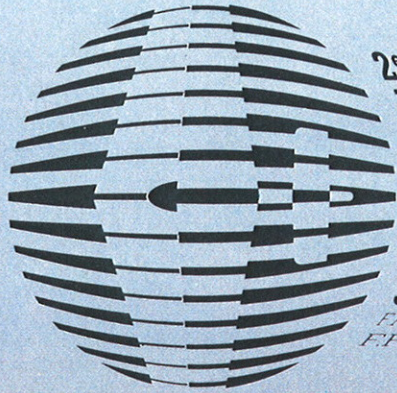


n°5 décembre 1987

# FF Pl.u.m.e

*Spécial*

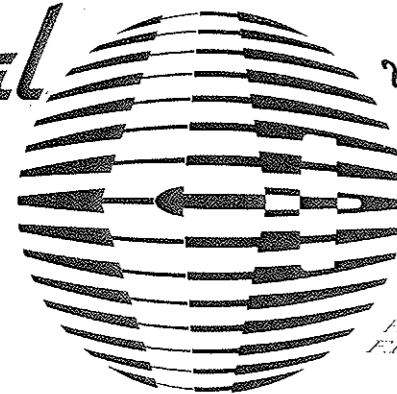


**2<sup>e</sup> CHAMPIONNAT  
DU MONDE D'ULM  
2<sup>nd</sup> WORLD  
MICROLIGHT CHAMPIONSHIP  
CHANTILLY  
FRANCE  
3-11 OCTOBRE '87  
FAI - AERO-CLUB DE FRANCE  
FFPLUM, ENVOIS**



bulletin officiel fédéral

# Spécial



**2<sup>e</sup> CHAMPIONNAT DU MONDE D'ULM**  
**2<sup>nd</sup> WORLD MICROLIGHT CHAMPIONSHIP**  
**CHANTILLY FRANCE**  
**3-11 OCTOBRE '87**  
 FAI AERO-CLUB DE FRANCE  
 FFPLUM ENVOLS



A événement sportif important, numéro spécial de FFPLUME. En effet, un Championnat du Monde est toujours une manifestation qui témoigne de la pratique sportive de haut niveau dans un sport. C'est l'événement majeur de l'année 87 dans le monde de l'ULM. La presse spécialisée a relaté en détail ces Championnats ; Hubert AUPETIT, dans son interview publiée dans le présent bulletin, a retracé l'historique des événements qui ont conduit notre pays à organiser cette compétition. Il nous a fait part de ses remarques et du bilan qu'il en tire. Nous allons donc vous présenter cette compétition à travers une série de photographies prises à Chantilly.

## UN POUR TOUS. TOUS POUR UN... SEUL BUT.

En dehors du côté purement sportif de la compétition, l'événement majeur de ce Championnat, au niveau français, est le regroupement des forces vives de l'ULM. En effet, c'est le travail en commun de l'Aéro-Club de France, de la FFPLUM et de l'association ENVOLS

qui a permis à notre pays de mettre sur pied ce Championnat. Tous ont œuvré avec la même énergie, dans une très bonne entente, et avec un respect mutuel. Qui aurait cru cela possible, ne serait-ce qu'il y a 12 mois ? Ceci témoigne de la maturité du mouvement.

La FFPLUM tient à remercier officiellement l'Aéro-Club de France et les membres de l'Association ENVOLS pour leur action dans cette entreprise.

MONSIEUR LE PRESIDENT DE LA FEDERATION FRANCAISE D ULM  
 489 CHEMIN DE LA SACRISTIE  
 84140 MONTFAVET

VOICI TELEGRAMME VOUS CONCERNANT  
 VOUS DEMANDE TRANSMETTRE MES PLUS CHALEUREUSES FELICITATIONS A  
 ALAIN TEFFAUD ET A ALAIN PETIT QUI VIENNENT DE REMPORTE BRILLAMMENT  
 LES DEUX TITRES DE CHAMPION DU MONDE D ULM A CHANTILLY  
 CHRISTIAN BERGELIN SECRETAIRE D ETAT CHARGE DE LA JEUNESSE  
 ET DES SPORTS  
 COL 489 84140 2

MONSIEUR LE PRESIDENT DE LA FEDERATION FRANCAISE D ULM  
 489 CHEMIN DE LA SACRISTIE  
 84140 MONTFAVET

BRAVO ET TOUTES MES FELICITATIONS A ALAIN TEFFAUD ET A ALAIN PETIT  
 QUI VIENNENT DE REMPORTE APRES UNE LUTTE ACHARNEE LES 2 TITRES DE  
 CHAMPION DU MONDE D ULM A CHANTILLY  
 GILLES BOUILHAGUET DIRECTEUR DES SPORTS

## LES CHEFS D'ÉQUIPES



**BELGIQUE :** André FRAITURE  
**BRESIL :** Franco Ricardo VIERA  
**ESPAGNE :** Guido FERNANDEZ  
**FRANCE :** Jean-Claude THOMAS  
**GRANDE-BRETAGNE :** David COLE  
**PAYS-BAS :** Ed. LOHMAN  
**USA :** Andrew McCORNACK

## LE SITE

Vue aérienne du site prestigieux de l'hippodrome de Chantilly

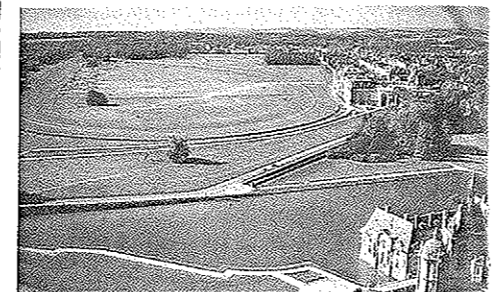
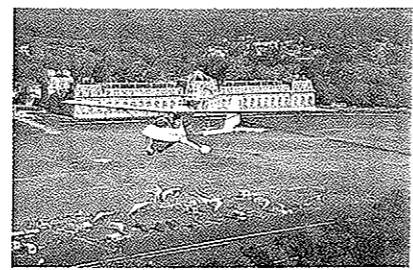


Photo VOL MOTEUR



Bernard D'OTREPPE aux commandes de l'Albatros survole l'hippodrome. En arrière plan, les écuries de Chantilly.

Photo VOL MOTEUR

## LES ORGANISATEURS



Photo Jean-Marc COGNOT

Richard FENWICK, Président du Comité d'Organisation.



L'Aéro-Club de France gérait toute la partie administrative et financière. L'équipe se composait notamment de Dominique MEGLIOLI, François PAGET, Kristina de MONTAL et Heidi VON SALVISBERG.



Photo Jean-Marc COGNOT

Hubert AUPETIT, Directeur de compétition.



Photo Philippe MOULU

Jean-Marc COGNOT, Adjoint au Directeur de Compétition.

La FFPLUM gérait la partie sportive et le service de presse



Photo VOL MOTEUR

Jacques MANGENOT, Directeur Technique.

ENVOLS gérait la piste, l'organisation technique, et les infrastructures au sol.



