



© D. Lidéard

# 1981

## naissance d'une fédération

**D'étonnants volatiles installent leur utopie, et la feront reconnaître.**

### Histoire d'ULM

La décennie 1970 a vu l'éclosion du vol libre et son succès sans cesse croissant. Forcément, de plus en plus de "libéristes des plaines" ont commencé à imaginer des solutions d'envol épargnant de longs trajets automobiles. Des treuils ont certes été réalisés, mais on suivait surtout les innovations de motorisation des ailes delta. De ces décollages pétaradants allait naître l'ULM moderne relançant un mouvement remontant à l'aube de l'aviation, et matérialisant un rêve essentiel à certains.

Bientôt les "hommes oiseaux" Danis et Lancien enthousiasment les spectateurs de fêtes aériennes improvisées. Dès 1979 la commercialisation en kit de pendulaires (cf. ULM-Info 110 et 111) précipite le mouvement. La réaction de l'autorité se limite encore aux PV de la maréchaussée, mais Roland Magallon alerte que les pouvoirs publics étudient le "problème ULM".



Établi le 26 juin 1980, le premier relevé d'infraction par l'Aviation civile d'un "vol sans titre aéronautique à bord d'un aéronef dépourvu de documents réglementaires" ne provoque heureusement qu'une exigence pour les pilotes d'ULM du brevet théorique de pilote planeur, "en attente d'un brevet spécifique". Les 1<sup>er</sup> et 2 novembre suivants, la rencontre dédiée aux deltas treuillés par François Lhomme et le Club des Hommes Volants de Blois se double d'une présentation d'ULM galvanisante pour de nombreux intéressés. Mais, pour les premiers ulmistes, il est désormais plus que temps de s'organiser.

.../...



© B. Piccard

## Tumulte fédérateur

Le 16 novembre 1980, les Assises ULM organisées à Lyon, à l'initiative du magazine Vol Libre, réunissent une soixantaine de professionnels et amateurs, en présence de deux entités concernées, la FFVL et le RSA. Est tout d'abord établie une longue liste, non limitative, des problèmes posés par le développement et la pratique de l'ULM : enseignement, brevet, assurances, réglementation, homologation, domaine de vol, nuisances, terrains, ambitions... Et vient la question cruciale, "si tous acceptent, voire désirent, une représentation officielle, faut-il une fédération ou une intégration à la FFVL ou au RSA" ?

Les deux écartent l'option. Toutefois, la FFVL propose de calquer le statut ULM sur le sien : "la FF(ULM) a pour objet d'organiser, de diriger et de promouvoir la pratique du vol ultraléger motorisé, notamment par la création d'associations et d'écoles, la mise au point d'un enseignement spécifique, le développement d'une meilleure sécurité, l'étude de programmes et règlements sportifs et l'étude de tous les problèmes concernant l'ULM".

Dans le sillage des Assises, un bureau provisoire de seize volontaires (André, Aubertin, Bednar, Bliez, Carré, Damiani, Dreyer, Goethals, Lancien, Magallon, Mialet, Peron, Peuffier, Tisserand, Trouffier, Vignier) pose les jalons du premier Comité directeur fixé au 18 janvier 1981 au CREPS de Mâcon.

"Si vous êtes concerné par l'ULM, soumettez vos idées et tout ce qui peut apporter quelque chose de constructif. Mieux encore, allez à Mâcon", mobilise le magazine Finesse 10. Et là, dans les hurlements d'une assistance libertaire complètement déjantée, René Coulon a gueulé, encore plus fort que d'habitude, "Dreyer" ! Dixit Alain Dreyer, ainsi porté à la présidence de la Fédération française de planeur ultraléger motorisé, qui est officiellement créée le 4 février 1981.

## Mise en œuvre

Basée en Avignon, à Montfavet, et dotée d'un secrétariat à mi-temps (le matin), la fédération s'active. Rapidement des solutions d'assurance sont mises en place (dont la RC obligatoire pour voler en ULM), les brevets minimums établis (théoriques planeurs, avion ou hélicoptères, même périmés), tout comme le cadre des "laisser-passer" pour les machines (de moins de 150 kg, monoplaces ou biplaces, d'une charge alaire inférieure à 15 kg/m<sup>2</sup> et "pouvant voler à 40 km/h sur un aller-retour d'une centaine de mètres".

