

# ULM info



*25 ans de Fédération,  
25 ans de Passion.*



# 25 ans

## ...seulement ou déjà ?

**S**eulement ...

- pour sa jeunesse, son enthousiasme, sa créativité, ses rébellions, sa soif de liberté individuelle et de responsabilité personnelle, ses idées qui bousculent et qui dérangent, son non conformisme, sa résistance à l'oppression et à l'embrigadement, son espoir dans l'avenir...

Déjà...

- pour une seconde génération de pilotes et de machines, une grande maturité acquise, une discipline collective choisie, un esprit militant raisonné, des techniques innovantes, une volonté inébranlable de se faire respecter, une reconnaissance incontestable et incontestée au plan national et international...

La force de notre Fédération se résume donc :

- à sa jeunesse dont elle tire son mordant et son goût de l'action !
- à sa maturité dont elle tire sa lucidité et son efficacité !

Ce qui est certain, c'est que nous sommes toujours des pionniers, car nous construisons encore aujourd'hui un avenir qui est loin d'être figé définitivement ... et ces rôles de « bâtisseurs » et « d'explorateurs » nous vont à merveille.

Fêtons donc sans retenue et sans complexe ce vingt cinquième anniversaire de notre Fédération. Nous sommes encore assez jeunes pour que brille en nous la foi d'entreprendre sans idées préconçues, et assez âgés pour que nos analyses puissent être tirées à partir de l'expérience acquise et nos décisions prises avec le recul nécessaire à la bonne réflexion.

C'est aussi l'occasion de fêter notre onze millième pilote adhérent ! Que de chemin parcouru, en dépit d'un certain scepticisme ambiant ! Sereinement, la FFPLUM trace sa voie et alors que l'Aviation Légère Sportive et de Loisir connaît globalement une certaine érosion, elle progresse cette année encore de 7% en nombre d'adhérents... Et que l'on ne nous dise pas que ce phénomène n'est dû qu'à l'afflux de « déserteurs » de l'Aviation Légère traditionnelle car nous constatons tous que les aéroclubs leur offrent de plus en plus la possibilité de pratiquer l'ULM... en dehors de la FFPLUM ! Et justement, le hasard faisant bien les choses, **notre onze millième adhérent** est un nouveau breveté paramoteur de 28 ans... Si nous avons cherché en terme d'image l'adhérent « nouveau » idéal, nous n'aurions pas trouvé mieux ! Nous accueillons Luc DUQUET avec bonheur, en souhaitant qu'il reste longtemps fidèle à notre communauté de pilotes et qu'il poursuive longtemps à nos côtés le Vol Ultra Léger Motorisé... Un mot de remerciement également à son instructeur (*à tous les instructeurs !*) pour avoir convaincu son élève d'adhérer à notre Fédération, et avoir ainsi renforcé notre pouvoir de lutter efficacement au maintien des conditions de vol ULM que nous connaissons dans notre pays... que beaucoup nous envient... mais que certains s'acharnent aussi à vouloir détruire.



En cette période d'anniversaire, de fêtes de Noël et de Nouvel An, j'ai souhaité que mes propos soient plus « légers » que ceux de mes précédents éditoriaux, plus guerriers ! Mais l'actualité ne connaissant pas de trêve, il me faut bien vous écrire au seuil de 2007 que notre combat continue, dans le cadre européen avant tout, mais aussi en France, pour préserver une réglementation adaptée à notre philosophie du Vol Ultra Léger Motorisé.

C'est pour moi l'occasion de remercier les milliers d'internautes qui ont répondu « présents », dans l'urgence, lors de l'opération « Nouvelle Mobilisation » du mois d'Octobre. Un bel exemple de ce que nous sommes capables de réaliser. Le taux de mobilisation a été exceptionnel et a fortement impressionné en Europe... Un avertissement pour ce qu'il pourrait être de nouveau en cas de besoin.

**Au nom de tous les membres du Comité Directeur et de l'équipe du Siège Fédéral, je vous souhaite, ainsi qu'à vos familles, une excellente année 2007.**

Beaux vols !  
**Dominique Méreuze**  
 Président de la FFPLUM.



En 1988, du côté du Mont Saint Michel, une photo tellement symbolique de ce qu'était l'ULM des débuts... lors de la Grande Course. On s'était posé sur la route pour aller avitailler directement à la pompe... Felix de la Réunion est à gauche, je suis à droite...

## 25 ans de Fédération, un siècle d'ULM



Le parallèle était trop tentant : 1907, premier vol de la Demoiselle de Santos-Dumont, 2007, la FFPLUM a passé ses 25 ans.

Ce n'est pas pour céder au jeu facile des commémorations que nous avons fait un numéro sur la fondation de notre mouvement, mais pour saisir cette tendance fondamentale de l'aviation de loisir : la légèreté. Tout commence avec elle (*la Demoiselle pèse 56kg à vide*) et tout semble y revenir. Ainsi à la fin des années 70, des pionniers venant du vol libre, retrouvent cette intuition d'origine pour fonder le mouvement ULM. L'invention du pendulaire ou plus récemment du paramoteur sont autant de manières de renouer avec l'esprit de Santos-Dumont. L'ULM n'est donc pas une anomalie historique mais une certaine philosophie de l'aviation qui semble avoir de l'avenir.

L'évolution des matériaux, la sécurité, les contraintes énergétiques, le plaisir même d'une autre conception du vol passent par la légèreté.

Que tous les acteurs de cette période soient vivement remerciés, à commencer par le premier Président de la Fédération : Alain Dreyer. Il a su accompagner cette bouffée de liberté, pleine de passions, de personnages charismatiques et d'idées neuves, en posant, par son autorité, les savants équilibres réglementaires que nous défendons aujourd'hui encore avec fierté.

Un remerciement également pour les témoignages de René Coulon, d'Alain Vella, de Christian Lhomme, d'Hubert de Chevigny, de Patricia Lamy-Airault, du professeur Daniel Parrochia, et il en manque bien entendu, qui nous permettent, sous des angles variés (*réglementation, construction, aventure...*), d'appréhender l'esprit de l'ULM !

Donc, plus que jamais, soyons légers !

**Sébastien Perrot**

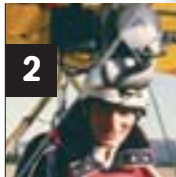
*Vice-Président de la FFPLUM.*

Avec ce numéro d'ULM info, vous trouverez un autocollant en deux exemplaires dont le but est d'avertir les gens qui s'en approchent, que votre ULM est équipé d'un parachute. **Si c'est le cas, vous êtes invité à apposer cette étiquette à l'extérieur de chaque côté de la machine, de façon qu'elle soit le mieux visible, et autant que possible aux abords de la fusée d'extraction. La flèche détachable est à orienter et coller à proximité, de manière à signaler l'endroit d'où elle est susceptible de sortir.**

Ce marquage est conforme aux codes de sécurité sur les matières dangereuses et les engins pyrotechniques. Il s'adresse principalement aux services de sécurité qui seraient amenés à intervenir en cas de sinistre sur ou à proximité de votre ULM. Cela ne répond pas à une obligation, mais à une recommandation du Bureau Enquête Accident de l'Aviation Civile éditée à la suite d'un accident au sol. La Commission Sécurité de la FFPLUM a décidé de s'associer à cette recommandation en fournissant gratuitement à ses membres les marquages nécessaires.

**Thierry COUDERC**

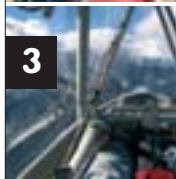
*Commission Sécurité - Analyse des accidents.*



2

### Naissance de la FFPLUM

*Alain Dreyer*



3

### La FFPLUM a 25 ans, l'ULM n'a pas d'âge

*René Coulon*



4

### Entre avion et vol libre

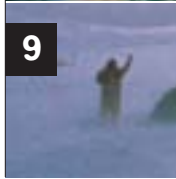
*Alain Vella*



5

### La préhistoire de l'esprit ULM !

*Christian Lhomme*



9

### Des racines et des ailes

*Hubert de Chevigny*



16

### La boutique

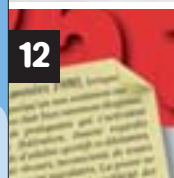
Un encart de 4 pages, qui concerne l'Annexe II, est présent dans ce numéro.