Photo VOL MOTEUR

L'équipe ENVOLS se composait de : Pierre ANGOT, Francis PLESSIER, Claude TULOT, Christian LEBIGRE, Roger SALVATORE, Madeleine GUERGUIN, Gilbert DEBIEZI, Josette DESCAMPS, Raymond DOHET, Jérôme DOHET, Pierre HEDER, Christophe CHATELARD, Roger GUERGUIN, Gérard DESCAMPS, Michel BORGOT, Mireille ANGOT, Chantal MANGENOT, Marie-José BORGOT, Sylvie DESFARGES, Bernard DESFARGES, Rémy FOURTICQ, Philippe MOULU et Damien BERNA, Jean-Pierre LEROY, Didier GERBAL, Guy DREUMONT, et les médecins de l'AMSAM, Raoul GROB.

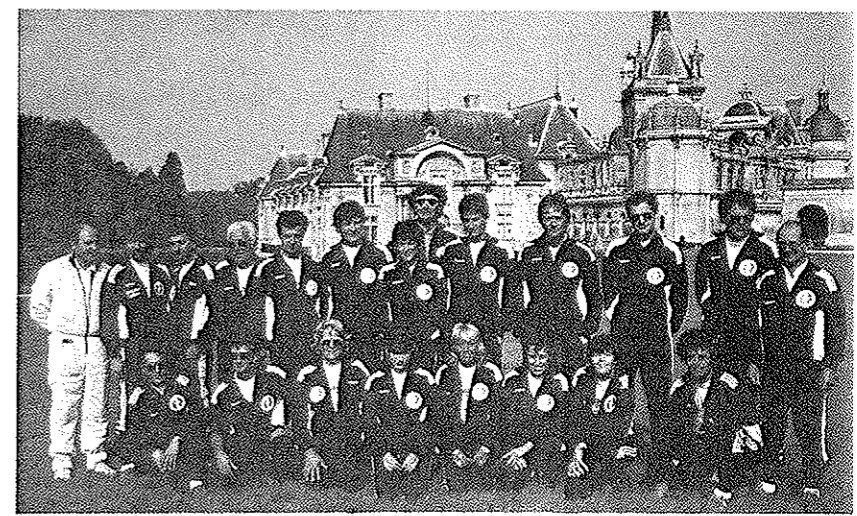
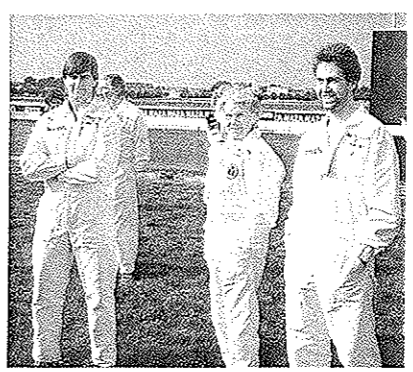


Photo VOL MOTEUR  
 Philippe TISSERANT

## LES REPRÉSENTANTS DE LA FAI

La Présidente du Jury International était Ann WELCH (qui est également la Présidente du CIMA).  
 Juges Internationaux :  
 Théo RIPP  
 Willi TACKE  
 Andrew VILJOEN



De gauche à droite : Andrew WILJOEN, Ann WELCH, Willi TACKE Photo Jean-Marc COGNOT

Nous remercions également :  
 - les services officiels qui nous ont aidés dans cette entreprise, et plus particulièrement la Direction Générale de l'Aviation Civile et ses services annexes, l'Aéroport de Paris, le District Aéronautique de Picardie,  
 - la ville de Chantilly,  
 - l'hippodrome de Chantilly en la personne de Monsieur le Directeur, ainsi que de Messieurs DE LA GARDE et TOUSSAINT,  
 - Monsieur DE CREPY, Administrateur du Château de Chantilly,  
 - les sponsors principaux en la personne des sociétés NAZA et FIGARO MAGAZINE.  
 - RADIO CHANTILLY et le docteur LESAFFRE.

Les «chiens jaunes» : une équipe incroyable qui a assuré par tous les temps un travail fantastique. Toujours disponibles et dévoués, leur gentillesse a été unanimement saluée par les compétiteurs et les autres organisateurs. Le petit déjeuner, le fueling, les parc ULM, la gestion pratique des pistes, des épreuves, des résultats, l'accueil des officiels et j'en oublie... tout cela n'a aucun mystère pour eux.

## L'ÉQUIPE DE FRANCE

Elle est en première de couverture du bulletin. Ci-contre, nous vous présentons l'équipe et les assistants(es) :

**Debout :** de gauche à droite Docteur Jean-François LEMOUTON, Olivier WITTA, Jean-Luc TILLOY, Savério NOCERA, Jean-Yves LEBIHAN, Alain PETIT, Patricia TAILLEBRESSE, Alain TEFFAUD, Lionel GRUFFAZ, Alain GRUFFAZ, Bernard D'OTREPPE, André CHAYROUX, Jean-Claude THOMAS.

**Assis :** de gauche à droite : Gilles BRU, Jean-Claude PIERRE, Suzanne NOCERA, Laure GERMAINE, Jacqueline GRUFFAZ, Françoise TEFFAUD, Annick D'OTREPPE, Patrick DESBIEN.

Un petit mot pour remercier tout particulièrement Jean-Claude THOMAS, notre Chef d'Equipe, et Patrick DESBIEN, son adjoint (N.B. : Patrick est le Président du Club de Planeur Ultra Léger du Sud Saumurois qui a organisé cet été le Championnat de France). En effet, ils ont œuvré bénévolement pour encadrer avec efficacité toute l'équipe. Depuis plusieurs mois, Jean-Claude a préparé avec soin la logistique de l'équipe. Il a cherché des aides pour le matériel et les tenues de l'équipe ; il a préparé des dossiers de presse, et s'est occupé de l'intendance quotidienne avec Patrick. Beaucoup de travail, d'énergie et de dévouement. Ce n'est pas aisé d'encadrer une équipe de 10 pilotes, chacun ayant sa propre personnalité plus ou moins forte. Néanmoins tous les soirs, ils se retrouvaient tous ensemble au repas. Bravo à tous les deux.

L'équipe de France se composait de 10 pilotes. Chaque pilote a reçu une bourse de 5000 F. de la FFPLUM pour ses frais. L'enveloppe globale uniquement pour les frais de fonctionnement de l'équipe était de 120.000 F. environ. Le reste de l'argent a été utilisé pour les frais communs à l'équipe durant la compétition, et les frais d'inscriptions au Championnat (1.800 F. par pilote et 1000 F. pour le Chef d'Equipe). Cet argent provient des subventions que reçoit la Fédération du Secrétariat d'Etat chargé de la Jeunesse et des Sports, dans le cadre des contrats d'objectif.

## LES ULM DU CHAMPIONNAT

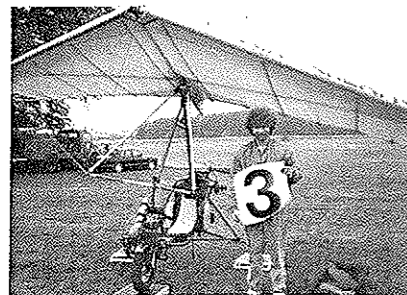
Plutôt qu'un tableau hermétique, nous avons pensé qu'il serait plus utile de vous les montrer de visu. C'est pourquoi nous publions les photos qui ont été prises de chaque ULM (avec parfois le pilote) lors des vérifications techniques (pesée et mesure des surfaces).



