



FFAM Club'infos

Lettre aux clubs
Décembre 2019

Edito

De 2019 à 2020

L'année 2019, qui touche à sa fin, a été assez mouvementée.

Des changements ont eu lieu dans la direction de la fédération, avec les départs pour raison de santé d'André Menu et de Christian Bansard, l'arrivée de Patrick Bouard qui a accepté de reprendre la trésorerie fédérale et la nomination d'Annie Besnard au poste de Vice-Présidente.

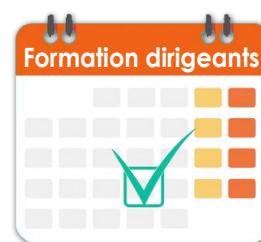


Le comité directeur a validé la cooptation de Patrick en octobre en raison de ses compétences en matière de trésorerie. Sa tâche n'est pas simple car il arrive en période de clôture des comptes annuels et de préparation du budget 2020.

Un certain nombre de postes sont donc à pouvoir au comité directeur et l'assemblée générale 2020 sera partiellement électorale, permettant à un certain nombre de personnes de venir s'investir dans la vie fédérale. Vous recevrez courant janvier la convocation à l'assemblée générale qui se tiendra à Créteil, à la Maison du Handball, le 21 mars 2020. Mi-novembre se sont terminées pour 2019 les formations de dirigeants. Michèle Venec qui pilote cette action, accompagnée de Jean-Paul Perret ou moi-même, s'est déplacée dans 5 régions pour rencontrer les dirigeants et pouvoir échanger avec eux. Les retours montrent que cette démarche est positive pour vous dirigeants et cela nous incite à continuer cette action.



Dernière formation 2019 dans la Ligue Grand Est



Des formations sont planifiées pour 2020 dans d'autres régions.

Vous avez reçu il y a quelques semaines un questionnaire dans le cadre de la rédaction du plan de développement fédéral et nous remercions ceux qui ont pris le temps d'y répondre pour nous faire part de leur vision. Et vous êtes nombreux à l'avoir fait. Cependant, quelques autres – en petit nombre – se sont empressés, encore une fois, d'aller expliquer sur les réseaux sociaux tout le mal qu'ils pensaient de cette initiative. Dont acte. Si nous nous arrêtons uniquement à ces quelques critiques, nous oublierions l'ensemble de celles qui sont positives et qui nous aident à avancer.

Le plan de développement fédéral est en cours de rédaction et devrait être présenté à l'Agence Nationale du Sport en janvier, permettant à la fédération d'entrer dans le dispositif visant à obtenir la gestion des fonds préalablement dévolus au CNDS pour 2020. Nous vous tiendrons bien sûr informés des suites de ce dossier.

Je ne peux finir cet édit sans évoquer encore une fois la réglementation. Nous avons rencontré à plusieurs reprises la DGAC ces dernières semaines pour évoquer les divers sujets réglementaires : arrê-

Table des matières

Edito	1
Analyse des accidents 2019.	2
Collision planeurs	5
e-Aéromodèles	6
Refonte du bilan annuel d'activité des clubs pour 2020	6
Manifestations aériennes : un nouvel arrêté.	6
BIA et CAEA	7
Tableau des championnats 2020	8

tés signalement, réglementation européenne, déclaration d'activités... L'étude sur les dispositifs de signalement et leur impact sur nos systèmes radio avance et les tests grandeur nature sur des add-ons répondant aux caractéristiques techniques sont en cours. Nous voulons que ces tests soient les plus complets et exhaustifs possible afin que si le moindre risque était détecté, nous en ayons connaissance.

Là encore, il me semble important de couper court aux bruits de couloir lancés sur les réseaux sociaux. La fédération ne sera pas constructeur ou fournisseur d'add-on. Si des industriels en construisent, nous verrons pour en acquérir et pour aider les clubs et licenciés qui pourraient être obligés de s'en équiper. Tous les propos évoquant que la fédération a des accords avec tel ou tel pour fabriquer des add-ons ne sont que pure spéculation ou fantasme de la part de certains.

Concernant la réglementation européenne, des réunions sont d'ores et déjà prévues début 2020 pour discuter de sa mise en œuvre et des modifications qui seront apportées aux arrêtés de 2015.