11

### Chers adhérents

*Patricia Lamy-Airault*



12

### 25 ans de sécurité

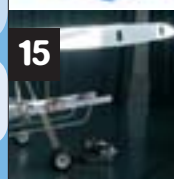
*Thierry Couderc*



13

### Pourquoi l'ULM ?

*Daniel Parrochia*



15

### L'ULM, une idée encore jeune



18

### Air stable et instable

*Jean-Claude Malherbe*



20

### L'Aviation Sportive et de Loisir

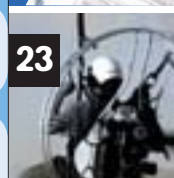
*Michel Hirmke*



22

### DGAC, Redevances du contrôle technique

*Dominique Méreuze*



23

### Les assurances

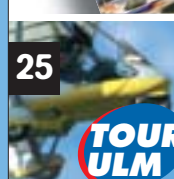
*Caroline Cognet-Renard et Jeff Fauchier*



24

### Lu pour vous

*Chronique de Willi Tacke traduite par Yvette Méreuze*



25

### Agenda

les dates à retenir

### Abonnement

annuel 2007 (9,63 €)

La revue vous sera envoyée à compter de votre adhésion et durant la période de celle-ci. Si vous prenez votre adhésion et votre abonnement en cours d'année et que vous souhaitez recevoir les numéros du début de l'année, demandez-les à la FFPLUM.

S'ils sont toujours disponibles, nous vous les enverrons.

Directeur de la Publication : **Dominique Méreuze**  
 Rédacteur en Chef : **Sébastien Perrot**  
 Crédit Photos : **Editions Amphora - H. Aupetit - "Une idée nouvelle de l'aviation"** (couverture)

Design & print : Agence Mageral • 01 47 25 35 25  
 Imprimé en France. 11 500 ex.  
 ULM Info / © Tous droits réservés. 12.2006

## » Naissance de la FFPLUM

Ayant pratiqué le vol libre depuis ses débuts, j'ai fini par être lassé de faire des kilomètres en voiture et d'attendre, pendant des heures au sommet, le vent favorable.

Avec une bande de copains d'Avignon, Georges Kany et Edmond Aupy, début 1979, j'ai cherché à motoriser nos ailes avec des moteurs de tronçonneuse avec l'hélice en prise directe afin de pouvoir voler à proximité de chez nous. La puissance était trop faible, après bien des destructions de matériel, notre enthousiasme s'est un peu calmé jusqu'à ce que je tombe sur l'engin miracle, le « soarmaster », qui possédait un réducteur. C'était hyper instable, mais pour ceux qui avaient de grandes jambes il permettait de décoller sur du plat (bien que pas toujours !).



Le système de motorisation Soarmaster comprenant le moteur et le réservoir d'essence (au-dessus de ma tête), un réducteur caché derrière le moteur, le pot d'échappement qui part dessous et le tube contenant l'arbre de transmission par lequel est fixé l'hélice. En-dessous de l'hélice il y a un tube de garde au sol. L'aile est une aile de vol libre de l'époque.

**Création :** en 1981 : le 4 février -

489, chemin de la Sacristie - 84140 MONTFAVET

**1990 :** 24, rue du Plateau - 94700 MAISONS-ALFORT

**1993 :** 96 bis, rue Marc Sangnier - 94700 MAISONS-ALFORT

**Présidents :**

*Alain DREYER (1981 - 1989)*

*Jean-François LE MOUTON (1989 -1994)*

*Jean-Paul DUTOIT (1994 - 1998)*

*Dominique MEREUZE (1998 à ce jour)*

Il y avait la chapelle des pendulaires et la chapelle des 3 axes (qui souvent à cette époque n'avait aucun axe vraiment défini !).

La chapelle des « faibles charges alaires, faible puissance qui pouvait se poser de partout », mais qui ne pouvait pas redecoller sans finir dans un arbre ou une clôture et la chapelle des « augmentons la charge alaire pour avoir plus de défenses et pour pouvoir voyager » mais qui ne pouvait aller bien loin car les moteurs rendaient l'âme au bout d'une heure à cette époque. Les vieux « chibanis », inventeurs de ce type de vol, gueulaient très fort et refusaient de se soumettre aux tests pour devenir instructeurs.

Il y avait ceux qui volaient pour le plaisir et ceux qui voulaient être rémunérés et en faire un métier.

Heureusement je volais dans toutes les chapelles, ce qui me permettait de trouver un consensus. Les conseils des administrations étaient l'occasion pour tous de faire des vocalises sur le mode hurlement. Le pugilat n'était jamais loin tellement les pilotes étaient passionnés.

Tout le monde avait un œil sur nous, la FNA qui nous méprisait au début a essayé de nous bouffer.

La réglementation très libérale que nous avons réussi à obtenir grâce à la compréhension de la DGAC faisait des envieux...

Chaque fois qu'il y avait un accident, il fallait que je fournisse des explications à la DGAC. Difficile d'expliquer pourquoi un type avec son ULM remontait les ailes de vol libre en les accrochant en vol avec un grappin !

Notre agrément Jeunesse et Sport a été obtenu de justesse, un malheureux accident de biplace au départ du tour de France a failli le remettre en cause et la pétulante Ministre de la Jeunesse et des Sports de l'époque, que j'avais fait voler devant les caméras, s'est fait réprimander en Conseil des Ministres.

Petit à petit la Fédération est devenue mature, elle avait les moyens d'acheter son Siège Social et son fonctionnement est devenu démocratique, alors j'ai trouvé qu'il était temps de partir...

**A** partir de Septembre 1979, j'ai volé un peu partout avec ce système jusqu'à ce que je me fasse arrêter par la gendarmerie pour avoir volé avec un engin non autorisé. Le procès-verbal, et mon récit de pince à linge dans la bouche comme manette des gaz, a bien fait rigoler le juge mais je ne pouvais pas réciter.

Il fallait s'organiser pour pouvoir voler tranquille d'autant plus que nous n'étions pas les seuls qui cherchaient à voler en motorisant nos ailes de vol libre, nous avons alors créé le club des « Ailes ultra-légères motorisées d'Avignon ». Ce système de vol était toutefois très délicat et il était difficile de le rendre accessible à tous.

C'est alors que Roland Magallon a eu l'idée géniale d'installer le pilote sur un chariot. De plus en plus de gens ont ainsi pu voler, mais parallèlement de plus en plus de PV d'infractions ont été délivrés.

Il devenait urgent de s'organiser au plan national.

À l'initiative de « Vol Libre Magazine » une réunion a été programmée en 1980, quelque part vers Macon, pour regrouper les adeptes du vol motorisé.

Dans les hurlements d'une assistance libertaire complètement déjantée, on a pu discerner qu'il fallait se regrouper et s'organiser sous forme de Fédération. Il fallait trouver quelqu'un qui s'en charge. Il n'y a pas eu d'élection, René Coulon a gueulé, encore plus fort que d'habitude, « Dreyer ». J'étais ennuyé car mon entreprise me prenait beaucoup de temps tout en reconnaissant que j'étais le seul de l'assistance qui avait à la fois les qualifications de pilote IFR avion et hélicoptère, l'intendance et les moyens de créer une Fédération.

Nous avons décidé de nous réunir une autre fois en une sorte d'Assemblée Générale pour écrire les statuts.

Rien que le choix du nom a pris une journée, toute l'assistance hurlait, personne n'était d'accord. Si le nom « Fédération Française de Planeur Ultra Léger Motorisé » a eu un accouchement difficile, il a eu le mérite de rendre célèbre sa contraction « Ultra Léger Motorisé ».