N°1 TEFFAUD Alain (F - classe A)  
Must/Rotax 377



N°2 GRUFFAZ Lionel (F - classe A)  
Must pacif. diffusion Rotax 447



N°3 WITTA Olivier (F - classe A)  
Racer Air Création SX 12



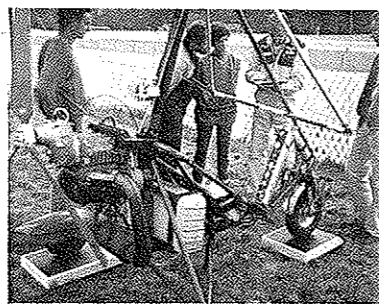
N°4 LEBIHAN Jean-Yves (F - classe A)  
Racer Air Création SX 12



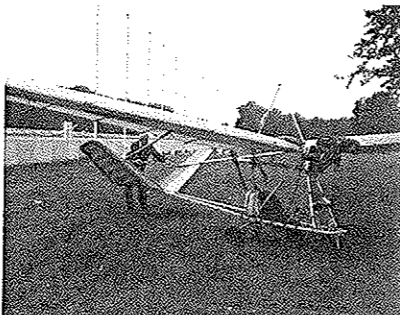
N°5 GRUFFAZ Alain (F - classe A)  
Must pacif. diffusion Rotax 447



N°6 BRU Gilles (F - classe A)  
Racer Air Création SX 12



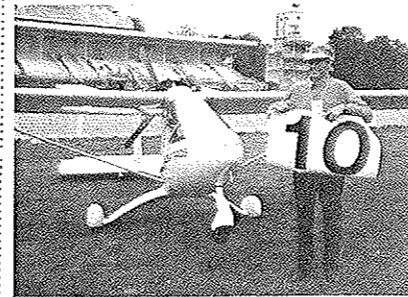
N°7 TAILLEBRESSE Patricia (F-classe A)  
Racer Air Création SX 12 Rotax 477



N°8 NOCERA Saverio (F - classe B (t))  
Vector 627 Avulnor Rotax 377



N°9 PETIT Alain (F - classe B)  
Sirocco/Arplast/Rotax 377



N°10 D'OTREPPE Bernard (F - classe B)  
Albatros/Rotax 377



N°11 CLEGG Richard (GB - classe A)  
Mainair Flash 2A/Rotax 462



N°12 NORTH John (GB - classe A)  
Mainair Flash 2/Rotax 462



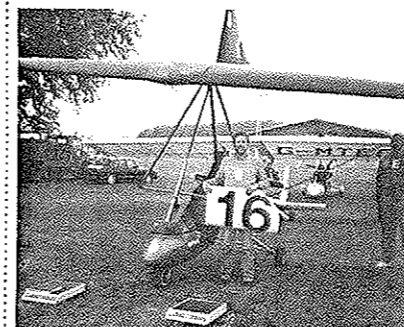
N°13 HOBSON Graham (GB - classe A)  
Mainair Flash 2/Rotax 462



N°14 BEALE Nigel (GB - classe A)  
Aerials Arts 110/Rotax 277



N°15 REYNOLDS Alan (GB - classe A)  
Aerial Arts 130/Rotax 277



N°16 RILEY John (GB - classe A)  
Southdown Raven X/Rotax 447

...

N°17 HICKS Peter (GB - classe A)  
Pegasus Flash/Rotax 447



N°18 MEREDITH-HARDY Ricard  
(GB - classe A)  
Aerial Arts 110/Rotax 447



N°19 BARR Iain (GB - classe B)  
Sirocco Rotax 377



N°20 BRIDGELAND Robert (GB-classe B)  
Sirocco Rotax 377



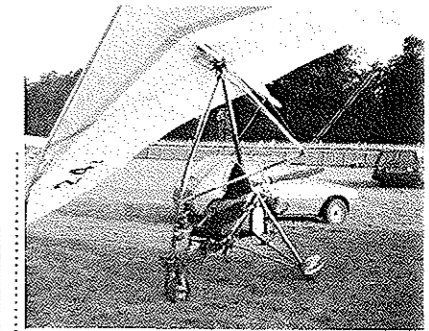
N°21 OOSTLANDER Marinus  
(NL - classe A)  
Racer Air Création SX 12 Rotax 477



N°22 VLUGT Willem (NL - classe A)  
Racer Air Création SX 12 Rotax 477



N°23 TOMAS LOUVEIRO Ramon  
(SP - classe B(t))  
Chickinox Super/Rotax 377



N°24 LOPES RAMOS Julio (SP-classe A)  
Air Création/Rotax 508



N°25 GIMENEZ José Manuel  
(SP - classe B(t))  
Tango Rotax 377



N°26 MAZY Benoit (B - classe B)  
Sirocco/Rotax 377



N°27 GOSSELET Bernard  
(B - classe A)  
Microbel Must/Rotax 447



N°28 ROSARIO Miguel (BR - classe B)  
Mig-M20/Yamaha 180

N°29 McCORNACK Jack (US - classe B)  
Ultrastar/Rotax 377



## QUELQUES FACETTES DE L'ORGANISATION

La préparation des pistes :

Monsieur TOUSSAINT, Régisseur de l'hippodrome *Photo VOL MOTEUR*



Gérard DESCAMPS et Francis PLES- SIER au traçage *Photo Damien BERNA*



Le traçage du porte-avion *Photo VOL MOTEUR*



Sitôt de retour d'épreuve, Josette DES- CAMPS amène les pilotes à la tente des résultats, où une collation chaude leur est servie. Ici, c'est Lionel GRUF- FAZ qui va faire sa déclaration de navigation *Photo Jean-Marc COGNOT*



## BILAN ET PERSPECTIVES D'AVENIR APRÈS LE 2<sup>e</sup> CHAMPIONNAT DU MONDE D'ULM

Interview de Hubert AUPETIT (Directeur de Course du Championnat) réalisé par Jean-Marc COGNOT

NDLR : Hubert AUPETIT est Vice-Président de la Commission Internationale de Micro Aviation de la Fédération Aéronautique Internationale, membre de la Commission Sportive et du Comité Directeur de la FFPLUM. Profession : journaliste et scénariste.

**Question de Jean-Marc COGNOT (J.M.C.) :** Pourquoi as-tu milité pour que la France mette sur pied ce deuxième Championnat du Monde d'ULM ?

Réponse de Hubert AUPETIT (H.A.) : Parce que au mois de Juin j'ai appris tardivement par une lettre d'Ann Welch (NDLR : Présidente de la Commission Aéronautique Internationale) que la Belgique s'était désistée et que les prochains championnats d'Europe prévus en Norvège n'auraient pas lieu.