Nous savons d'ores et déjà que l'impact sur la pratique en club fédéré sera extrêmement faible. Il reste maintenant à travailler pour obtenir des améliorations sur la pratique hors des terrains dans le cadre de ce que la réglementation européenne appelle la catégorie Open.

Je vous invite, pour conclure cet éditto, à transmettre cette lettre à vos licenciés. Elle est disponible sur l'extranet fédéral en version électronique. N'hésitez pas à nous remonter vos commentaires et ceux de vos licenciés sur celle-ci afin que nous nous adaptions si cela doit être le cas.

Je vous souhaite de très bonnes fêtes de fin d'année et vous donne rendez-vous en 2020. ■

Laurent Henry
Président FFAM

Analyse des accidents 2019

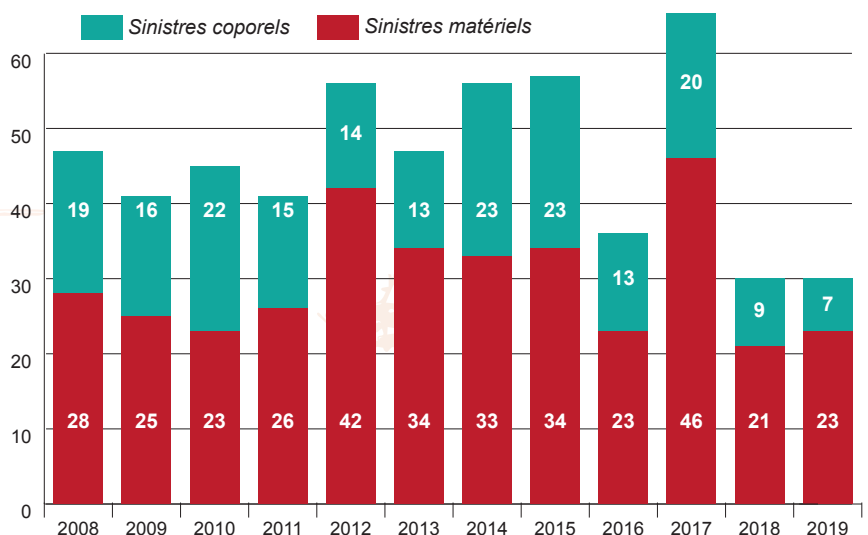
La revue *Aéromodèles* s'est arrêtée mais nous savons que l'article sur l'analyse annuelle des accidents était très apprécié par les fidèles lecteurs de la revue. C'est pourquoi, nous avons décidé de continuer de le publier via cette lettre aux clubs.

Après le triste record (65) du plus grand nombre de sinistres déclarés en 2017 et celui (30) du plus petit nombre de sinistres pour l'année 2018 qui était, lui, nettement plus réjouissant, l'année 2019 est celle de la stabilisation. En effet, à l'heure où nous écrivons cet article, 30 sinistres ont été déclarés auprès de la fédération et en cette période hivernale, il est fort probable que ce soit le nombre définitif, en tout cas nous l'espérons vivement.

En analysant chaque sinistre, nous constatons que, malgré nos conseils dans les articles des années précédentes, nous retrouvons les mêmes erreurs, notamment pour les sinistres corporels qui ont conduit parfois à des blessures graves.

Cette année, 23 sinistres ont entraîné des dégâts matériels et 7 sinistres des dommages corporels. Vous trouverez ci-après quelques cas qu'il nous a semblé pertinent de développer pour leur exemplarité.