La Fédération a donc été créée et l'adresse de son Siège Social a été longtemps celle de mes bureaux : chemin de la Folie à Montfavet, tout un programme quand j'allais à la DGAC... Nous étions près de l'asile et un jour un représentant de la DGAC avec qui j'avais rendez-vous s'est trompé et s'est retrouvé dans l'asile ! La mise en place d'une réglementation qui satisfasse pilotes, instructeurs et DGAC a été difficile.



Bref cela a été instructif, passionnant et folklorique et ça a été un excellent moment dans ma vie. Bons vols,

**Alain Dreyer**

*Alain Dreyer porté à la présidence de la FFPLUM, lors de l'assemblée constitutive.*

# » La FFPLUM a 25 ans, l'ULM n'a pas d'âge !



René Coulon, les pieds dans un vrai ulm : le swift !



**Q**uant à moi, c'est un fait, je suis vieux. Les qualificatifs et sollicitations de toutes natures dont je suis l'objet en temps que « Pape » de l'ULM, « Deus ex machina » et autres sobriquets se référant à ma position et à ma mémoire de l'activité pour en témoigner l'attestent. Je me refuse toujours à ces exercices anthologiques car je n'ai aucune chronologie et ne vis que pour demain. Acteur très impliqué de cette activité, je n'en tiens pas plus le carnet de vol que je ne tiens celui de ma machine. D'ailleurs, si le combat que fut et reste la définition de l'ULM a positionné le curseur à 450 kg, j'ai positionné le mien à la tenue du carnet de vol et machine. Je ne me déclare coupable et pleinement responsable, que sur une machine monoplace qui ne m'impose pas réglementairement et intellectuellement cette paperasserie technocratique. Ainsi, pour échapper à la judiciarisation de la société française, mes ULM sont ils des ailes de vol libre équipées d'une motorisation auxiliaire, le tout vendu séparément ! C'est l'ULM rebelle à la Mignet, Bonnot, Mandrin, Fanfan la Tulipe, Spartacus ! C'est en cela qu'il n'a pas d'âge et c'est pour cela qu'il les traversera !

Pour les gens normaux, ceux pour qui tous les assureurs sont des voleurs mais qui ont tous fait une escroquerie à l'assurance, ceux pour qui les patrons sont des voyous qui délocalisent mais qui délocalisent leurs achats sur e.bay et leurs congés sur la Sécurité Sociale ! Pour ceux là et d'autres plus sincères et légitimistes, il fallait une structure et une existence légale. Comme pour les USA ou la France en 40, ce furent les rebelles cités plus haut qui s'en chargèrent. Pour certains ce fut plus dur que pour d'autres. Ils occupaient de hautes fonctions à la Direction Générale de l'Aviation Civile ! Au lieu d'ouvrir le parapluie, d'appliquer les textes existants, ils inventèrent une réglementation ULM à géométrie variable qui fait de la France la première nation pratiquante au monde par tête d'habitant. Naturellement, comme pour ce qui concerne les rédacteurs du code dit Napoléon, leur identité reste confidentielle. Il est temps de réparer cette lacune. L'intelligence pratique, la cheville ouvrière, le

conseiller occulte qui nous laissait entendre jusqu'où ne pas aller trop loin, le complice passionné d'une aviation

rêve de gosse qu'il pensait perdue à jamais, c'est Pierre Michaud. L'intelligence, le courage politique qui amena les arrêts à la signature sur le maroquin du ministre c'est Claude Frantzen. Le même que celui impliqué dans l'accident aérien du Mont Saint-Odile et du Concorde du Bourget. Le même qui pourrait l'être, s'il vous arrivait de vous crasher dans la cour d'une maternelle, à l'heure de la récréation, avec un ULM non certifié grâce à lui ! Vous devez savoir que dans ce type d'affaire, quand c'est en Angleterre c'est la faute à Thatcher. En France, c'est la faute à pas de chance ou au technicien le plus élevé après les intouchables que sont les flics et les politiques ! Sauf à avoir tapé dans la caisse, et encore...

Où la FFPLUM a de la chance, c'est que durant tout ce temps, il en est un qui a résisté à l'émancipation de ses gènes de rebelle. Je peux en attester. Convenons que le commandement d'une compagnie de CRS, jusqu'à la N°1, n'est pas le terreau idéal pour une telle éclosion ! Notre Président : Dominique Méreuze, va donc maintenant pouvoir les laisser s'exprimer vis-à-vis d'une fonction publique en complète décrépitude. Plus pour des raisons intellectuelles que matérielles. Tirillés entre caporalisme et libéralisme, les « pauvres » ne savent plus où ils habitent. Je suis à peu près sûr que même à l'ENA on ne leur apprend plus ce qu'est un fonctionnaire. Ca doit faire ringard !

**René Coulon**



Septembre 1979, Alain Dreyer au décollage.



Alain Dreyer en phase d'atterrissage qui crache la pince à linge (on la voit pendre) qu'il conservait dans la bouche pour accélérer.



## ► Entre avion et vol libre

**Très tôt dans sa jeune histoire, l'ULM a cherché à se trouver une identité propre entre ses deux origines que sont le vol libre et l'avion.**

**A**u début des années 80, l'Administration fut donc sollicitée par la nouvelle fédération des ULM, la FFPLUM, et par son Président Alain Dreyer, pour développer des règles garantissant à la fois la sécurité et la liberté des pratiquants. C'est bien par le plus grand des hasards qu'en 1984 je me trouvais avec Maxime Coffin, Dany Blanchet, Yves Morrier, au sein de l'équipe du SFACT de la rue du Louvres chargé de rédiger et de proposer au Ministre des Transports cette nouvelle réglementation.

La chance sans doute du monde de l'ULM est d'avoir su convaincre les politiques et l'Administration de sa capacité à se structurer en dehors des carcans habituellement appliqués à l'aviation. Et pourtant ce n'était pas si simple mais son fort dynamisme a su faire la différence.

Le début de l'ULM fut, en effet, marqué par une attention particulière des médias sur ce qui apparaissait, confirmé malheureusement par certains faits, comme une activité réservée à quelques intrépides. Les politiques auraient eu toutes les raisons de s'inquiéter de cette activité et de l'interdire. Et ce n'est pourtant pas ce qui s'est passé.

Je vois plusieurs raisons à cela :

Le début des années 80 correspond à un changement d'orientation politique en France. Pour certains l'ULM pouvait rappeler ce qu'avait été en 36 l'aviation populaire et sans aucun doute la fédération sut jouer de cette image auprès de son ministère de tutelle. Je me souviens ainsi de cette photo du Ministre des Transports, Charles Fiterman, casqué à bord d'un ULM piloté par le président de la FFPLUM.

L'équipe du SFACT à laquelle j'appartenais n'avait aucune idée préconçue sur ce que devaient être les exigences de sécurité, et surtout elle estimait que les règles de certification classique ne pouvaient être ni techniquement ni économiquement applicables à l'ULM. Il fallait donc définir de nouveaux principes qui nous guideraient dans la rédaction de ces exigences. Tout en sachant que ces principes allaient sans aucun doute heurter la sensibilité de ceux, ils étaient nombreux, par qui la sécurité ne passait que par la certification et le toujours plus de réglementation.

Il fut donc décidé collégalement entre l'Administration et la Fédération de proposer des exigences graduées sur une échelle de risque. Le risque fut simplement estimé en fonction de l'énergie transportée. Les masses maximales, vitesses minimales et le nombre de personnes transportées ont ainsi été définis et limités créant un « pré carré » dans lequel sont inscrites les libertés de l'ULM. On comprend dès lors la volonté que développa autant la Fédération que l'Administration de préserver ces limites garantes de ces libertés.

La sécurité devait passer principalement par la responsabilisation et la sensibilisation des acteurs. Cela supposait une forte implication fédérale, une volonté acceptée d'impliquer les organisations représentatives, la FFPLUM, mais aussi les constructeurs avec le SCAUL (*syndicat des constructeurs d'aéronefs ultra légers*), et les professionnels avec le SNPPULM (*syndicat national de pilotes et professionnels de l'ULM*) dans la mise en oeuvre des règlements. Cela imposait de publier des règlements simples, facilement applicables et dont la mise en oeuvre ne limiterait pas la créativité des constructeurs. Cette sensibilisation des pratiquants nous imposait une licence de pilote, dont les conditions de délivrance seraient acceptées par les pratiquants.