J'avais depuis longtemps racroché mes baskets au porte-manteau, je n'avais plus envie d'organiser une compétition importante, comme les Championnats du Monde de Millau ; non pas que j'avais trouvé ça ennuyeux, bien au contraire, mais une fois dans une vie cela suffit. Mais là, j'ai réalisé que le mouvement ULM n'aurait pas de compétition internationale pendant deux ans ; ç'aurait été très dommageable aux efforts de tous ceux qui ont travaillé à Millau, et de tous ceux qui ont essayé de mettre sur pied un système valable sur le plan sportif, aussi bien à la FFPIUM qu'à la FAI. Il se trouve que j'étais en relation avec Richard FENWICK, Président de l'Aéro-Club de France, pour d'autres raisons ; on s'appelait au téléphone régulièrement, je lui disais que cette situation était stupide, et lui me demandait si l'on pouvait faire quelque chose...

Bref, de fil en aiguille, nous nous sommes mis à gamberger là-dessus, et il m'a dit : «de combien as-tu besoin ?» Je faisais les comptes sur Millau et je lui ai répondu : «Vraiment en faisant un truc dans une caravane sur un champ dans la Beauce, je pense qu'avec 10-15 briques on peut faire un Championnat, pas glorieux, mais au moins qu'il y ait un Championnat du Monde d'ULM cette année». FENWICK a dit : «Banco». A partir de ce moment là, j'ai fait tout ce que j'ai pu pour que ce Championnat ait lieu.

**J.M.C. :** Quel est ton sentiment sur le désistement tardif des Belges, sachant qu'il y a deux ans ils ont glissé des «peaux de bananes» pour nous retirer l'organisation du premier Championnat du Monde ?

H.A. : J'avais senti depuis longtemps que tout ne «baignait pas dans l'huile». Je l'avais senti très exactement au dernier CIMA justement, quand j'ai vu que personne chez les Belges n'en avait pris la responsabilité ; aucun nom n'était avancé, c'était toujours la Fédération, c'était toujours un collège, ce n'était jamais une personnalité précise. André FRAITURE, qui était à mon avis la personne la plus compétente et la mieux désignée pour organiser ce Championnat, ne voulait pas prendre de responsabilité. Or à partir du moment où personne ne veut porter le chapeau, c'est mal engagé. On l'a bien vu après, le règlement n'est jamais arrivé ; on a senti que c'était en train de tourner court. Ce qui est dommage c'est que l'on ne s'en soit pas rendu compte plus tôt ; moyennant quoi, on ne se serait pas retrouvé au mois de Juin comme deux ronds de flanc.

**J.M.C. :** Est-ce que cela ne remet pas un peu en cause le mode d'attribution d'un Championnat du Monde ou d'Europe à un pays par le CIMA, en fonction uniquement de la personnalité et de la physionomie du délégué d'un pays ?

H.A. : Oui et non, Non d'abord parce que je ne pense pas qu'il y ait de réglementation qui permette de garantir que les gens tiennent leurs engagements. On le voit à tous les niveaux, même au plus haut niveau de la politique internationale. Il y a des pays qui au dernier moment se désistent sur leurs engagements. Donc de toute façon, on ne pourra jamais obliger les gens. En revanche, ce que l'on pourrait faire, et ce que l'on aurait pu faire, c'est les aider plus, essayer de voir les problèmes, éventuellement leur demander s'ils avaient besoin d'aide ; parce que je ne pense pas que ce soit très heureux que la France soit tout le temps organisatrice de Championnat. Si j'ai insisté pour qu'on le fasse, ce n'était pas pour «la France» c'était simplement pour que ça se fasse, ce qui n'est pas du tout la même chose. Je pense qu'à l'avenir il faudrait vraiment une aide de la part de la CIMA. Ce n'est pas facile d'organiser un Championnat, et je comprends tout à fait que les Belges aient eu des difficultés ; en les aidant un petit peu on

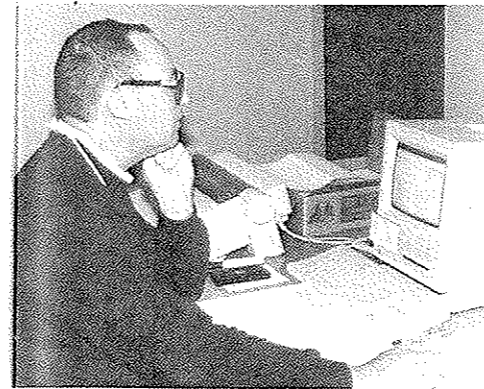
Hubert AUPETIT présentant l'épreuve du jour aux pilotes et chefs d'équipes.

*Photo Damien BERNA*



Les feuilles de classement, les fiches d'épreuves, nous les devons à Pierre ANGOT et à son ordinateur.

*Photo VOL MOTEUR*

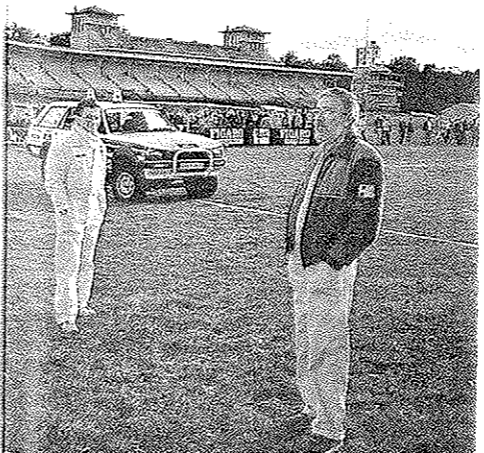


Jacques MANGENOT (à gauche) et Gilbert DEBIEZI à la lecture des négatifs photos ramenés par les concurrents.

*Photo Jean-Marc COGNOT*



L'Assistance Médicale c'est l'AMSAM, sous la direction du Docteur Guy DREUMONT (à droite sur la photo). Merci aux Automobiles PEUGEOT pour avoir prêté l'ambulance, une 504 DAN- GEL 4 x 4.



## BILAN ET PERSPECTIVES

aurait pu les épauler, au lieu de les titiller sur le règlement, comme l'a fait Ann Welch. Ils ont fini par être écoeürés. Ils ont eu l'impression que la tâche était au-dessus de leur force. Je trouve cela dommage de décourager les gens ; car nous ne sommes pas des salariés, il n'y a que des bénévoles dans tous les pays qui y travaillent, et on ne peut pas demander aux bénévoles ce qu'on demanderait à des gouvernements ou à des administrations.

**J.M.C. :** Faut-il donc envoyer dans le pays retenu un petit collège de stewards internationaux, 1 an avant le début de la compétition, afin de les conseiller, les aider et ensuite qu'ils y retournent une seconde fois pour faire le point ?

H.A. : Non, je ne pense pas que ce soit dans les moyens financiers de quiconque. Je crois qu'il y a un travail à faire par le Président de la CIMA ou par quelqu'un de délégué par le Président et représentatif du bureau. Ce n'est pas une tâche énorme, c'est juste, effectivement, aller voir. Sans être grand sorcier, dès le mois de décembre, quand je les ai vus, je me suis dit : hou là là ! C'est mal parti !