Évolution du nombre d'accidents de 2008 à 2019



1^{er} cas

Savoir réagir en cas d'incendie

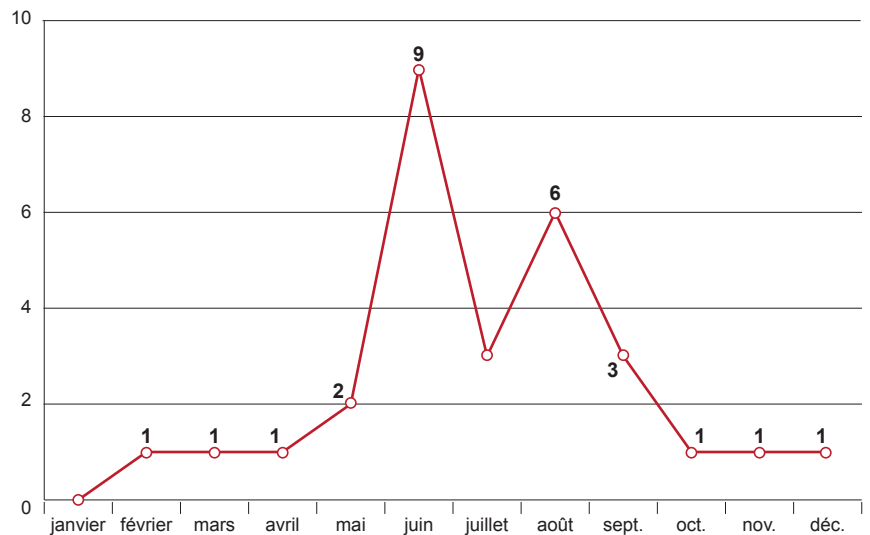
Le 21 mars 2019, Monsieur X vole sur une pente située dans le département de la Drôme ; son planeur en heurte un autre et se crashe. A l'impact au sol, l'accu de propulsion Lipo prend feu et celui-ci se propage sous l'effet du vent et de la végétation très sèche (malgré le fait que nous soyons à peine à la fin de l'hiver). Les quelques modélistes présents n'ont pu maîtriser le feu et les pompiers ont été sollicités pour le circonscire.

Pas moins de 1000m² de plantation de lavande ont été détruits.

Il s'agit là d'un accident malheureux, qui aurait pu être plus dramatique : heureusement, les modélistes présents se sont mis à l'abri pour se protéger et attendre l'arrivée des secours.

Si nous avons un conseil à vous donner, ce serait de vous munir au moins d'un extincteur, pour tenter de stopper les premières flammes. Il est bien évident que le vol de pente se pratique avec un minimum de vent et que dans ces circonstances, un feu se propage beaucoup plus rapidement.

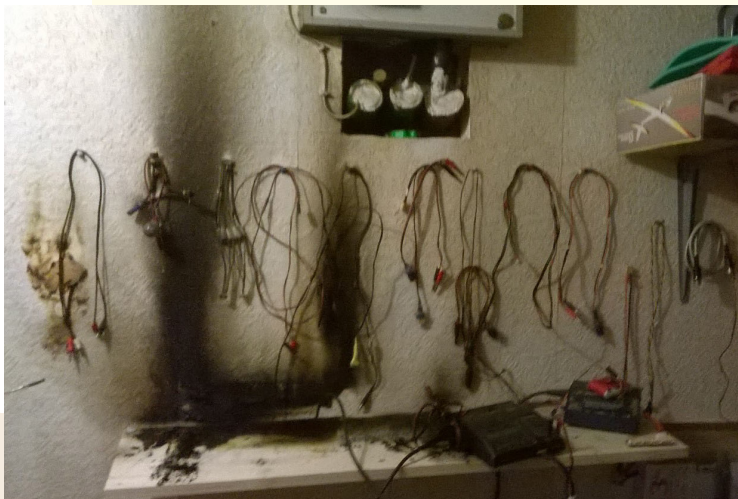
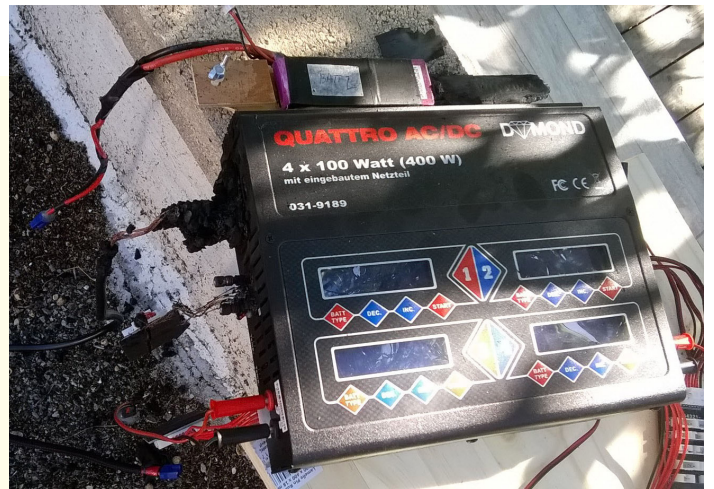
Nombre de sinistres par mois en 2019



2^e cas

Ne pas laisser les chargeurs branchés sans surveillance

Le 12 septembre 2019, Monsieur X met en charge sa batterie dans son garage. Suite à une défaillance du chargeur, celui-ci prend feu et les flammes se propagent vers l'autre chargeur du club qu'il avait emprunté pour préparer les avions de l'école de pilotage.