Nous aurions dû être suivis par d'autres pays européens, pour lesquels la responsabilité des Fédérations fait partie de la culture nationale, et notamment par nos collègues anglais. Étrangement cela n'a pas été le cas. La France reste atypique. Cette particularité de notre réglementation qui je le crois a participé fortement au développement en France de l'ULM se trouve actuellement confrontée à la volonté d'harmonisation européenne.

Une des originalités, elles sont nombreuses, des règles relatives à la pratique de l'ULM, est qu'elle relève non pas d'une réelle volonté politique d'assujettir la pratique d'une activité, souvent jugée à tort dangereuse, à des exigences de sécurité, mais bien à la volonté des pratiquants en quête de reconnaissance de leur identité et de préservation de leur liberté.

Cette implication directe et constante des pratiquants et de leur Fédération dans la définition et la mise en oeuvre des exigences réglementaires qui leur sont imposées et à mon avis la marque de l'identité réglementaire de l'ULM et la marque de son succès. Je sais, connaissant la volonté du Président Dominique Méreuze, que confrontée aux enjeux européens, cette identité restera intacte dans les années à venir.

**Alain Vella**

# La » préhistoire de l'esprit ULM !

**On pourrait remonter aux premiers vols d'aéronefs qui, avec un moteur à explosion et quelques réflexions sur l'aérodynamique, ont pu quitter le sol, mais les applications et le nombre d'utilisateurs étaient très limités.**

**D**ans le mouvement populaire de l'entre-deux-guerres, Henri Mignet avait déjà atteint une autre dimension dans l'esprit du vol et de sa pratique individuelle, mais le matériel et son utilisation ne donnèrent pas les résultats escomptés. Dans les années soixante, la situation semblait stable. Avions et planeurs se développaient sur les nombreux aérodromes, à proximité des villes grandes et moyennes. Les associations étaient encouragées par des subventions nationales, afin de maintenir le vivier de pilotes nécessaires à l'aviation civile et militaire. Pour les jeunes (*moins de 25 ans*), le BIA en poche, il était très abordable d'effectuer un stage de pilote planeur, puis un deuxième qui amenait au 1er degré avion. Les aéroclubs vivaient assez bien avec des subventions et des dotations en matériel. L'unité de lieu réunissait la plupart des pratiquants. Les règles de vol et d'utilisation du matériel commun étaient assez strictes, surtout pour les nouveaux, mais il y avait peu d'autres solutions pour monter dans les airs. Les solutions individuelles se retrouvaient surtout chez les constructeurs amateurs qui passaient beaucoup de temps en construction et se réunissaient annuellement sur l'aérodrome de Brienne, mais leurs "avions" gardaient une bonne partie de la lourdeur de fonctionnement qui existait dans cette aéronautique.

Durant les années 70, un besoin de liberté plus intense se développait. Vers 1972, le "Delta Plane", tiré par bateau ou lancé du haut d'une colline permettait le vol individuel en des lieux variés. Le Vol Libre était né. La FFVL s'établit à Nice, au pied des montagnes, mais Grenoble, Millau, ... restaient des poumons parmi les plus actifs. Les PUL (*Planeurs Ultra Légers*) se développent rapidement. Ces aéronefs ne sont pas très bien vus par les agriculteurs quand ils se posent régulièrement dans leurs cultures, ni par l'Administration lorsqu'ils survolent les zones interdites, mais dans les premiers temps, les problèmes se limitent aux alentours des sites de décollage. Avec l'amélioration des performances, les problèmes des cultivateurs se diversifient, mais ceux de l'Administration s'intensifient avec par exemple le survol des missiles nucléaires du plateau d'Albion. Difficile à identifier (*aucun document pour la machine*), difficile à interdire (*pas de licence mais juste un brevet facultatif pour le pilote*). La FFVL rencontrait déjà l'équation impossible à résoudre entre la demande de réglementation par l'Administration et la demande

de liberté maximale par les licenciés. Je ne parle pas des extrémistes qui n'étaient pas souvent licenciés. Les problèmes de sécurité et de formation ne se faisaient bien sûr pas oublier. Encore heureux qu'ils n'aient pas de moteur !

Eh bien Si ! Ils vont en mettre un et même des fois plusieurs.

## → Comment faire pour voler en plaine ?

Comme pour les planeurs, le câble était la solution la plus simple. On pouvait le faire tirer par quelques hommes, mais les limites d'utilisation étaient vite atteintes. Les treuils fixes (*à enroulage avec un moteur en bout de piste*) ou déroulants (*sur le toit d'une voiture ou sur une remorque*) permettaient d'obtenir rapidement plusieurs centaines de mètres de dénivellation à partir d'une piste ou d'un chemin à peu près rectiligne. Plus besoin de faire 4h de route pour aller au Puy de Dôme et découvrir qu'il y a du brouillard au sommet ou trop de vent, mais que le treuil soit fixe ou mobile, il nécessite un chauffeur et un treuilleur qualifié qui est capable de doser l'embrayage ou le frein. Le départ doit être vif mais progressif et il faut surtout relâcher la tension si l'aile se verrouille en virage engagé.

## → Que faire pour être plus autonome ?

L'idée de mettre un moteur sur une aile de vol libre se présenta rapidement, mais la solution la plus simple qui consistait à mettre un arbre de transmission parallèle à la quille (*le Soar Master*) donnait une instabilité en tangage souvent incontrôlable. La nécessité de dissocier l'axe de poussée du moteur, de l'axe de l'aile devenait impératif. Roland Magallon, (*en reprenant une idée de la NASA de 1962*) créa le chariot pendulaire dont le principe est toujours utilisé dans cette catégorie. Par la suite, pour le décollage à pied, la solution "minimum" reprend le même principe avec l'effort de poussée appliqué sur le harnais du pilote.



Lorsque le "Club des Hommes Volant" a réalisé la première rencontre de Deltas treuillés en novembre 1980 sur l'aérodrome de Blois, une petite dizaine d'équipages sont venus de France, de Belgique et de Suisse pour confronter leurs méthodes de



## » La préhistoire de l'esprit ULM !

treillage mais deux parisiens (*Danis et Magallon*) venaient nous rappeler qu'**avec un chariot motorisé, on pouvait voler aussi et tout seul !**



*Le chariot KDA d'Alain Dreyer immatriculé FW, moteur Hiro refroidi par eau à réducteur mécanique et démarrage électrique (le grand luxe !)*

Depuis quelques temps, on pouvait remarquer, çà et là de drôles de volatiles motorisés qui démontraient qu'il était possible de voler simple et léger. L'hiver 80/81 précipita les recherches et travaux. Pour les multiaxes, les productions arrivaient principalement des Etats-Unis et du Canada (*Quick-silver, Wheedhopper, Eagle, Pterodactyl, Lazair, Vector ...*).

Les motorisations étaient presque aussi variées que les machines.



*Le Vector 600*

La fréquentation des aérodromes était plus ou moins tolérée et les vols "individuels" se développaient en tenant peu compte des espaces et réglementations en vigueur. La faible hauteur de vol et leur bruit caractéristique rendaient ces machines parfois sympathiques, mais souvent agressives et dérangeantes. Comme

toujours, le comportement du pilote influençait fortement le basculement des idées, de l'émerveillement vers la désapprobation. Au printemps 81, il devenait impératif de fédérer ce mouvement incontournable. La Fédération Française de Planeurs Ultra Légers se créait et Alain Dreyer se révélait le meilleur médiateur, pour sa clairvoyance de la situation, ses connaissances en aéro-



*Alain Dreyer et Hubert Aupetit en discussion avec les représentants locaux.*

nautique lourde et légère, ainsi que ses qualités humaines. Le mouvement s'organisait, la représentation auprès de l'Administration s'officialisait, mais un bilan général était nécessaire. Sous l'impulsion d'Hubert Aupetit, rédacteur en chef de la revue *Vol Libre*, nous avons réalisé le 1<sup>er</sup> Rassemblement de PULM sur l'aérodrome de Blois le 1/11/81. Le "P" de planeur avait déjà une



*Le centre de la manifestation à Blois.*

grande importance car il permettait d'envisager une réglementation qui lui permettait de se poser légalement en dehors des aérodromes et surtout de positionner le moteur comme un accessoire qui ne nécessiterait donc pas de certification. En quelques mois le sigle ULM reprit sa place dans le langage courant, mais cette désignation de la Fédération restera fondamentale dans l'esprit.