**J.M.C. :** Les nations présentes sont-elles représentatives de la pratique ULM mondiale ?

H.A. : Oui, là aussi c'est une réflexion personnelle. Je me suis dit : est-ce qu'un championnat du monde avec sept pays, c'est représentatif ? Réponse : oui, parce que ce sont les sept pays où l'activité ULM est la plus importante. Il y a quand même deux gros regrets. L'Italie, qui a une activité ULM très intense, qui a des constructeurs. Bien sûr chez eux ce n'est pas comme chez nous, mais il y a quand même des effectifs. Pour de bêtes histoires de réglementation, ils n'ont pu venir. Depuis cette année, en effet, ils ont le droit de voler mais dans des conditions très restrictives ; comme ils n'ont pas le droit de faire de compétitions, ils ne peuvent pas faire de sélections, donc ils ne peuvent pas envoyer d'équipe en championnat international.

Et il y a l'Allemagne. Alors là, l'Allemagne, c'est un gros mystère ? Je ne sais pas pourquoi, mais on n'arrive pas à travailler avec eux en commission internationale. Les décisions se prennent à la majorité. Or ils n'arrivent pas à se soumettre à la loi de la majorité. Ils l'ont montré en Espagne, où ils n'ont pas accepté quelque chose qui avait été voté à la dernière CIMA. Ils l'ont montré à nouveau à Chantilly, en prétextant 15 jours avant, que l'hippodrome ne remplissait pas les garanties de sécurité nécessaires à un championnat. Je pense qu'ils étaient de mauvaise foi, car deux observateurs de chez eux sont venus, ils n'ont pris contact avec personne, ils ont vaguement, je pense, regardé les cartes de radio-navigation pour voir où étaient les zones, et ils ont prétexté que l'on n'avait pas le droit de voler à plus de 100 m au dessus de Chantilly, donc que ce n'était pas «vachable», que le terrain était trop petit. Alors réponse aux trois choses : le terrain fait 1 km de long, (je ne connais pas beaucoup d'aérodrome qui soit aussi long) ; pas «vachable» : c'est faux ; il y avait un cheminement tout le temps «vachable» pour sortir de la forêt et qui a été systématiquement imposé dans toutes les épreuves, preuves photo à l'appui ; et dernière chose concernant la réglementation : il est bien clair que pour un championnat du monde on bénéficie de dérogations exceptionnelles, qui ont été obtenues, et qui nous ont permis de voler en toute sécurité à Chantilly. De plus la zone de Creil qu'ils redouaient n'est plus active depuis cette année !

**J.M.C. :** La France a remporté toutes les médailles d'or, est-ce logique pour toi ?

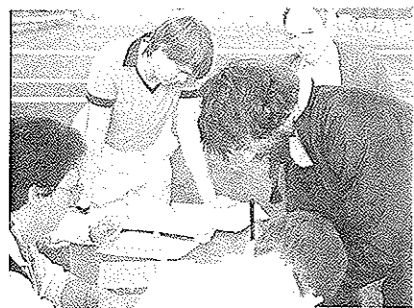
H.A. : Tout à fait. Parce que d'une part, sur le plan technique, nous sommes dans les pays de tête pour l'ULM, avec l'Angleterre et les USA peut-être. Et sur le plan du pilotage, nous avons un entraînement à la compétition, ce que n'a aucun pays. Donc les Français qui sont arrivés n'ont eu aucun problème pour s'accoutumer au règlement des épreuves, ils passaient bien les «portes» comme il le fallait. Ils connaissent leur consommation, alors que les autres pilotes ont mis 1, 2 ou 3 jours à comprendre les règlements, à comprendre leur autonomie. Il y a eu, par exemple, le 1<sup>er</sup> jour, à la 1<sup>ère</sup> épreuve, un tiers de panne d'essence, ce qui prouve bien qu'il y avait un manque de connaissance de la part des pilotes, et pourtant c'étaient des gens très, très valeureux. J'ai d'ailleurs vraiment été étonné par le niveau nettement supérieur à celui de Millau.

**J.M.C. :** Quels sont les enseignements que tu tires de ce Championnat, notamment au niveau qualité des pilotes, des machines.

H.A. : Qualité des pilotes, je viens de le dire ; je trouve que les pilotes, dans les conditions dans lesquelles ils ont volé, qui étaient les conditions limites de vol VFR, ont fait preuve de qualités extraordinaires, ils volent dans des conditions dans lesquelles des avions n'auraient pas volé. J'ai aussi été agréablement surpris par leur compétence pour réagir à l'imprévu, ce qui est une grosse qualité pour un pilote. Il n'y a eu aucune panne moteur, aucun problème, sauf celle de Lionel GRUFFAZ qui, je pense, avait voulu essayer un réglage de carburateur ; mais sinon il n'y a eu aucune défaillance moteur, aucune défaillance machine. Sur le plan des machines, c'est donc très positif ; en plus il faut voir qu'ils ont volé dans des vents forts, avec rafales jusqu'à 25 kts. Que les ULM actuels puissent voler en sécurité dans ces conditions, c'est un progrès énorme (même si on ne s'y amuse pas forcément). C'est le gage de leur maturité. L'enseignement

Chantal MANGENOT (à gauche) enregistre la déclaration d'épreuve de Richard MEREDITH-HARDY (GB) à droite ; tout cela sous l'œil attentif de deux juges internationaux : Andrew VILJOEN (debout à gauche) et Théo RIPP (debout à droite).

Photo VOL MOTEUR



## LE FUELING :

C'est une opération très importante à effectuer. En effet, tous les ULM doivent contenir la même quantité de carburant (carburant = essence + huile). Le pilote doit présenter aux commissaires son ULM réservoir vide ; ensuite il pénètre avec son appareil dans une zone délimitée dans laquelle se font les différentes opérations.

Le pilote verse son carburant dans un bidon de l'organisation. La balance TESTUT est tarée. Ici, Savério NOCERA verse 15 kg de carburant sous l'œil de Roger GUERGUIN.