"Nous devenons nombreux, attention aux nuisances et aux phénomènes de rejet. Ne soyez pas indiscrets et sans gêne", prévient la FFPLUM. Une procédure d'agrément biplace est établie, et Gérard Lancien, responsable de la Commission pédagogique, dirige la rédaction d'une brochure d'initiation au pendulaire. À l'initiative de Hubert Aupetit pour une "réunion fédératrice", Christian Lhomme est désigné comme organisateur d'un nouvel évènement à Blois. Les constructeurs y adhérant, il s'installera sur un rythme annuel en automne, et fonctionnera pendant une dizaine d'années avec celui de Philippe Boucherat à Montpezat, quant à lui au printemps.

## Un parc bigarré

La première année de la FFPLUM est aussi celle d'une évolution majeure, l'arrivée en force des multiaxes. En 1980, la fièvre des "ultralights" avait atteint des sommets outre-Atlantique, avec chaque semaine de nouveaux producteurs surfant sur le rêve d'une aviation accessible. La contagion gagne l'hexagone l'année suivante avec des Weedhopper, Vector 600, Quicksilver, Rotec ou Goldwing pour la plupart importés par des pilotes d'avions ravis par la nouvelle liberté motorisée, mais peu enclins à penduler. En juin 1981, on se presse au Salon du Bourget autour de quelques-unes de ces machines exotiques prometteuses d'envols faciles.

Au fil des mois, le dollar fort et de talentueux créateurs génèrent des productions plus proches. Sont entre autres à saluer Bernard Broc (Libellule), Philippe Tisserand (Baroudeur), Robert Jacquet (Pipistrelle), Hans Gigax (Microstar) ou Steve Hunt (Pathfinder). La FFPLUM milite déjà pour le silence avec un prix de 1000 F pour l'appareil le moins bruyant du rassemblement de Blois 1981. Il revient à Renaud Guy pour son tricycle La Mouette à moteur Fuji Robin 250 cm<sup>3</sup> (84 décibels), talonné par Dreyer (KDA Hiro 125), Piccard (tricycle perso Koenig 420) et de Chevigny (Vector 600 Fuji 250). L'innovation ultralégère, hors de toute certification, se distingue aussi avec les premiers parachutes globaux (ULM et occupants) commercialisés dès 1982.



Alain Dreyer, ici à gauche, en 1981.

## Les médias s'en mêlent

Au fil des mois de 1982 et des colonnes des magazines, a été annoncée pour septembre une grande course d'ULM de Biggin Hill à Bagatelle via le Touquet. Le projet est mené par Bernard Lamy secondé par Patrick Fourticq et Richard Fenwick, et soutenu par Ecco et VSD. Des 76 concurrents inscrits pour ce Londres-Paris (quasi tous pilotes d'avion expérimentés), 68 prennent le départ et 59 terminent glorieusement devant 80.000 spectateurs. Très bien mené et très suivi par l'ensemble des médias, l'évènement porte l'ULM en vedette du moment.

Peu après, le premier Salon européen de l'aviation ultralégère à Lyon-Bron, dont le bénéfice profite à la FFPLUM, témoigne à son tour de l'engouement pour le nouveau sport aérien. Mais hélas, il

## Histoire d'ULM

se clôt sur un accident mortel après une rupture en vol en acrobatie. C'est là une première douche froide médiatique pour l'ULM. De fait, 8 morts et 42 accidents seront comptabilisés en 1982 pour un parc de quelques centaines de machines. L'expérience du pilote est citée en première cause des accidents, suivie par la défaillance structurale.