Plusieurs dizaines de machines s'étaient ainsi réunies. Bertrand Piccard était venu de Suisse avec son *Fledge* motorisé, Bernard Broc venu du Puy avec sa *Libellule* (qui donna par la suite le *Sirocco*).

Le moto Delta de Geiser offrait déjà une révolution avec son chariot en stratifié. Plusieurs *Weehopper* monoplaces avec leur moteur *Chotia* qui semblait pendre sur l'avant évoluaient avec une certaine aisance. Hubert de Chevigny et Patrick Poulet venaient en vol de Paris avec leurs *Vector 600*. 250 personnes se retrouvaient à table le samedi soir avec pour principales préoccupations : l'autodiscipline et les assurances.

Le dimanche, les vols reprenaient avec des réussites plus ou moins variées, mais globalement prometteuses. Alors que certains, avec des moteurs *Solo* en prise directe avaient du mal à décoller en utilisant toute la longueur de la piste, d'autres faisaient l'aller-retour Chambord avec des passages à faible hauteur sans problème technique. Il apparut pour nous quand même de sérieux problèmes administratifs, puisque des invités de marque étaient sur Chambord pour le week-end. La réaction de l'Elysée, par l'intermédiaire du Préfet a créé une demande d'arrêt de manifestation qu'il a été très difficile de négocier. Cette anecdote représente assez bien la situation de l'époque.



## » La préhistoire de l'esprit ULM !



Le moteur Solo du Mosquito a un réducteur mais pas encore le pot raccordé

A la demande de la toute jeune FFPLUM, des mesures de bruit (au sol et au décollage) ont été effectuées afin de sensibiliser les pratiquants à ce problème fondamental qu'il était nécessaire de résoudre pour le développement de l'activité. Des mesures de la poussée statique ont permis d'établir des comparaisons et de confirmer l'intérêt du réducteur sur les moteurs de faible cylindrée.

L'année suivante, différentes entreprises s'improvisaient constructeur d'ULM. Les idées originales se mélangeaient déjà aux copies peu améliorées.

Les pendulaires avaient des structures très simples, avec des ailes de vol libre légèrement renforcées. Pour les multiaxes, le tube et toile s'imposait. La première réglementation prenait place : 150 kg à vide pour les monoplaces et 200 kg pour les biplaces avec une vitesse minimale de 50 km/h à l'atterrissage, ce qui ne posait pas trop de problèmes, vu la simplicité de réalisation. Pour la vitesse mini, les biplaces avec des surfaces de plus de 20 m<sup>2</sup> restaient dans les clous, mais des évolutions plus rapides ne tardèrent pas à se faire attendre.

La fiabilité du matériel était variable. L'adaptation des moteurs n'était pas toujours réalisée dans les meilleures conditions et les pannes étaient assez fréquentes sur certains modèles, mais leur prise en compte dès le début faisait partie de la formation. Les ruptures ou pertes de contrôle étaient assez rares en usage normal, mais une proportion importante de nouveaux pilotes rejoignait notre activité pour se procurer des sensations fortes ou présenter des figures exceptionnelles. Les fréquents posés en campagne ne prenaient pas toujours en compte les lignes électriques, ce qui se traduisait par des chutes plus ou moins brutales.

Dans ce climat de liberté suprême et euphorique, les plus extrémistes ne voyaient pas l'intérêt de se fédérer, mais la FFPLUM devait établir une ligne de conduite optimale, la défendre auprès de l'Administration, la faire comprendre et respecter par un

maximum de pratiquants.

Le brevet de pilote devait se mettre en place, ainsi que la formation et la désignation d'instructeurs. Différents organismes souhaitaient prendre leurs parts de marché dans ces nouveaux métiers.

Pour les années suivantes, le matériel et la pratique se développaient. Des réunions et salons s'organisaient à de nombreux endroits. Différentes courses prenaient place : Tour de Paris, Londres-Paris, et le premier tour de France, en 83, avec 120 équipages. L'euphorie populaire était à son comble, mais plusieurs accidents graves faisaient basculer l'image établie dans l'esprit du grand public.

La Fédération continuait un travail en profondeur sur la réglementation, les assurances, certains aérodromes qui se fer-



maient aux ULM, surtout aux pendulaires. Sur certains terrains privés, des problèmes de bruit et de voisinage avaient déjà du mal à se régler localement. Le comportement général des pilotes s'améliorait peu à peu, mais il est vrai que certains troubles ne facilitaient pas le développement d'une image responsable du pilote ULM. Sur le plan matériel, l'ULM cherchait déjà sa définition entre masse, surface et vitesse minimale, mais l'objectif de non-certification restait prioritaire alors que certains, pour des intérêts plus ou moins personnels auraient souhaité quelques contrôles. Brevets, instructeurs et formations prenaient place progressivement. Le côté sportif restait très important bien qu'il soit difficile de définir des épreuves qui ne dépendent pas trop du matériel, le but étant plus de juger les qualités d'un pilote que de celles d'une machine coûteuse. La diversité du matériel ne permettait pas d'envisager des épreuves en "monotype". La commission compétition était devenue rapidement très active. On put voir rapidement la mise en place des Championnats de France et l'organisation des premiers Championnats du Monde à Millau en 85.

Un salon de printemps se déroulait dans le Sud-Ouest à Montpezat, alors que la réunion de Blois, toujours début septembre, se déplaçait sur la piste de Pontlevoy (jusqu'en 89) et voyait se développer la "Grande Course" organisée par la commission compétition de la FFPLUM. La première épreuve, en 83, consistait à réaliser l'aller-retour Blois-Millau-Blois, dans le minimum de temps, sans utiliser d'aérodrome. Les ravitaillements étaient bien sûr improvisés. Il était même imposé de se poser au moins quatre fois hors aérodrome afin d'éviter un emport de carburant excessif et confirmer les possibilités de nos machines. Pour la nuit, il était possible de coucher à la belle étoile, mais souvent des accueils spontanés et sympathiques se manifestaient pour ces visiteurs tombés du ciel.



## » La préhistoire de l'esprit ULM !

En 84, le circuit St Dié-Montbéliard-Blois était proposé. Le brouillard et le vent rendaient l'opération hasardeuse et sélective. Alors que les deux Siroccos revenaient en 41h, le dernier revenait cinq jours plus tard ! La première place en pendulaire fut remportée par un nouveau venu : Patrice Barcouda. A partir de 85, le départ se fera le jeudi, avec une fenêtre de retour le samedi après-midi, pendant le rassemblement. Pour les parcours, il était donc proposé plusieurs points de passage que le pilote sélectionnait en fonction de la météo et de ses possibilités de vol, le but étant alors de parcourir le maximum de kilomètres dans le temps imparti. D'année en année, les distances augmentaient pour obtenir pratiquement un tour de France en 48h, mais les frais de carburant augmentaient et l'intérêt de la formule disparaissait dans le milieu des années 90.

Les hydro ULM revenaient de temps en temps, mais les paramoteurs et autogires cherchaient encore leur voie de développement.