Photo Damien BERNA



principal qu'on peut tirer, c'est donc que les hommes et les machines sont adultes. Malgré cela nous restons un petit nombre. Dans la continuité de ce raisonnement, je ne pense pas qu'on puisse espérer de progrès importants en nombre de pilotes. Je ne pense pas qu'on soit un jour 10.000. Le travail des cadres fédéraux et des responsables d'associations pour gérer ces quelques milliers de personnes restera très difficile ; et encore en France on est bien loti parce que nous sommes quelques milliers ; mais quand on va dans un pays, prenons la Belgique, où ils ne sont que quelques centaines, c'est vrai que ça me paraît à la limite de leur force d'organiser des rassemblements exigeants comme le sont les rassemblements de la FAI. De fil en aiguille, je me dis que, manquant d'énergie et manquant de pilotes, ce qu'il faut c'est avoir plus d'énergie et plus de pilotes, en s'ouvrant, en se rassemblant avec d'autres pilotes, avec d'autres énergies motivées par les mêmes désirs, qui sont de voler de façon relativement autonome, à l'intérieur des aérodromes quand c'est possible et commode, sinon en « tous terrains ». Il y a bien d'autres aéronefs qui sont capables de cela ; les autogyres, de nouvelles catégories d'avions légers comme les Avid Flyer, les parachutes à moteur, beaucoup d'appareils expérimentaux, construits en amateur, capables de décoller et d'atterrir dans des terrains très courts. Et puis il y a ce qu'il y aura demain ; en résumé, il y a une tendance générale de l'aviation vers des aéronefs plus campagnards. Il serait bon et c'est une question de survie, de s'unir avec ces gens, d'ouvrir la FFPIUM aux autogyres, à ces avions, à cette catégorie de gens, pour avoir plus d'énergie, plus de forces, et donc mieux gérer. A Chantilly, nous étions une trentaine d'organisateur, nous avons beaucoup travaillé parce que c'est beaucoup de travail de mettre de tout ça sur pied pendant 2 mois, pour finalement arriver sur ce magnifique terrain de l'hippodrome, et nous occuper de 30 pilotes qui n'ont intéressé personne. Je ne dis pas cela péjorativement, mais il faut reconnaître que les médias ne se sont pas du tout intéressés car pour eux ce n'est pas intéressant : il n'y a plus d'accidents, les ULM arrivent à l'heure et volent très bien. Pour arriver à comprendre pourquoi Alain TEFFAUD ou pourquoi Alain PETIT est meilleur que les autres, il faut un travail en profondeur qui dépasse largement ce qu'on attend du journaliste « grand public » ; il faut vraiment être très spécialisé, très bien connaître le sujet pour faire passer au gens la fibre sportive de la compétition ULM. Donc, ce qui est dévevant, c'est de s'être dépensé autant, pour finalement si peu de résultats. On aurait pu, avec pratiquement le même nombre d'organisateur, les mêmes énergies, et les mêmes épreuves, rassembler trois fois plus d'aéronefs, répartis en classes par exemple pour respecter l'authenticité de chacun (par exemple une ou deux classes ULM, une classe autogyre, une classe 150/300 kg, etc.).

Pour moi, c'est presque un rêve d'arriver à rassembler 100 pilotes pour un Championnat du Monde, qui pourra s'appeler Championnat du Monde d'aviation tous-terrains ou ce que l'on veut, mais qui sera vraiment un Championnat du Monde, vraiment un rassemblement, vraiment une fête aérienne, ce que n'ont été ni les Championnats de Millau, ni ceux de Chantilly, et ce que ne seront pas les prochains si l'on ne se décide pas à les ouvrir. Avec 100 pilotes sur un terrain les médias viendraient, les sponsors viendraient, le public viendrait, et du coup tout serait facile à organiser. Car jusqu'à présent, ça a été la galère il faut bien l'avouer. Quinze briques de déficit à Millau, autant à Chantilly si la tombola et les subventions ne bouchent pas les trous. A Chantilly, nous avons même dû sortir notre petite caméra vidéo, faire des images, les montrer et les commenter nous-mêmes pour arriver à faire passer quelque chose à la télévision ! Quant au contenu des épreuves, il suffirait de simplifier un peu, en gardant la même rigueur, et toujours les quatre axes : navigation, économie, vitesse, pilotage de précision qui sont les quatre mamelles de l'aviation, quel que soit l'aéronef.

J.M.C. : Est-ce la politique que va adopter le CIMA pour les années futures ?

H.A. : C'est bien joli de parler d'une telle ouverture, mais il faut savoir ce qu'on veut dire. Car aujourd'hui, parmi tous les aéronefs que je viens de citer, seuls les ULM ont réellement les moyens réglementaires de leurs ambitions, c'est-à-dire, de pouvoir voler à peu près partout (malgré l'arrêté sur l'avis des maires, qui n'est pas appliqué et qui ne nous empêche pas de faire des vaches jusqu'à preuve du contraire). Donc, ce qu'il faut voir, c'est qu'il y a un travail réglementaire à venir, extrêmement important, et qui correspond aux désirs de nombreux pilotes. Ces pilotes ont besoin d'une maison pour les réunir et pour les défendre, alors qu'à l'heure actuelle ils n'ont personne, puisque la FNA gère la réglementation existante, de même que la FFPIUM gère la réglementation ULM. Une fédération ne doit pas faire que gérer ce que lui impose le législateur. Elle doit rassembler et proposer une organisation qui convienne aux besoins des usagers. Il y a donc un combat extrêmement ambitieux à l'intérieur, et qui ne sera efficace que si il est coordonné sur le plan international. Car il y a d'autres pays qui ont des réglementations différentes.

Convenablement relayée par la F.A.I., cette quête de liberté sera beaucoup plus efficace. La reconnaissance de l'ULM par la F.A.I. a fait beaucoup dans bien des pays pour assouplir la réglementation. Je pense que de la même façon si un mouvement d'aviation « tous terrains » était pris en compte par la F.A.I., cela faciliterait le travail de tous ceux qui veulent une réglementation plus souple dans tous les pays.



Puis le pilote, ici Jean-Yves LEBIHAN (à droite), aidé de son assistant, Jean-Claude PIERRE (à gauche), verse le carburant pesé dans le réservoir de son ULM.

Photo Jean-Marc COGNOT

Le réservoir est plombé par un officiel

Photo Damien BERNA



Le numéro du plomb est consigné sur une feuille de plombage. Ici c'est Jean-Marc COGNOT qui œuvre.

Photo Damien BERNA



J.M.C. : Revenons un petit peu en France. Si ce que tu proposes se met en pratique cela prendra plusieurs années. L'année prochaine, il doit y avoir un championnat de France, des championnats régionaux, il faut sélectionner une équipe pour les championnats d'Europe. C'est toujours les mêmes pilotes, 30 à 40 maximum qui s'intéressent à la compétition. As-tu des propositions ou des réflexions, des suggestions, ou des éléments de travail à fournir ou à susciter auprès de la commission ?

H.A. : Il faut rester ouvert sur les épreuves, il faut effectivement essayer de nouvelles épreuves comme on le fait régulièrement, et donc ne pas se bloquer sur un règlement avec un grand R. Mon sentiment personnel est que d'une part, il faut faire des épreuves de vitesse, ne plus se gêner pour dire que l'on fait des épreuves de vitesse. Il faut se débarrasser de cette mesure de vitesse mini, qui est épouvantable à conduire et qui a des résultats assez décevants suivant les conditions. Il faut essayer de varier les exercices de précision d'atterrissage pour les pendulaires, parce qu'on voit bien que maintenant ils font le 250 systématiquement. Je ne sais pas s'il faut faire passer une porte différente à chaque coup, ou trouver d'autres règles en s'intéressant à d'autres domaines de l'aviation qui font les mêmes choses.

J'ai lu par exemple un compte-rendu des championnats du monde de pilotage d'avion. Il y avait des épreuves de précision d'atterrissage assez intéressantes. D'autre part, j'ai découvert à Chantilly une épreuve qui s'est révélée très intéressante : l'épreuve de navigation, avec beaucoup de points à photographier, mais avec un temps de préparation très court, et avec une durée limitée pour la réussir. C'est-à-dire que ce soit en même temps une épreuve de navigation et une épreuve de vitesse. Par exemple donner deux heures à un pilote pour photographier le plus possible de vingt points.

