

## Principales différences ULM / LAPL / PPL :

	ULM Multiaxes Classe 3	LAPL(A)	PPL(A)
<b>Licence et Brevet</b>	Brevet Français	Licence Européenne PART-FCL (spécifique EASA)	Licence Européenne PART-FCL (conforme OACI)
<b>Aptitude Médicale et validité</b>	Certificat Médical de Non Contre-Indication par un médecin généraliste  Pas de validité	Avant 40 ans: valide 5 ans Au delà de 40 ans: 2 ans  Au delà de 50 ans: 2 ans	Avant 40 ans: valide 5 ans Au delà de 40 ans: 2 ans  Au delà de 50 ans: 1 année
<b>Privilèges et Validité</b>	2 places / 525kg maxi / 109cv maxi  Validité illimitée, (des Règles CLUB peuvent exister)	Monomoteur à pistons SEP / 1+3 personnes à bord / 2000kg maxi  Validité glissante sur 24 derniers mois, si respect des conditions d'expérience requises	Monomoteur à pistons SEP / Jusqu'à 19 passagers / 5,7 tonnes maxi  Validité 2 années (Qualification de Classe) QC SEP
<b>Destinations</b>	Métropole, Espace Europe (et Monde en fonction des autorisations)	Métropole et Espace Europe	Idem + Monde
<b>FCL.055 Compétence en Langue Anglaise</b>	Non obligatoire Être apte à communiquer en anglais aéro (sous réserve de Règles Locales)	Obligatoire	Obligatoire
<b>Examen Théorique</b>	1 épreuve de 60 QCM 75% de bonnes réponses	9UV / 128 QCM 75% de bonnes réponses Examen commun avec PPL	9UV / 128 QCM 75% de bonnes réponses Examen commun avec LAPL
<b>Formation Pratique</b>	Pas de mini réglementaire	Mini réglementaire 30h de vol (dt 6h solo)  Instruction avec FI(A) privilège à instruire au LAPL ou PPL	Mini réglementaire 45h de vol (dt 10h solo)  Instruction uniquement avec FI(A) avec privilège à instruire au PPL(A)
<b>1er SOLO / Examen Pratique</b>	15 ans / 15 ans	16 ans / 17 ans	16 ans / 17 ans
<b>Conditions de vol</b>	VFR Jour (vol à vue)	VFR Jour (vol à vue)	VFR Jour (vol à vue)
<b>Extensions/ Evolutions possibles</b>	Emport passager (formation complémentaire), Radio (formation complémentaire si non obtenu durant la formation initiale),  Instructeur IULM	Emport passager dès 10h de CdB depuis le Brevet (extension semi automatique à demander à la DGAC),  VFR Nuit, Voltige aérienne, transition vers PPL,	VFR Nuit, IFR, Voltige aérienne, Multimoteur MEP, Turbine SET/MET, Instructeur FI(A)
<b>Transition et formation modulaire</b>	Impossible pour le moment	Possible oui vers le PPL,  Avec complément d'instruction (10h Double Commande et Solo + 5h CdB depuis brevet)	Possible oui, vers le CPL
<b>Conditions de maintien des privilèges</b>	Aucune contrainte réglementaire (des contraintes Club peuvent exister)	12h de vol sur les 24 derniers mois à date glissante, dont 1h de Remise à Niveau sur avion avec FI(A)  NB : Les heures de vol effectuées sur ULM multiaxes classe 3 peuvent être comptabilisées sous réserve	Sur les 12 derniers mois de validité, 12h de vol dont 6h en CdB, avec 12 Déco+Att et 1h de Remise à Niveau sur avion avec FI(A)  NB : Les heures de vol effectuées sur ULM multiaxes classe 3 peuvent être comptabilisées sous réserve

**NB : La licence LAPL est une version européenne simplifiée de la licence PPL. Elle est moins contraignante et suffisante pour de nombreux pilotes ou juste pour commencer. Le LAPL ouvre droit à plus de primes FFA pour les Jeunes de moins de 21 ans.**

# Transition Avion vers ULM ?

Depuis octobre 2021, l'EASA autorise la comptabilisation des heures de vol effectuées sur ULM classe 3 dans l'expérience récente des pilotes LAPL(A) et PPL(A), sous réserve de préciser sur le carnet de vol dans la colonne « Observations » qu'il s'agit d'un « Appareil Annexe 1 » ou « ULM ».

Toutefois, le Vol de Remise à Niveau ou Vol de Maintien de Compétences devra obligatoirement durer au minimum 1 heure et être réalisé sur Avion SEP avec FI(A).

Plusieurs pilotes "AVION" ont choisi de valider un Brevet de Pilote ULM à l'Aéroclub et de ce fait, ils pratiquent désormais alternativement les 2 types d'aéronefs pour leur plus grand plaisir. Cela leur a permis de développer une nouvelle expérience de vol en visitant dans notre habituel « Local Secteur » de nouvelles pistes souvent plus courtes que les pistes Avion, mais aussi, en pratiquant un « pilotage un peu plus à l'Ancienne », où les effets du « Lacet Inverse » sont plus marqués sur notre Super Guépard SG11 que sur les avions du club.

Les avantages de la transition vers l'ULM :

- L'examen théorique n'est pas à passer, bénéfice du Théorique obtenu en Avion
- Quelques vols d'accoutumance à la machine pendant lesquels vous referez le programme de pilotage ULM, avant d'être testé par l'un de nos IULM
- Vous aurez d'emblée l'Attestation Radio, et éventuellement l'Attestation Emport Passager si vous la déteniez en Avion
- Utilisation de nouvelles pistes de type Base ULM, terrains privés, qui sont généralement plus courtes (300-400 m environ), un pilotage un peu plus à l'Ancienne
- Un budget plus maîtrisé par un coût horaire réduit de l'heure de vol, ce qui signifie à budget égal, beaucoup plus d'heures de vol
- La capacité Voyage est quasi identique au P2002, Radio 8.33 et Transpondeur Mode S, vous permet d'utiliser quasiment toutes les mêmes pistes, avec une vitesse de croisière à peine inférieure.
- Votre Licence FFA en cours de validité vous permet d'être assuré dans les mêmes conditions pendant vos vols ULM que vos vols sur Avion. Cette assurance est possible car l'Aéroclub Montalbanais dispose d'ULM et d'Avions pour lesquels nous proposons de la formation et de la mise à disposition des Pilotes Membres. Vous économisez les frais d'Affiliation Assurance FFPLUM.

Alors quand allez-vous passer le pas ?