Après une croissance importante du salon sur Pontlevoy, le 10<sup>ème</sup> anniversaire (en 90) se réalisa sur l'aérodrome, mais toujours du côté des hangars en utilisant la piste revêtue. Les dimensions et la structure se développaient. Le matériel présentait une maturité intéressante, mais les pendulaires restaient prédominants. La Fédération continuait de se structurer et se développer. La sécurité globale s'améliorait, mais l'évolution des matériels et des esprits donnait des résultats fluctuants suivant les années. La sensibilisation aux problèmes du bruit concernait aussi bien les utilisateurs que les constructeurs. Différentes coupes du silence organisées avec la revue Vol Moteur stimulaient les efforts de chacun. Pour la 4<sup>ème</sup>, en 95, les mesures devenaient très difficiles avec certains prototypes présentés entre autres par Philippe Zen qui a beaucoup travaillé sur le problème. Aujourd'hui, on sait faire des machines très silencieuses. Pour les machines commercialisées, il reste au constructeur à choisir le meilleur compromis entre le poids, l'encombrement, le prix et la motivation des utilisateurs pour devenir discrets.

La fin des années 90 voyait apparaître des multiaxes de plus en plus performants, avec des qualités de vol et de sécurité très bonnes. Les aéroclubs ne pouvaient plus résister à ce nouveau matériel qui offrait de bons vols à moitié prix. Pour les particuliers à la santé imparfaite, il est encore possible de bien voler, même si les heures ne sont plus comptées officiellement sur le carnet de vol. Les paramoteurs continuaient leur évolution en améliorant fortement les qualités de gonflage et de vol. Leurs motorisations sont devenues performantes et silencieuses. On retrouve avec eux l'esprit d'une pratique simple de la troisième dimension, mais avec des possibilités de rangement qu'il sera difficile de dépasser. Les autogires ont développé un nouveau marché avec des qualités de vol et de confort qui progressent toujours. Pour les pendulaires, après quelques présentations d'ailes rigides, les évolutions en vol présentent une progression moins nette, bien qu'il soit toujours possible de voler assez vite avec de faibles surfaces. Par contre, le confort du chariot fait l'objet de beaucoup plus d'attentions. La classe 5, avec ses ballons motorisés, a du mal à se développer devant les problèmes de mise en œuvre et les limitations météorologiques, mais qu'il est bon de placer ce doux rêve dans l'ensemble de notre mouvement !

Ces évolutions se sont retrouvées à la lecture des revues aéronautiques et du bulletin fédéral, mais pour les vivre globalement, le rassemblement de Blois a toujours présenté une devanture assez fidèle du mouvement. Du 11<sup>ème</sup> au 23<sup>ème</sup> (de 1991 à 2003), il a continué de se développer à Onzain dans un esprit convivial, mais devant l'importance grandissante du salon, les demandes des avions et le besoin d'espace des paramoteurs, le transfert sur l'aérodrome a été réalisé en 2004. Sa préparation avait commencé plus d'un an avant et de nombreuses personnes craignaient la perte de son esprit. Certes, on ne retrouve pas les

discussions animées, lors du repas du samedi soir où chacun pouvait, grâce au micro baladeur, interroger en direct un constructeur ou le Président de la Fédération. L'unité de lieu est toujours présente, même si la convivialité a évolué et les échanges restent fructueux. En 25 ans, de nombreux loisirs, sur terre, sur mer et dans les airs (comme diraient les militaires) ont fortement évolué, que ce soit pour des raisons matérielles ou pour un mouvement global de la société. Il reste que le fait d'évoluer dans les trois dimensions demeure un plaisir et un privilège assez particulier. Le développement de l'aviation ultra légère perturbe les équilibres établis, ainsi que certains intérêts stratégiques et commerciaux. Le choix d'une grande liberté individuelle à long terme sera difficile à gérer, mais ce quart de siècle a déjà démontré de bonnes capacités d'évolution et d'adaptation. Il se trouve que comme pour de nombreuses branches de l'économie, nos problèmes locaux, régionaux ou nationaux sont devenus européens et mondiaux, pour le meilleur et pour le pire.

Sachons préserver notre liberté en maintenant la réglementation la mieux adaptée, grâce à un mouvement fédéral représentatif et fort.

**Christian Lhomme**



## GRAND SUD EVASION

vous présente

du 17 au  
25 mars

avec le concours de l'OFFICE NATIONAL des AEROPORTS MAROCAINS

# MAROC EVASION 2007

## ATLANTIQUE - ATLAS

### L'Aventure Bonheur

**Un mélange d'océan, de désert et de montagnes à vous couper le souffle... Tant de beauté et de paysages magiques réunis sur le même parcours... Sans compter l'accueil marocain... Au départ de Marrakech, au pied de l'Atlas, en direction du port d'Essaouira, nous survolerons le Grand Sud marocain en passant par les vallées du Draâ et du Dades, en direction des dunes de Merzoug...**

**avec Zinedine SADAOUI, initiateur des grands raids ULM africains, et Gilles FINET à la direction technique.**

### Informations et Inscriptions

Tél/fax. 03 80 43 46 93 - Port. 06 13 60 91 97

66 rue Paul Claudel - 21000 DIJON-France

[grandsudevasion@grandsudevasion.com](mailto:grandsudevasion@grandsudevasion.com)  
[www.grandsudevasion.com](http://www.grandsudevasion.com)

## » Des racines et des ailes

**“ à l'école du vol sauvage ”** **Le ciel nous était interdit, mais plus pour longtemps, l'apparition des premières ailes delta permettait tous les espoirs. La longue ascension sous le cagnard, rythmée par le cliquetis du harnais et le cœur qui bat la chamade.**

L'épaule martyrisée par le fagot de l'aile qui chasse dans les virages et girouette dans le vent. Les longues attentes au sommet dans la bonne humeur. L'observation attentive des prémices aérologiques. La course effrénée du décollage dans un silence religieux, le plongeon vers la vallée, la ressource puis l'explosion des sens. Loin de tout, inondés de bonheur, nous étions des hommes libres, nous avions la maîtrise du ciel. Et nous n'avions de comptes à rendre à personne.

Lorsque nous avons commencé à équiper nos ailes de 6000 tours crachotants et ainsi à nous affranchir des montagnes, l'ULM était né. Cachés dans l'arrière-pays, nos décollages sauvages toujours différents, nos vols presque toujours interrompus précipitamment, nous enchantaient. Nous cultivions l'art d'une aviation tout-terrain, très engagée, très responsable. Un bonheur, une liberté que nous ne devions à personne. Nos machines ne sortaient pas de bureaux d'étude subventionnés, elles avaient été empiriquement imaginées par des assoiffés de vol. Mais l'évolution technologique nous rapprochait des gros. Un jour, il faudra composer. En attendant, pour nous voler notre indépendance, c'était déjà trop tard.

**“ la FFPLUM patrie des droits de l'homme ”**

L'hiver dernier, aux Etats Généraux de l'Aviation à l'Aéroclub de France, j'écoutais nos responsables faire l'état des lieux de l'aviation sportive et de son devenir plutôt morose. Dans la grisaille ambiante, l'ULM faisait figure de rayon de soleil : une population en pleine expansion, des accidents en régression, et une industrie exportatrice. Mieux, pour tenter de sauver des terrains aujourd'hui, on les ouvre aux ULM. Comment le vilain petit canard en est arrivé là ? Un constat unanime : ce succès, l'ULM le doit à une liberté bien comprise, celle qui responsabilise le pilote, qui responsabilise le constructeur, qui respecte l'homme dans une société où on multiplie les garde-fous infantilisants. C'était la grand-messe où on enterrait la sacro-sainte certification et la culpabilisation répétée du pilote. La FFPLUM faisait figure de patrie des droits de l'homme.