Les gens doivent être à la fois de très bons navigateurs pour trouver les points, mais ils doivent être d'autant meilleurs navigateurs, qu'il faut qu'en plus ils aillent très vite. Ils ont donc moins de temps pour réfléchir entre les points, et, quand ils se trompent, ils se trompent très fort.

C'est une épreuve que j'aimerais voir dans les prochains Championnats de France. Sinon, je trouve que la Commission Sportive marche formidablement bien quand on la compare aux commissions des autres pays. Je voudrais cependant ajouter, que dans la préparation de ce championnat, je me suis senti très seul. A part Jean-Claude THOMAS, Bernard d'OTREPPE et Patricia TAILLEBRESSE qui m'ont régulièrement téléphoné pour manifester leur soutien, personne ne m'a appelé, ni les membres de la commission, ni les pilotes. Cela aurait été plus agréable et mieux, je pense, que je puisse préparer les épreuves avec certains pilotes, qu'ils me donnent leur avis. J'ai regretté d'être arrivé à Chantilly tout seul, comme si j'étais un organisateur américain, et que les Français soient une équipe française arrivant en Amérique. En gros c'est ça.

J.M.C. : La dernière question est en rapport avec les Championnats de France ou Régionaux, qui s'adressent à des pilotes d'un niveau, disons d'un label supérieur. Est-ce qu'il ne faudrait pas mettre sur pied quelque chose au niveau régional du style rallye ou randonnée sur deux jours, pour inciter les pilotes à sortir du tour de terrain, et peut-être montrer ainsi aux pilotes que les randonnées en ULM ce n'est pas impossible ou réservé à une élite ?

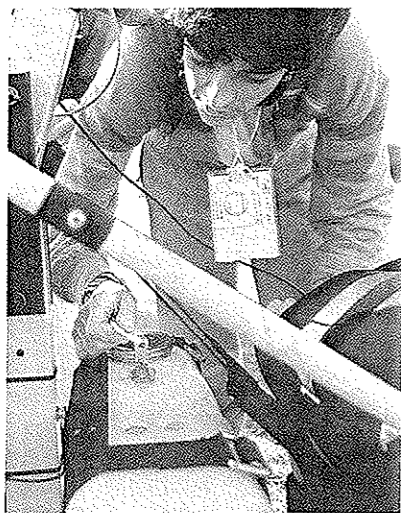
H.A. : D'une part, je constate que les championnats régionaux, sauf exception, ça marche assez peu, du moins jusqu'à présent ; soit parce qu'il n'y a personne, soit parce que les organisateurs ne sont pas à la hauteur. Il faut dire qu'ils ont beaucoup de mal. Pourquoi ? Parce que les règlements sont assez pointus et assez difficiles à appliquer. D'autre part, je constate que les rallyes, les randonnées, et autres manifestations du même type n'ont finalement jamais marché non plus. C'est-à-dire que ça a toujours été le dilemme :

— Vous ne faites pas des compétitions assez populaires,

— Oui, mais quand nous cherchons à le faire, il n'y a personne non plus. Cette année, par exemple, à quelques exceptions près, les gens qui ont fait la Grande Course, n'ont pas fait les autres épreuves de la FFPIUM. Je pense que l'on pourrait trouver un moyen terme, en supprimant les épreuves régionales basées sur le règlement des Championnats de France, et en cherchant des formules plus simples. Plutôt que d'imposer un règlement compliqué à des gens qui l'appliquent mal, mieux vaut programmer une épreuve style « mini Grande Course » sur le week-end, par exemple une navigation en étoile avec 36 points dans la région : faites le plus de km possible autour de ces points en 24 ou 48 h., en vous ravitaillant comme vous voulez, mais avec tant de vaches obligatoires.

La simplicité de l'épreuve même attirerait les gens, le thème de l'épreuve les pousserait à sortir de leur terrain.

Sinon, pour descendre encore un cran en-dessous, parce que c'est vrai que pour participer à ce genre d'épreuve, il faut quand même être sûr de soi, il faut organiser des petits rallyes, des « pique-niques aéronautiques » ; quand un pilote a quitté son terrain une ou deux fois, il en garde l'habitude. Mais là je pense que l'on empiète sur le travail des écoles. Car il y a un gros boulot de perfectionnement à assurer dans les écoles. Une école qui n'apprend aux gens qu'à faire des tours de piste est une école qui fait des pilotes qui ne « servent à rien » à l'ULM. Dès



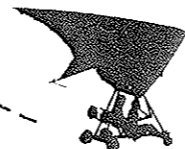
Le concurrent, ici Patricia TAILLEBRESSE, vérifie que le plombage est correct; ainsi pas de contestations possibles ultérieurement.

Photo Damien BERNA

## BILAN ET PERSPECTIVES

qu'ils auront volé quelques heures en ULM, ils se rendront compte que ça leur coûte à peu près le même prix que l'avion; et puis ils arrêteront parce que le plaisir devient limité. Certaines écoles, au contraire, j'en connais, organisent des petits rallyes, fabriquent des pilotes qui au lieu de s'ennuyer sur le terrain à tourner comme au manège, vont, dès qu'il fait beau, se balader, ou faire des trucs marrants.

On n'arrivera jamais à rendre les gens heureux malgré eux, à leur faire faire du vol en campagne malgré eux, mais je pense qu'il y a tout de même un gros effort à faire pour motiver les pilotes à s'échapper vers les campagnes. De chacune de mes randonnées ULM, je garde des souvenirs de découvertes et de rencontres inoubliables...

