Thou pour un repas convivial, avant une courte traversée maritime pour passer la nuit sur l'Île d'Oléron.
Enfin, Arcachon nous accueillit avec une excellente conférence d'ATE Chuet sur la sécurité des vols, qui marqua particulièrement nos esprits.





DU COTÉ DE CHEZ VOUS

LE TOUR ULM JEUNES 2025 :

récit de Maïlys pilote Multiaxes :

Chaque aventure aérienne a son lot d'imprévus. Notre équipage, composé de Baptiste, notre fidèle Breezair B400 et moi-même, a dû appliquer concrètement les règles de sécurité. Deux fois, nous avons évité des collisions avec des appareils hors tour, évoluant sans contact avec le SIV et à la même altitude que nous : un Cessna 172 en perpendiculaire le premier jour, puis un Super Guépard en face-à-face le quatrième jour. À cela s'ajoutèrent une trappe d'huile qui s'ouvre en montée initiale, un PC21 croisé dans un RTBA pourtant déclaré inactif, ou encore une piste de 300 m trop courte pour notre masse au décollage. Conclusion : « si on enlève de la viande, ça devrait mieux passer ». Merci Baptiste de m'avoir considéré comme un sac de viande ce jour-là ! Mais j'ai eu en consolation un vol avec notre Président de Fédération sur son Skyleader.

Ces anecdotes nous rappellent une évidence : la sécurité n'est pas une option. Chaque étape du tour fut l'occasion de partager des bonnes pratiques, d'apprendre des instructeurs et des passionnés, et de réaliser que rigueur et préparation sont les clés du plaisir de voler. Participer à un tel rassemblement, c'est progresser techniquement, mais surtout intégrer une véritable culture aéronautique, où la convivialité s'accompagne toujours de vigilance.

Enfin, je tiens à remercier chaleureusement mon CR ULM pour leur soutien et leur aide précieuse, qui ont rendu possible ma participation à ce tour inoubliable. Merci également au club de Castelsarrasin-Moissac et à son instructeur, Alexandre Deldon, qui nous ont fait confiance pour emmener leur cher Breezair en voyage. Il n'était jamais sorti du département depuis son rapatriement d'Allemagne, il y a 14 ans… Disons que nous lui avons enfin fait prendre l'air !

On se dit à l'année prochaine pour une nouvelle édition haute en couleur.
Maïlys BARLET-BAS





DU COTÉ DE CHEZ VOUS

L'ULM AU SERVICE DES POMPIERS EN DORDOGNE :

HORUS, l'ULM piloté par Hervé BOUDRY

Depuis l'été 2022, Hervé BOUDRY, gérant de la société ULM TOCANE ST APRE se met à disposition, lui et son CTSW pour des après midi de surveillance, en compagnie de pompiers afin de détecter les feu de forêts et guider les équipes au sol.

Il reste en vol durant des heures, malgré les fortes chaleurs de l'après midi, à la recherche de départ de feu. Le pompier qui s'accompagne, peu ensuite, via radio, veiller sur les équipes au sol pour les approcher au plus rapidement et au plus près du feu. Cela permet également d'avoir un oeil sur eux et éviter qu'ils se fassent encercler par le feu. Ils sont plusieurs officiers à se relayer chaque jours de risques importants pour accompagner Hervé.Tous ressortent fatigués mais heureux de ce travail si particulier.

La presse régionale est fière et présente son activité : voici les liens pour quelques articles donc France Bleu avec une vidéo.