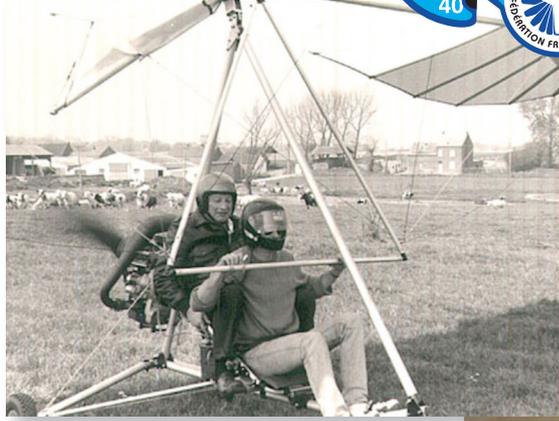
La diversité des machines admissibles en catégorie ULM ne cesse de croître, tout comme l'offre qui commence à poser questions, avec une profusion de producteurs (près de 50 aux USA, "18 en France proposant 25 modèles de multiaxes" d'après l'annuaire Berger/Burr de 1983) pour la plupart établis depuis peu.

Autour de nous, les autorités peuvent appliquer des politiques d'ignorance (restrictive en Espagne, positive en Italie), de surveillance (Belgique), ou bientôt de rejet en Suisse. Les ULM britanniques et ouest-allemands n'échapperont pas à des certifications, heureusement allégées et déléguées en GB à une association (BMAA) proche de l'activité, et en RFA à une structure (DULV) proche des producteurs. Dans un monde où l'ULM est globalement loin d'être admis, la France brille par l'intelligence de sa réglementation basée sur l'auto-responsabilité des pratiquants, portée par sa fédération forte de 1 650 adhérents fin 1982.

## Mise en ordre

Le 20 mars 1983, l'assemblée générale générale annuelle de la FFPLUM s'ouvre à Satolas sur le constat d'une profonde mutation : c'en est fini de l'ambiguïté initiale confondant pratiquants, constructeurs et professionnels, avec une bonne majorité de ces derniers au conseil d'administration. Car, face à la FNA qui récupérerait bien l'ULM, il est devenu indispensable pour la FFPLUM d'obtenir la reconnaissance officielle du ministère de la Jeunesse et des Sports.

À son actif, la très jeune fédération a su mettre en place un avantageux système d'assurance, et surtout négocier avec la DGAC, représentée avec bienveillance par Pierre Michaud, pour la rédaction de la circulaire régissant l'activité. La formation s'est aussi élevée en préoccupation majeure de la FFPLUM, car la première cause identifiée d'accidents reste l'inexpérience des pilotes. Également en lien étroit avec la DGAC, une



nouvelle méthode, sous la forme d'un Manuel du pilote ULM, est en préparation avec les meilleurs experts, dont Gilbert Klopstein et Christian Briand.

## Sur les rails

De fait, ces années-là sont propices à l'utopie, et l'ULM est dans l'air du temps. Au point que le gouvernement l'adoube "en moyen d'ouverture de l'aviation au plus grand nombre" lors du conseil des ministres du 1<sup>er</sup> juin 1983. L'excellent président Dreyer fait ainsi voler Edwige Avice, ministre de la Jeunesse et des Sports.

Mais l'insouciance n'est plus de mise après les décès de trois pilotes au cours du Grand Prix de France ULM. À l'automne 1983, la triste addition s'élève à 10 morts et 40 blessés pour 173 accidents sur un parc estimé à 3 000 appareils, tandis que l'administration présente un nouveau cadre, qui restera en vigueur jusqu'en 1998, portant la masse à vide des biplaces à 175 kg max, avec une valeur de 1/10 entre la surface alaire et la masse à vide (soit 17,5 m<sup>2</sup> pour 175 kg). La licence de pilote d'ULM peut être acquise dès

15 ans après la délivrance du brevet liée à un examen théorique et à l'autorisation de vol seul à bord délivrée par un instructeur habilité.

On respire le 25 novembre, lorsque Charles Fiterman, ministre des Transports, confirme au Sénat la volonté d'aide au développement de l'ULM au sein de la politique aéronautique gouvernementale. "Notre agrément Jeunesse et Sport a été obtenu de justesse, 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..." Alain Dreyer termine ainsi sa présidence en 1989. Jean-François le Mouton lui succédera jusqu'en 1994, suivi par Jean-Paul Dutoit. En 1998, la FFPLUM compte près de 7 500 adhérents quand Dominique Méreuze accède à sa présidence. Le nouveau siècle s'ouvre à l'ULM...

Gabriel Gavard

Photos : DR