**“ la France a eu De Gaulle, L'ULM a eu Dreyer ”**

J'ai fermé les yeux et me suis coulé dans mon fauteuil. Transporté il y a 25 ans, nous étions autour d'une table face à l'Administration, convoqués pour se faire expliquer le mode d'emploi. Mais celui qui menait la danse avec son visage éma-

cié et énergique, c'était Alain Dreyer. Il avait la légitimité de la horde de parias de l'air qui l'avait élu premier Président de la FFPLUM. Avant d'entrer dans la salle, il m'avait dit - « Hubert, je les connais, il va falloir lutter pour garder notre liberté. Notre stratégie : ne pas permettre de dissocier le multi-axe du pendulaire. Ce dernier les déroutait, c'est notre seule arme » - et à chaque fois qu'un fonctionnaire tentait d'aliéner l'ULM en nous parlant certification, qualification, espace contrôlé, Alain Dreyer très conciliant lui répondait, transversale flottante, cordes de rappel et en écartant les coudes pilotait un trapèze virtuel pour expliquer comment se poser prudemment dans un champ inconnu. De quoi anéantir nos interlocuteurs tri-axés, macadamisés et certifiés qui n'avaient plus comme issue que de nous tailler sur mesure un régime déclaratif et nous laisser nous occuper de la formation à notre façon. Le ton était donné, la solidarité pendulaire trois-axes avait fonctionné, plus rien ne pourrait entraver la grande aventure de l'ULM édifiée sur cette culture de la liberté responsable. La France a eu De Gaulle, l'ULM a eu Dreyer.

**“ un ciel sans limite ”**

Nous avons pu nous exprimer pleinement, avec parfois un peu d'arrogance et de provocation. La création, par Patrick Poulet, de l'ENAC, l'Ecole Nationale d'Aviation Champêtre, sous les couleurs d'une tête de vache avec une marguerite dans la bouche, nous a valu beaucoup de courrier de pilotes de ligne indignés. Encore plus de courrier des mêmes lorsque j'avais déclaré qu'en passager de nos lignes aériennes, je préférerais savoir qu'il y avait dans le cockpit un ancien pilote de brousse, rompu à toutes les situations, plutôt qu'un brillant élève sorti major d'une de nos prestigieuses « prépas ». En matière de tout-terrain, nous avions nos convictions. On donnait des leçons, mais on en recevait aussi. En 1980 à Brienne le Château, la grand-messe annuelle du RSA, j'avais





d'essence grâce à un bateau que je guidais à travers les glaces, une carabine pour les ours, quelques biscuits de mer dans la poche et la volonté farouche de mener ma monture au travers des pièges de l'Arctique. Un vrai bol d'oxygène.

Du coup en 1986, je tente le vrai Pôle Nord, celui qui exige le survol de plusieurs milliers de km de banquise avec une température moyenne de -30°. Officiellement cette fois. Mon talentueux compagnon à qui j'ai appris à voler un an plus tôt est un jeune journaliste de France Inter, Nicolas Hulot.

Nous essayons tempêtes

discrètement posé mon Vector à la tombée de la nuit au bout de la piste de 3000 m, à l'opposé du grand hangar illuminé qui grouillait de vrais pilotes. Hubert Ferté, le grand ordonnateur à qui rien n'échappait, est arrivé sur les chapeaux de roue et m'a malicieusement convoqué sur le champ, avec ma machine, sous les projecteurs. Ce qu'il avait pressenti, lui l'infatigable pionnier éternellement enthousiaste, c'était ce vent de liberté que représentait l'ULM, dont il deviendra un grand serviteur.

sur tempêtes, la progression est lente et un rabattant finit par avoir raison de sa machine. Je continue seul avec un minimum de survie dans une chevauchée sans témoin où je puise dans toutes mes ressources pour repousser les limites du raisonnable. Je pense qu'il n'y a qu'un laps de temps très court dans la vie d'un homme où l'expérience déjà acquise, conjuguée à la prise de risque encore permise, vous propulse à des sommets de performance. Ce qui ne m'empêchera pas d'échouer et d'abandonner à mon tour...



## “ l'ULM en Arctique ”

L'ULM était alors la seule façon de voler hors aérodrome. En vol tout-terrain, nous étions à la fois notre mécano, notre chef pilote, notre instructeur, notre contrôleur et notre météorologue. Notre aviation en culotte courte était une vraie école, très complète.

J'ai très vite compris l'usage que j'allais faire de ce merveilleux outil d'exploration.



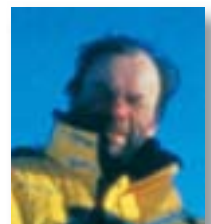
En 1982, après avoir entré mon « tube et toile » discrètement au Canada à la faveur du désordre d'une grève de transporteurs, j'ai pu rejoindre le Pôle Nord magnétique en vol, seul et en pirate, dans un dénuement qui m'étonne encore. Quelques dépôts

L'année suivante nous réussissons le Pôle ensemble avec un retentissement médiatique qui, s'il arrive à bon escient pour l'image de l'ULM, permettra à Nicolas de passer de la radio à la télévision et moi de l'ULM à la série des Explorer. Ultimes machines de l'exploration, nées d'une imagination bouillonnante, au fond d'un duvet, dans une tente glaciale lorsque j'étais cloué sur la banquise par le blizzard. Pour ma part, si je n'avais pas été à l'école de cette créative époque pionnière de l'ULM, jamais je n'aurais eu le culot, par la suite, de mener à bien mes projets Explorer et autres Private-Explorer. C'est sans doute pour cela que Tisserant avait alors titré le plus gros ULM du monde. C'était dans l'esprit.

**Quand on a des ailes, il est bon parfois de puiser dans ses racines pour mieux se projeter dans l'avenir.**

**Hubert de Chevigny**

Vice Président de la FFPLUM (1986)  
dans ses débuts.





# Chers adhérents de la FFPLUM,

►► Le 7 novembre dernier, j'étais à Bagatelle pour voir voler - tout au moins

essayer - la réplique du « 14 bis » de Santos-Dumont. Beaucoup de passionnés d'aéronautique se retrouvaient là, et parmi eux, Sébastien Perrot, qui me rappela que la réplique était classée « ULM ».



Bernard LAMY



O r Bagatelle, pour moi, ce n'est pas Santos Dumont... c'est l'atterrissage de plus de cent ULM qui arrivaient de Londres, un dimanche de septembre 1982. Ce premier « Londres-Paris », puis le Grand Prix de France, et le second Londres-Paris, un an plus tard, étaient organisés par Bernard Lamy, mon père, qui nous a quittés le 25 septembre dernier.

Bernard n'était pas pilote d'ULM. Son dada, c'était plutôt l'IFR, en bi-turbine de préférence. En 82, il venait de remporter la course « Air Transat » avec Patrick Fourtqc : Paris-New York-Paris, aller-retour d'une traite avec seulement un stop de 24 heures à New York. Après cette victoire, il n'eut de cesse d'organiser lui-même des courses aériennes, pour renouer avec la tradition des débuts de l'aviation, et permettre à d'autres pilotes de vivre cette exaltation. Aussi, lorsque Richard Fenwick, venu dîner un soir à la maison, lui parle de son idée de faire traverser la Manche à des ULM, Bernard embraye tout de suite.

Comment ces pilotes professionnels d'avion et d'hélicoptère ont-ils cru en ces drôles de machines au point de créer une compétition sur un trajet mythique, je ne sais plus. L'envie du vol pur, dépouillé de tous les instruments superflus ? L'envie de faire

partager le ciel au plus grand nombre, la nostalgie d'une aviation populaire, certainement.

Il faut dire que les premières machines étaient, pour certaines, de conception et de réalisation très artisanales : l'expression courante était « la mobylette de l'air »... Sous-entendu, n'importe qui pouvait piloter un ultra-léger, sans instruction en vol préalable (*le seul diplôme requis était le théorique planeur*). Vous souvenez-vous de Raymond Dohet, qui avait fabriqué son hélicoptère avec un hêtre du jardin de sa maison de campagne ? A la première tentative de décollage, Raymond a labouré son jardin ! Un autre engin, trois axes bi-moteur, était tellement lourd que nous le surnommions « la pelle Poquelin ».