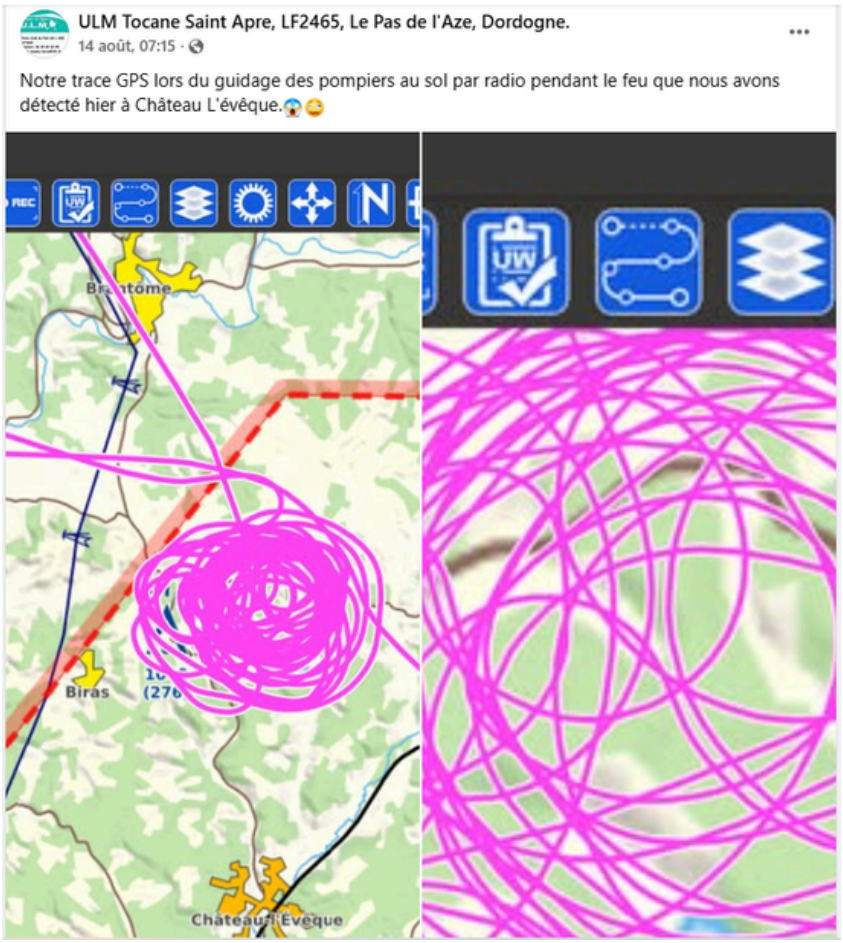
France Bleu : *https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/video-horus-l-avion-des-pompiers-de-la-dordogne-qui-traque-les-feux-de-foret-3282407*

Sud Ouest : *https://www.sudouest.fr/dordogne/brantome-en-perigord/en-ce-week-end-de-canicule-la-foret-de-dordogne-scrutee-de-pres-25577168.php*





Retrouvez également plus de photos et de reportages sur sa page facebook : ULM Tocane Saint Apre, LF2465, Le Pas de l'Aze, Dordogne



LA BONNE PAROLE DE NOS CSV

A la demande de nos CSV régionaux, et suite aux nombreux reports successifs des évènements du comité, voici un petit article qui rappelle l'importance de la bonne prise de décision avant de partir ou non en vol.

"Il vaut mieux être au sol en souhaitant pouvoir voler que voler en souhaitant pouvoir être au sol"

« Qui n'a pas regretté d'avoir annulé un vol pour cause de mauvaises conditions météo, pourquoi ? Tout simplement parce que la prévision était bien plus pessimiste que la réalité le jour du départ, optimisez le rapport vol préparés/vol accomplis tout en garantissant un maximum de sécurité

Grâce aux nouveaux outils de communication dont nous disposons, elle commence même de plus en plus tôt, lorsque le projet de vol concerne plusieurs pilotes, on se retrouve autour de nos ordinateurs, parfois une semaine avant le départ, chacun y va de son interprétation des nombreuses prévisions météo disponibles, on imagine déjà des trajets passant par-dessus, par-dessous, sur les côtés… Si tout cela a l'avantage de renforcer notre cohésion sociale, nous devons quand même attendre un peu avant de pouvoir en faire quelque chose d'utilisable pour le vol lui-même.
J'aurais tendance à penser que les choses sérieuses ne commencent que la veille du départ.
il est en effet possible, à ce moment-là, de décider si c'est volable ou si trop délicat par endroits, il faudra faire des choix : perdu d'avance, il y a toutes les chances que le vol soit annulé.