Heureusement, Monsieur X était présent et a maîtrisé le départ de feu afin qu'il ne se propage pas dans le reste de la maison.

Ce n'est pas la première fois que nous avons ce type de sinistre. Donc, non, cela n'arrive pas qu'aux autres et notre conseil va vous paraître évident (mais pourtant) :

Ne jamais mettre en charge des batteries si vous devez vous absenter, il arrive malheureusement que des chargeurs soient défectueux et prennent feu. Ce conseil est valable aussi bien à votre domicile, dans le local du club, dans votre chambre d'hôtel si vous êtes en compétition ou en vacances, que dans votre voiture (certains chargent via l'allume-cigare)...

3^e cas

Bien accrocher les fixations !

Le 14 juillet, jour d'un championnat de France en région Centre Val de Loire, le club organisateur avait installé un barnum sur le terrain comme cela est de coutume lors des manifestations de plein air. La météo était plutôt agréable mais quelques rafales de vent ont emporté le barnum qui est tombé sur un licencié et l'a fait tomber au sol ; il a été blessé au dos et aux genoux.

Nous ne pouvons que vous conseiller de bien arrimer les barnums et de vérifier vos fixations. Pour la pratique de l'aéromodélisme vous devez prendre connaissance de la direction mais aussi de la vitesse du vent : cette information concerne aussi les installations que vous utilisez. Il faut donc penser à positionner le barnum de manière à ce que la prise au vent soit la plus limitée possible.

Ne prenez pas de risque inutile : si le vent est trop fort, repliez et rangez le barnum pour éviter ce type d'accident qui peut vite tourner au drame et blesser grièvement des personnes, la preuve en est avec cet exemple.



4^e cas :

Attention aux doigts !

Le 17 octobre dernier, un membre de l'équipe de France (Monsieur X) qui participait au championnat du monde FIABC aux États-Unis, était en train de préparer son modèle. Lors du démarrage du moteur, la cane fixée au démarreur est tombée. Le réflexe de Monsieur X a été de la rattraper, mais manque de chance, sa main est passée dans l'hélice. Résultat : lacération de la main avec deux doigts touchés et quelques points de suture.

Le démarreur utilisé en F1C a été conçu pour avoir la meilleure ergonomie possible en minimisant les risques d'accident, il a été réalisé avec une imprimante 3D et sa composition est en ABS renforcé carbone, les pieds sont conçus avec deux bâtons de marche. Le moteur est donc à hauteur d'homme pour pouvoir démarrer debout sans se baisser et il n'est pas nécessaire de traverser le plan de l'hélice avec la main lors de la phase de démarrage (du réglage du pointeau jusqu'au lancer).

(voir photo ci-dessous)

Lors d'un démarrage en entraînement, le pied de la perche a ripé sur le côté (probablement à cause du mouvement infligé par le démarreur en action). En la voyant tomber, Monsieur X a eu le mauvais réflexe de vouloir la rattraper alors que sa main était juste derrière l'hélice en position de réglage du pointeau. Heureusement, le moteur n'était pas à son plein régime au moment de l'accident.

Depuis, Monsieur X a ajouté à l'extrémité de la cane un système qui lui permet d'être plantée dans le sol en plus de la fixation supérieure.