Les débuts étaient joyeusement anarchiques, et la compétition a forcément contribué à créer des règles, des procédures, et, suite logique, la Fédération. Enrôlée d'office comme secrétaire et serveuse de café à l'époque, je me souviens de réunions préparatoires mouvementées avec les pionniers - Roland Magallon, Hubert de Chevigny, René Coulon, Alain Dreyer... Il me semble même que l'une de ces réunions, à l'Aéro-Club de France, était la réunion fondatrice de la Fédération. Dans mon souvenir - mais

corrigez-moi si je me trompe - c'est là que le nom « FFPLUM » a été prononcé pour la première fois, et qu'Alain Dreyer a été élu son premier Président. C'est encore là que le « Colibri » a été imaginé.

Le premier « Londres-Paris » s'est bien passé. La météo était avec nous, tous les ULM ont décollé de Biggin Hill, en Angleterre, et presque tous ont pu traverser et rejoindre le Bois de Boulogne. Il n'y a eu aucun accident. Les médias se sont emparés de l'événement, et du phénomène ultra-léger avec empressement. L'arrivée à Bagatelle était retransmise en direct par Antenne 2 et RTL, tout le Bois de Boulogne était fermé à la circulation, et plus de 100.000 personnes étaient présentes autour du terrain. Mon rôle était de préparer la manifestation au sol, et lorsque j'ai accueilli mon père qui se posait, précédant de peu les premiers concurrents, dans l'hélicoptère de la Protection Civile, au milieu de la pelouse entourée d'une foule qui pressait les barrières, je crois qu'il a réalisé que l'ULM devenait un vrai loisir aérien populaire.

Puis, il y eut le Grand Prix de France, en juillet 1983. L'ancêtre du Tour de France ULM, en quelque sorte. D'Epervain à Cannes, par la côte. 104 concurrents au départ, pendulaires et trois axes, parmi lesquels Bertrand Piccard, Henri Pescarolo, Hubert Auriol, Philippe de Dieuleveult... des vols très longs, tous les jours, une compétition très serrée. Et trois accidents mortels : Pascal, Denis, Steve, qui restent, plus de 20 ans après, totalement vivants dans ma mémoire.

Comment vous dire ? Nous avons mené la compétition à son terme, pour tous les concurrents, par respect pour ceux qui n'étaient plus là. Mon père refusait de parler aux journalistes pour rester plus proche de « ses » pilotes, pour améliorer la sécurité. Le mot d'ordre, c'était : « pas de journaliste au briefing ! » Les médias lui en ont voulu. Je me souviens d'un 20 heures terrible avec un PPDA accusateur, des photos dans Paris-Match, de Bernard qui nous disait - à moi, à mes frères, à tous les membres de l'organisation : « tu fais ton boulot jusqu'au bout ».

Encore maintenant, ce souvenir me glace. Pourtant, lorsque je parle du Grand Prix de France avec d'anciens participants, ils ont des étoiles dans les yeux, et certains d'entre eux, devenus pilotes de ligne ou restés amateurs, étaient présents lors de l'adieu à Bernard le 29 septembre dernier ; tous disent que cette aventure a changé leur vie. C'était le début, et sans doute ces accidents ont-ils permis la mise en place de mesures de sécurité. Je ne pense pas que ni les pilotes, ni notre équipe d'organisation étions des irresponsables. Des « fous volants, » oui, sans doute, mais alors au même titre que Santos Dumont et bien d'autres, tous ceux qui ont fait avancer l'aéronautique. Et je sais que Bernard serait très heureux de pouvoir fêter les 25 ans d'une Fédération qui a su amener sa discipline à maturité. J'ai opté pour une autre forme de vol (*l'aérostation*), mais j'ai toujours une grande tendresse pour l'ULM, et je vous souhaite un très heureux 25<sup>ème</sup> anniversaire.

Bien amicalement,  
Patricia Lamy-Airault.



# 25 ans

## de sécurité

Au début des années 1980, lorsque l'on demandait à quelqu'un son sentiment sur les ULM, la réponse était bien rarement élogieuse. Le gros millier de pratiquants qui s'activaient pour créer une fédération, étaient regardés comme une bande d'adultes sportifs et dilettantes, dynamiques mais rêveurs, inconscients de toutes façons, voire vaguement suicidaires. La presse ne ratait aucune occasion de faire la publicité des accidents, dont il faut reconnaître qu'ils étaient relativement courants par comparaison au nombre de pilotes d'alors. Quant à la communauté aéronautique établie, son attitude était ouvertement hostile, et souvent méprisante.

### Tout avait bien commencé, 11-12 juillet :

- « Les mobbyettes à l'assaut du ciel » (Europe)
- « Planches à voile du ciel, ces 120 ULM multicolores vont sillonner le ciel de France » (Antenne 2)
- « Edwige Avice est dans l'ULM et elle aime ça » (Le Quotidien)

### Puis, le 13-14 juillet :

- « Le Grand Prix de France en deuil » (Le Figaro)
- « Un seul responsable : la charrue » (Europe)

### 22-23 juillet :

- « De toutes les façons, avec un appareil en tube et toile, on ne peut pas affronter les turbulences » (France Inter)
- « Il faut faire quelque chose, une réglementation s'impose » (TF1)
- « Les ULM en question (...) les pouvoirs publics ont réagi lentement » (Le Figaro, 1<sup>ère</sup> page)
- « ULM : Ultra-Légers Mortels, on demande une réglementation (...) Les trois accidents mortels doivent davantage poser le problème de l'ULM que remettre en cause le type d'épreuves » (Le Quotidien, 1<sup>ère</sup> page)
- « L'essentiel de ce Grand Prix de France consistait à fiabiliser l'ULM aux yeux du public ; le moins que l'on puisse dire est que c'est raté. Non pas que l'ULM soit en réalité moins sûr qu'on a pu le dire, mais il n'a pas supporté la nature d'une compétition propre à brusquer la promotion d'une image paisible. » (Libération)

Même si la réputation des ULM conserve encore des séquelles de cette époque, la manière dont ils sont aujourd'hui perçus offre un contraste saisissant qui permet de mesurer les progrès réalisés au cours de ces 25 années. En effet, les différents types de machine et la formation des pilotes ont su évoluer en s'appuyant sur une réglementation bien adaptée. L'activité ultralégère affiche un dynamisme que bon nombre d'autres composantes de l'aviation légère lui envie. Mais surtout les effectifs de la Fédération ont presque décuplé depuis les origines, avec une accélération notable ces dix dernières années, alors que, contrairement aux sombres pronostics de ceux qui se posaient en experts, le nombre annuel de victimes est resté constant en moyenne. Bien sûr, il y en a encore trop, et il ne faut à aucun prix relâcher la garde, en se rappelant que pour quiconque prétend voler, il n'est jamais possible de réduire la rigueur et la vigilance. Mais grâce à 25 ans d'efforts, le taux d'accidents fatals des ultra-légers est désormais d'un niveau comparable à celui des autres composantes de l'Aviation Générale. Ainsi, les ULMistes ont administré la preuve qu'à condition de rester modeste à propos de la masse, de la puissance et des caractéristiques des appareils, il est possible de voler avec un niveau de sécurité tout à fait acceptable, sans déléguer à d'autres la responsabilité des trois paramètres primordiaux que sont l'état technique des machines, le niveau d'entraînement des pilotes, la santé du pilote.

**Thierry Couderc**  
Commission Sécurité

### La mauvaise presse de juillet 1983.

Le mois de juillet 1983 à l'occasion du Grand Prix de France a durablement terni l'image de l'ULM : 3 morts.

HAVAS VOYAGES

Saison  
2007



- **Oshkosh 1149 €**  
6 jours/4 nuits, vol, voiture, hébergement
- **Reno 999 €**  
6 jours/4 nuits, vol, voiture, hôtel
- **Commemorative Air Force 1190 €**  
5 jours/3 nuits, vol, voiture, hôtel
- **Run and Fun 1290 €**  
7 jours/5 nuits, vol, voiture, hôtel

Consultez nos extensions possibles sur notre site Internet

Renseignements et inscriptions : Tél.: 0 825 828 939 - Web : [www.autenticvoyages.fr](http://www.autenticvoyages.fr)