Toute fois, il ne faut jamais jeter l'éponge trop tôt, s'il reste le moindre espoir de pouvoir effectuer le vol, il faut rester en permanence « go minded », comme disent nos amis Anglo-Saxons, et se comporter comme si le temps était au beau fixe : préparer à l'avance une navigation scrupuleuse (carte tracée, Log renseigné, points GPS, plus si affinités), se lever à l'heure prévue pour le décollage, se rendre à l'aérodrome, le grand dilemme peut alors commencer : « To fly or not to fly, zat iz ze question !! »

En fait, la décision est simple et assujettie à deux facteurs essentiels, le premier, gravé dans le marbre, est constitué par les minima publiés, le deuxième, plus subjectif, dépend de l'expérience du pilote, traitons en premier du deuxième cas, qui coupe court à toute longue discussion, Il faut se rappeler une maxime de base : « Ne jamais se lancer dans une entreprise pour laquelle on ne se sent pas à la hauteur ». Il ne faut pas forcer sa nature au-delà du raisonnable. Le mauvais temps peut imposer de voler à la hauteur minimale réglementaire, si on n'est pas à l'aise dans cet exercice par beau temps, il va de soi qu'un bon rideau de pluie ne va pas arranger les choses ! Dans le même ordre d'idée, voler en ayant pour seul horizon la visibilité minimale règlementaire demande un minimum d'habitude et de méthode, donc, dans le doute, abstiens-toi !!

J'interromps ici la réflexion météorologique pour revenir sur les possibles interactions humaines, dans ces moments difficiles de prise de décision, il faut se méfier de certaines influences et de certains bons conseils. C'est ce qu'on appelle l'effet « spectateurs », que ces spectateurs soient à bord ou au sol, ils risquent fort d'influencer le décideur. Il faut en particulier prendre garde aux commentaires du genre « Vas-y, t'inquiète pas, ça passe ! », ou encore « moi, à ta place, j'aurais déjà décollé ! » Sans vouloir se transformer en asocial, le mieux est de s'isoler un peu et de demander des conseils à des personnes compétentes… pourquoi pas à un instructeur ?

LA BONNE PAROLE DE NOS CSV

Nous sommes donc à présent au pied de l'appareil, prêt à partir, mais le temps est loin d'être au beau fixe, que faire ? le moment est venu de se poser les bonnes questions, les minima sont-ils suffisants pour entreprendre un vol local ? y a-t-il un risque pour que les conditions se dégradent en route ? Suis-je prêt à perdre une partie de la journée à attendre sur un aérodrome intermédiaire que la météo s'améliore ? Imaginons que nous soyons totalement libres et propriétaires de l'aéronef, si les conditions permettent un vol local en toute sécurité (et même si elles ont l'air mauvaises vu du sol), il est toujours possible de se « mettre en l'air » pour « aller voir ». Il faut se préparer à un simple tour de piste (éventuellement à basse hauteur, comme dans les livres) et entamer une observation dès le décollage.

Bien souvent, la différence entre l'impression au sol et l'impression en vol est saisissante !! A 500 pieds, on voit tout de suite si la visibilité et le plafond permettent de sortir du tour de piste. Si les conditions semblent vraiment trop mauvaises, il suffit alors de se poser. Mais dans le cas contraire, pourquoi ne pas prendre le cap de navigation vers le point de sortie de la zone d'aérodrome ? Ceci bien sûr sans jusqu'au-boutisme, sans volonté absolue d'arriver à destination. N'oublions pas que le vol à vue est un moyen de transport rapide pour gens peu pressés. Il faut être prêt en permanence à exécuter un demi-tour, Il est d'ailleurs prudent de jeter un coup d'oeil par-dessus son épaule pour voir de quoi a l'air la zone de départ.