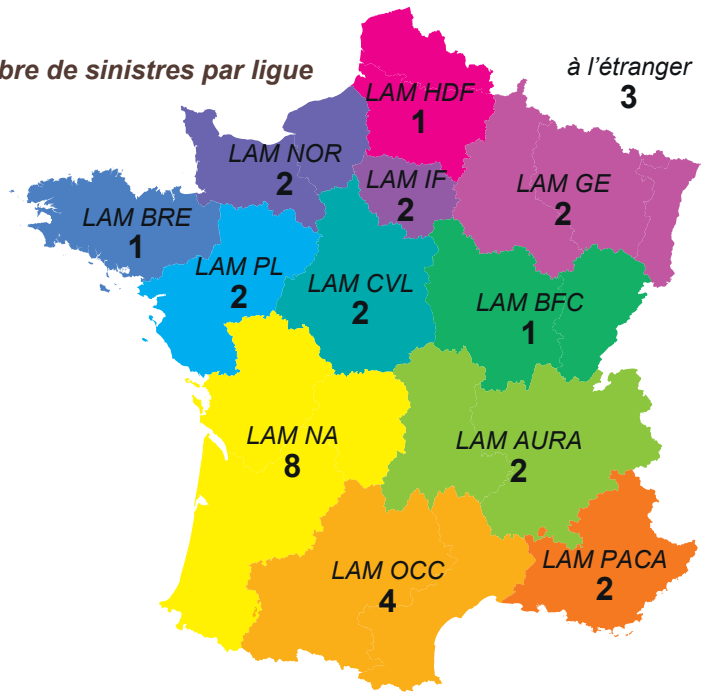
(voir photo ci-dessous)



Concernant les sinistres corporels, on pourrait croire que ce sont les plus novices dans l'activité qui sont les plus touchés, mais finalement non, ce sont des licenciés qui sont agueris et qui ont pour la plupart plus de 10 ans de licence. On pourrait penser également que ce sont des erreurs de jeunesse mais là encore, erreur, la plupart ont plus de 65 ans. Trop d'habitude, mauvais réflexes,... il faut redoubler de vigilance. Nous espérons que cette tendance à la baisse des accidents se confirmera l'année prochaine. Nous vous souhaitons de bons vols en 2020, en toute sécurité... ■

Sophie Dellac
Directrice

Nombre de sinistres par ligue



Collision planeurs

Motoplaneur et aéromodèle : une collision improbable

Mi-septembre 2019, nous avons reçu d'un licencié une déclaration d'accident inattendue, mais heureusement rare.

Le 14 septembre, sur une pente alsacienne, une collision s'est produite entre un planeur mo-

dèle réduit de 4 mètres d'envergure et un motoplaneur grandeur du club de Colmar.

Si l'aéromodèle a été complètement détruit, fort heureusement le planeur grandeur a vu seulement sa dérive touchée. Le pilote étant indemne, le planeur a pu regagner son terrain et se poser sans problème. Nous pouvons imaginer les conséquences d'une telle collision, si l'impact avait eu lieu quelques centimètres plus bas, au niveau du stabilisateur !

Les faits se sont déroulés sur le Petit Ballon d'Alsace, site déclaré comme ayant une activité aéromodéliste, sur lequel des aéronefs pilotés peuvent également évoluer.

Cet incident est une première du genre et il est suffisamment grave pour que nous analysions, avec la Fédération Française de Vol en Planeur, plus précisément les faits, afin d'en tirer toutes les conclusions et qu'un tel accident ne se reproduise plus.

Il est important de rappeler que nous partageons tous l'espace aérien et que nous devons tous nous respecter et faire attention à notre environnement. La règle du « voir et éviter » est la seule que nous devons toujours garder en tête même si parfois nous estimons être dans notre droit.

Nous devons également à tout moment prendre en compte que notre caractéristique est d'avoir les pieds sur terre et la tête dans les nuages, là où les autres usagers de l'espace aérien sont eux, bel et bien, assis dans leur machine. Les risques ne sont pas les mêmes.

Nous vous ferons part prochainement des conclusions de la commission FFAM-FFVP. ■



Votre revue fédérale est de retour, mais sur un autre support : vous la trouvez désormais en page d'accueil du site fédéral. Vous pouvez soit la lire sur votre écran, soit l'imprimer si vous préférez la lecture sur papier. Pourquoi ressusciter cette revue ? Parce que nous avons des expériences à partager autour de nos activités. Parce que, malgré la diversité des catégories que nous pratiquons, nous avons besoin d'échanges qui créent un lien entre nous. La connaissance des techniques utilisées par les uns est un terreau favorable à la créativité des autres. Cette revue, il faut l'alimenter. Alors, donnez des nouvelles des événements que vous organisez dans vos clubs : compte rendus d'expositions, de manifestations, de compétitions. Ces pages sont accessibles au public qui vient visiter notre site : donnez-lui envie de faire connaissance avec notre sport. Nous ne sommes désormais plus contraints par des dates de publication. Les articles que vous enverrez seront traités au fur et à mesure. Une adresse d'envoi : a.besnard@comite.ffam.asso.fr



Refonte du bilan annuel d'activité des clubs pour 2020

recrutement
jeunes bénévoles nouveaux
formation
fidélisation

Comme vous le savez, le bilan annuel d'activité des clubs vise à valoriser les activités et les actions de chaque club et contribue ainsi directement aux objectifs de progrès de la fédération. Une enveloppe de 55 000 €, votée annuellement, est reversée en moyenne à 450 clubs qui ont acquis suffisamment de points pour toucher le seuil minimum qui a été fixé à 50 €.