Quand la décision de poursuivre est prise, il faut consacrer toute la rigueur nécessaire au suivi de la navigation. En effet, il vaut mieux effectuer un évitement de mauvaise météo en partant d'une position géographique bien maîtrisée, ensuite, il suffit de continuer à évaluer les paramètres météo, en ce qui concerne le paramètre vertical, c'est-à-dire le plafond, il faut éviter de se coller aux nuages, ce qui réduit considérablement la visibilité vers l'avant et gêne la détection d'une zone de dégradation, tant que les éléments peuvent être ainsi maintenus tout en respectant la hauteur de vol, c'est le bonheur ! Pour estimer la visibilité, surtout si elle est proche des minima, il peut être nécessaire d'utiliser son chronomètre.
Comment faire ? tout en volant et en écarquillant les yeux, il faut démarrer le chrono dès qu'on identifie un repère évident sortant de la purée de pois (un château d'eau par exemple), en survolant ce repère, il suffit de lire la valeur mesurée, dès qu'un des paramètres commence à approcher des minima publiés, il est temps de préparer un demi-tour.

L'exécution d'un demi-tour peut s'avérer plus délicate qu'il n'y paraît, ce simple virage à 180 degrés doit en effet être exécuté dans un plan rigoureusement horizontal, borné par une couche nuageuse parfois compacte au-dessus, et par le sol, lui aussi assez compact, au-dessous. Si on ne s'est pas entraîné à cette manoeuvre avec un minimum de rigueur, il est très imprudent de compter sur l'utilisation de l'horizon artificiel en pareil cas, le pilotage sans visibilité n'est pas une discipline qu'il est facile de pratiquer en se basant uniquement sur de vagues souvenirs d'un passé lointain.

Il ne faut donc jamais se mettre volontairement en condition de vol aux instruments, en conséquence, décider un demi-tour exige un minimum d'anticipation, Il est également sage de prévoir la possibilité d'un déroutement, les dégradations sont souvent temporaires, et une halte en route ne fait généralement pas de mal en pareil cas.

En conclusion, une bonne préparation mentale est essentielle à ce genre d'exercice, j'ajouterai aussi que s'il ne faut pas faire preuve de défaitisme tant qu'on est au sol, il ne faut pas non plus tomber dans l'obstination une fois qu'on a décollé. Votre instructeur ou votre famille préférera toujours apprendre de votre bouche que vous rentrerez un peu tard à cause d'un déroutement météo, plutôt que de découvrir dans les journaux que votre vol s'est très mal terminé »

Laurent Thomas
instructeur Transall, simu Airbus et pilote du seul Nieuport 17 ulm

Les évènements à venir

AGENDA DU COMITE	DU	AU	LIEU	DESCRIPTION
Vols de mise en garde	13/09	13/09	COGNAC	Vol de mise en garde sur CAP10
Rallye du TREFLE	19/09	22/09	NOUVELLE AQUITAINE	Info à retrouver sur le site web du CRULMNA
Mondial de l'ULM	05/09	07/09	BLOIS	Mondial de l'ULM, rassemblement, démonstrations en vol, etc..
Journée Sécurité	27/09	27/09	AIRE SUR L'ADOUR	Journée animée par l'équipe SV
WE Sécurité Vol Montagne	04/10	05/10	OLORON HERRERE	Info à retrouver sur le site web du CRULMNA









RETROUVEZ LES INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR NOTRE SITE INTERNET ET INSCRIVEZ VOUS VIA VOTRE ESPACE LICENCIÉ FFPLUM

Les évènements à venir

Agenda des clubs	DU	AU	LIEU	Description
Légend'Air en Limousin	13/09	14/09	ST JUNIEN	21e édition de ce célèbre meeting Aérien gratuit.
Tous à Usseau !	14/09	14/09	USSEAU	Repas pour les 40ans du club
Fête de l'air	21/09	21/09	MONCEAUX SUR DORDOGNE	Corrèze Vol libre base ULM LF1951 organise sa fête de l'air.
Journée Portes Ouvertes	20/09	21/09	ST JEAN D'Y	Journées portes ouvertes des clubs de St Jean d'Angely (17)
Journée découverte de l'ULM	21/09	21/09	Libourne	Exposition des machines, baptemes de l'air











VOUS AUSSI !

Envoyez nous vos actualités, évènements, rassemblements afin de paraitre dans le prochain numéro

Contactez nous à l'adresse : communication.crulmna@gmail.com

Les évènements à venir

Le 11 Octobre, un forum VFR aura lieu à Bordeaux.
Inscrivez vous, pour ce moment d'échange ouvert à tous, sur le site de la DSNA :

https://dsna-forums-vfr.fr/accueil?lang=1&scan_id=11283193-8885-5841-2141-159270396868-10356095-1115-2048-1898-195901591668-28930447-2717-3845-1878-467819360689



MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

dgac direction générale de l'aviation civile

Avec la collaboration de la dgac direction générale de l'aviation civile

LES FORUMS VFR FONT LEUR RETOUR CET AUTOMNE

Initialement prévus au printemps, les Forums VFR auront lieu le 11 octobre 2025, simultanément dans 11 villes-clés à travers la France !

La sécurité des vols est au cœur de l'aviation. Dans un espace aérien de plus en plus fréquenté, elle repose sur la vigilance, la connaissance de son environnement et la coopération entre tous les usagers du ciel, qu'ils soient professionnels ou non.

Relancés en 2023 par la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), en partenariat avec la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) et avec le soutien de la *mission de l'aviation légère, générale et des hélicoptères (MALGH)*, les Forums VFR, sont devenus un rendez-vous incontournable pour les pilotes d'aviation légère. Ces rencontres offrent un espace d'échange privilégié avec les services du contrôle aérien et les acteurs de la sécurité aérienne.

Pourquoi participer ? Parce que partager son expérience, poser des questions, et mieux comprendre les enjeux du contrôle aérien, c'est contribuer activement à la sécurité de tous. Cette journée est l'occasion idéale pour :

- Rencontrer des professionnels du ciel,
- Échanger sur les bonnes pratiques,
- Approfondir sa connaissance de l'environnement aérien.

Programme

09h30 – 10h00 : Accueil café

10h00 - 10h05 : Mot d'accueil, présentation des forums

10h05 - 10h25 : Les enjeux de la sécurité aérienne

10h30 – 12h15 : Les services ATS, pourquoi ? pour qui ? comment ?

12h20 – 14h00 : Pause déjeuner (buffet offert sur place)

14h00 – 14h30 : Le retour d'expérience (REX) et la culture juste

14h30 – 16h00 : Les incursions de pistes & intrusions en espace aérien contrôlé : causes racines et moyens d'actions

16h00 – 16h15 : Synthèse et clôture du Forum VFR

Nous nous faisons le relai de la Fédération concernant la création d'une cagnotte pour la défense de notre liberté de voler.
Cagnotte disponible sur HELLOASSO
https://www.helloasso.com/beta/associations/federation-francaise-de-planeur-ultraleger-motorise/formulaires/1



Défendons notre liberté de voler Mobilisation nationale contre la loi 3DS

Fédération Française de Planeur Ultraléger Motorisé — Partager

La loi 3DS menace directement notre liberté de voler.

Cette loi confère de nouveaux pouvoirs aux préfets et collectivités locales pour restreindre l'accès à de nombreux terrains et bases ULM.

Si nous ne réagissons pas maintenant, entre 1/4 et 1/3 de nos bases ULM pourraient être impactées, restreintes ou fermées.

Pour défendre nos droits, protéger nos terrains et préserver notre passion, la FFPLUM et le PNVM lancent une mobilisation nationale.

Pourquoi cette cagnotte ?

La FFPLUM, avec le soutien du PNVM, a engagé un combat juridique, politique et médiatique pour :

Protéger nos bases ULM et nos terrains de montagne

Défendre la liberté de voler partout en France

Financer les recours juridiques contre les applications abusives de la loi

Informer les pratiquants, clubs et grand public

Faire entendre notre voix auprès des décideurs locaux, nationaux et européens

Sans vous, nous ne pourrons pas agir.

Chaque euro collecté servira à renforcer notre action.