Les critères de ce bilan n'ont pas changé depuis 2014 et il nous paraissait important de les faire évoluer en adéquation avec les objectifs de l'équipe fédérale en place. Sans faire une vraie révolution,

l'objectif est de revaloriser un certain nombre d'actions en augmentant le nombre des points qui leur sont attribués : par exemple la formation, notamment celle des jeunes, le recrutement et la fidélisation des nouveaux licenciés, l'implication des bénévoles dans le développement de la fédération, et bien sûr toute l'activité sportive, du loisir à la compétition.

Vous pourrez découvrir début 2020 l'ensemble des critères qui composeront le nouveau bilan annuel d'activité, qui sera expliqué dans le contenu informatif de l'extranet des dirigeants (Le club > Bilan annuel activité club).

En attendant, le bilan 2019 sera clôturé au 31 décembre 2019 : nous vous rappelons que vous pouvez faire parvenir au secrétariat fédéral (ffam@ffam.asso.fr), les compléments et les remarques avant cette date. Le versement de la prime aura lieu avant la fin du mois de mars 2020.

Manifestations aériennes : un nouvel arrêté

La sortie du nouvel arrêté « manifestation aérienne » décomposé en « spectacle aérien public » et « spectacle aérien public d'aéromodélisme » a pris quelque retard. Sa sortie prévue en tout début d'année est reportée sine die (information DGAC du 19 décembre) donc l'arrêté ne sera pas applicable pour la saison 2020. Deux nouvelles réunions de travail sont prévues en janvier et février. Rappelons que seront créées les JPO (Journées

Porte Ouverte) qui seront dispensées d'arrêté préfectoral. Le public pourra y être convié dans la limite d'un certain nombre de spectateurs (au-dessous du millier en instantané) à condition que les présentations en vol ne constituent pas un spectacle aérien. De même les compétitions seront dispensées d'arrêté d'autorisation. Une communication complète sera faite à l'issue de ces réunions prévues et lors de la sortie de l'arrêté.

BIA et CAEA

Brevet d'Initiation Aéronautique et Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique

Deux diplômes reconnus par la DGAC et l'Éducation Nationale nous sont accessibles, l'un (BIA) pour les élèves de tout âge, l'autre (CAEA) pour encadrer la formation de ces élèves, qui est reconnue comme Bac +2.

À travers ces deux diplômes, l'objectif est de donner une culture aéronautique, scientifique et technique de base en touchant le plus large public possible, et de faciliter ainsi l'accès aux métiers de l'aviation professionnelle et de loisir, civile et militaire.

Les Arrêtés du 19 février 2015 en régissent le contenu et l'organisation mise en place pour assurer l'enseignement et les examens. Ils détaillent les cinq thèmes obligatoires :

1. Météorologie et aérologie
2. Aérodynamique, aérostatique et principes de vol
3. Etude des aéronefs et engins spatiaux
4. Navigation, réglementation, sécurité des vols
5. Histoire et culture de l'aéronautique et du spatial.

Et un thème facultatif spécifique au BIA : l'anglais qui porte sur les termes scientifiques et techniques du **chapitre 1 Météorologie et aérologie**, du **chapitre 3 Étude des aéronefs et engins spatiaux** et du **chapitre 4 Navigation, réglementation, sécurité des vols**.

Les formations sont sensiblement identiques mais le niveau de compréhension et de restitution attendu est évidemment différent selon que l'on est « élève » (BIA) ou « enseignant » (CAEA).

Les examens ouverts en candidat libre se déroulent :

- sous forme de QCM, l'organisation en est confiée à l'Éducation nationale à laquelle la DGAC a délégué cette tâche. Ils ont lieu une fois par an, dans les établissements scolaires désignés par chaque académie à une date commune à toute la France.
- sous forme d'une épreuve orale en deux parties, complémentaires de l'écrit pour les candidats CAEA ne disposant pas de dispenses.

L'inscription gratuite se fait par internet sur le site du CIRAS de chaque académie (exemple : <http://ciras.ac-aix-marseille.fr/>) en début d'année civile, les épreuves écrites se déroulent en mai et les oraux (CAEA) fin juin-début juillet.

BIA et CAEA nous permettent donc :

- de disposer d'un diplôme reconnu des diffé-



rentes institutions civiles et militaires, scolaires, industrielles ;

- de valoriser et compléter nos connaissances personnelles ;
- d'avoir la possibilité d'encadrer l'enseignement BIA (pour les CAEA) ceci tant en milieu scolaire qu'au sein de nos associations.

L'effort nécessaire pour obtenir le niveau requis n'est pas très éloigné du CATIA, sauf bien entendu en ce qui concerne le **chapitre 4 Navigation, réglementation, sécurité des vols** que notre seule activité d'aéromodéliste ne nous a pas permis d'aborder. La documentation papier et électronique est nombreuse et accessible et il est possible de s'entraîner avec les an-

nales des précédentes années et leurs corrections. Nos jeunes modélistes ont de plus la possibilité de suivre l'enseignement du BIA (40h minimum) en milieu scolaire dans les différents établissements assurant cette formation.

La formation étant un axe important permettant à la fois d'encadrer les nouveaux adhérents et de préparer les jeunes à entrer dans le monde aéronautique en apprenant certaines techniques manuelles, la FFAM souhaite encourager les formateurs à passer et obtenir le CAEA. Ce diplôme reconnu permet d'intégrer les équipes de formation au BIA et de pouvoir à terme toucher plus facilement et directement les jeunes pour les amener vers nos clubs.

Pour de plus amples renseignements la FFAM a mis à votre disposition un livre blanc intitulé BIA et CAEA ainsi que les tableaux détaillés définissant les niveaux requis qui sont à votre disposition en rubrique formation de notre site fédéral.

Vous pouvez également contacter Patrick Château, lampaca@comite.ffam.asso.fr, qui se fera un plaisir de répondre à vos questions. ■

Patrick Château

Président Ligue Provence - Alpes - Côte d'Azur

Championnats D'AÉROMODÉLISME

France - Europe - monde



date	cat.	libellé	lieu	date	cat.	libellé	lieu
<p>Championnats</p> <ul style="list-style-type: none"> du monde d'Europe de France 				<ul style="list-style-type: none"> Drone Racing Vol circulaire commandé Vol libre Vol radiocommandé - aéronef motorisé Vol radiocommandé - planeur 			
MARS							
	26-29	F1D	Slanic Prahova -				
	27-29	F3P	Chaumont-en-Vexin - 60				
MAI							
	01-03	F3F	Saint-Ferriol - 11				
	02-03	F5B	Avanton - 86				
	02-03	F3B	Avanton - 86				
	21-24	F3Q	Rochefort - 17				
	30-31	Electro 7	Saint-Denis-de-l'Hôtel - 45				
JUIN							
	15-16	F3M	Surin - 86				
	20-21	Vol libre intérieur	Treize-Vents - 85				
	27-28	FF2000	Wambrechies - 59				
JUILLET							
	04-05	F3J	Leudeville - 91				
	20-24	F1E	Turda -				
	23-26	F3A	Sermange - 39				
	30/07-02/08	F4 - Maquettes	Tonsberg -				
AOÛT							
	3-8	F3J	Tekovsky Hradok -				
	3-9	F1AB juniors	Deva -				
	9-15	F2ABCD	Wloclawek -				
	10-13	Vol libre extérieur	St-J.-de-Sauves - 86				
	18-22	F1ABC	Prilep -				
	21-29	F3A	Zamora -				
	22-23	VCC	Landres - 54				
	23-29	F5J	Szatymas -				
	29-30	F9U	Villefranche-de-Lauragais - 31				
SEPTEMBRE							
	5-6	F3K	Joigny - 89				
	12-19	F5B	Dupnitsa -				
	18-20	Maquettes RC	Peyrilhac - 87				
	26-27	F1E	Tourtenay ou St-J.-de-Sauves - 79				
OCTOBRE							
	5-10	F3F	Limoux -				
<i>date et/ou lieu à venir</i>							
	?	F5J	?				
	?	Racer RC	?				