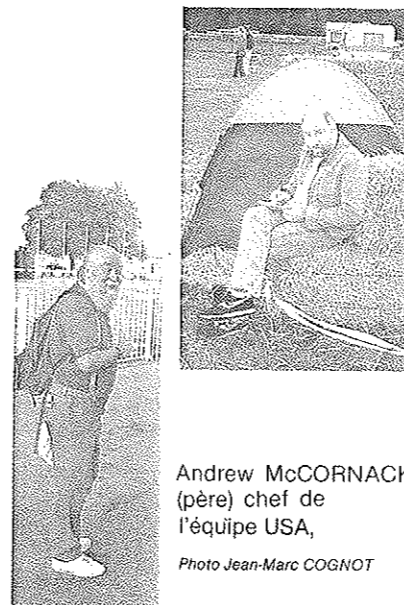


## CLASSEMENT GÉNÉRAL CHAMPIONNATS DU MONDE U.L.M. 1987

PLACE	Nat.	NOM du concurrent	Type appareil	Clas	Nav 04	ECO 05	Nav 06	PA 09	Nav 09	TOTAL
<b>CLASSE PENDULAIRE</b>										
1	F	TEFFAUD Alain	Mustrotax 377	A	1000	1000	500	1000	900	4400
2	F	LEBIHAN Jean-Yves	Racer Air création SX 12	A	816	833	750	900	900	4199
3	NL	VLUGT Willem	Racer Air création SX 12 rotax 47	A	887	833	625	950	900	4195
4	F	WITTA Olivier	Racer Air création SX 12	A	816	961	750	1000	550	4077
5	GB	MEREDITH-HARDY Richard	Aérial Arts 110/rotax 447	A	887	388	1000	750	1000	4025
6	GB	BEALE Nigel	Aérial Arts 110/rotax 277	A	1000	930	250	950	600	3730
7	F	BRU Gilles	Racer Air création SX 12	A	816	457	750	850	700	3573
8	GB	HOBSON Graham	Mainair Flash 2/rotax 462	A	297	628	250	950	800	2925
9	GB	CLEGG Richard	Mainair Flash 2A/rotax 462	A	398	736	500	700	500	2834
10	F	TAILLEBRESSE Patrice	Racer Air création SX 12 rotax 47	A	750	872	125	550	500	2797
11	GB	REYNOLDS Alan	Aérial Arts 130/rotax 277	A	426	380	500	950	500	2756
12	GB	NORTH John	Mainair Flash 2/rotax 462	A	199	659	250	675	600	2383
13	GB	HICKS Peter	Pegasus Flash/rotax 447	A	820	581	0	600	300	2301
14	B	GOSSELET Bernard	Microbel Must/rotax 447	A	398	814	0	425	600	2237
15	SP	LOPES RAMOS Julio	Air création/rotax 50B	A	500	512	0	750	300	2062
16	NL	OOSTLANDER Marinus	Racer Air création SX 12 rotax 47	A	684	481	250	0	400	1815
17	GB	RILEY John	Southdown raven X/rotax 447	A	363	581	0	550	300	1794
18	F	GRUFFAZ Lionel	Must pacif diff rotax 447	A	492	814	0	0	0	1306
19	F	GRUFFAZ Alain	Must pacif diffusion rotax 447	A	816	481	0	0	0	1297
<b>CLASSE OPEN</b>										
1	F	PETIT Alain	Sirocco/Arplast/Rotax 377	B	1000	1000	1000	350	1000	4350
2	F	D'OTREPPE Bernard	Albatros/Rotax 377	B	841	793	667	200	750	3251
3	F	NOCERA Saverio	Vector 627 Avulnor Rotax 377	B(t)	526	270	333	500	267	1896
4	SP	GIMENEZ José Manuel	Tango rotax 377	B(t)	385	364	0	700	267	1716
5	GB	BRIDGELAND Robert	Sirocco rotax 377	B	267	446	250	175	200	1338
6	GB	BARR Ish	Sirocco rotax 377	B	0	248	167	650	267	1332
7	BR	ROSARIO Miguel	Mig-M20/ Yamaha 180	B(t)	60	397	0	700	0	1157
8	SP	TOMAS LOUVEIRO Ramon	Chickinox Super/rotax 377	B(t)	385	96	0	425	133	1039
9	B	MAZY Benoit	Sirocco/rotax 377	B	306	248	167	0	267	988
10	US	McCORNACK Jack	Ultra star/rotax 377	B	NPV	NPV	NPV	NPV	0	0
<b>SOUS CLASSE TUBES ET TOILE</b>										
1	F	NOCERA Saverio	Vector 627 Avulnor Rotax 377	B(t)	526	270	333	500	267	1896
2	SP	GIMENEZ José Manuel	Tango rotax 377	B(t)	385	364	0	700	267	1716
3	BR	ROSARIO Miguel	Mig-M20/ Yamaha 180	B(t)	60	397	0	700	0	1157
4	SP	TOMAS LOUVEIRO Ramon	Chickinox Super/rotax 377	B(t)	385	96	0	425	133	1039

## CLICHÉS...

Jack McCORNACK (fils), le seul pilote des USA, Photo Jean-Marc COGNOT



Andrew McCORNACK (père) chef de l'équipe USA, Photo Jean-Marc COGNOT

Ramon TOMAS LOUVEIRO (SP) à bord de son CHICKINOX Photo Damien BERNA



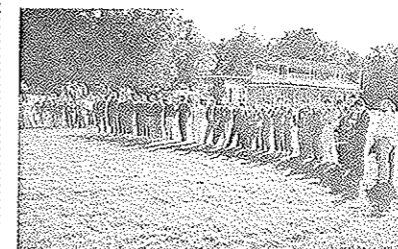
## LA REMISE DES PRIX :

Les trophées offerts par l'Aéro-Club de France Photo Jean-Marc COGNOT



Les pilotes rassemblés

Photo Jean-Marc COGNOT



Classe Pendulaire : Alain TEFFAUD (F) Champion du Monde 1987

Photo Damien BERNA

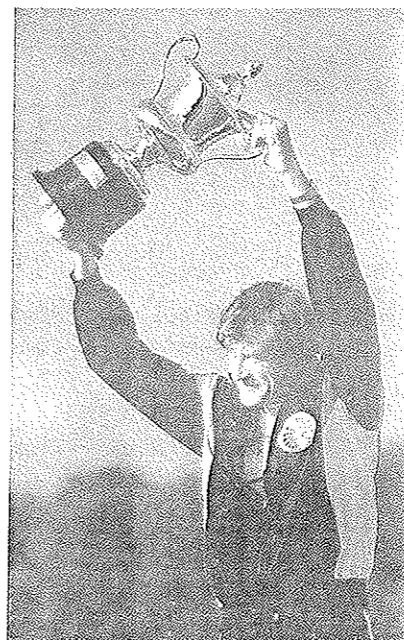


Le tiercé gagnant ! Alain TEFFAUD (F) - 1<sup>er</sup> (au centre) Jean-Yves LEBIHAN (F) - 2<sup>e</sup> (à gauche) Willem VLUGT (NL) - 3<sup>e</sup> (à droite)

Photo VOL MOTEUR



Classe Open : Alain PETIT (F) - Champion du Monde 1987 Photo Damien BERNA



Le tiercé gagnant : Alain PETIT (F) - 1<sup>er</sup> (au centre) Bernard d'OTREPPE - 2<sup>e</sup> (à gauche) Saverio NOCERA (F) - 3<sup>e</sup> (à droite)



## Classement par équipe :

Ce sont les Chefs d'Equipe qui ont reçu les trophées.

- 1<sup>ère</sup> - LA FRANCE  
Jean-Claude THOMAS (au centre)  
2<sup>e</sup> - LA GRANDE BRETAGNE  
David COLE (à gauche)  
3<sup>e</sup> - L'ESPAGNE  
Guido FERNANDEZ (à droite)

Photo Damien BERNA



## PRIX DU MEILLEUR NAVIGATEUR

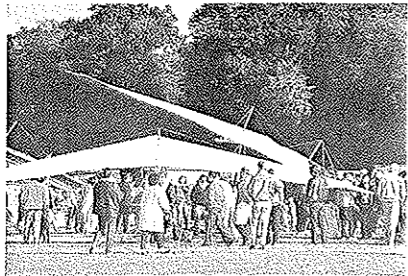
Ce prix récompense, dans les 2 classes, le pilote qui a totalisé le plus de points au cours des épreuves de navigation.

Jean-Marc COGNOT (au centre) remet le prix à Alain PETIT - F - (à gauche) pour la classe Open et à Richard MEREDITH-HARDY - GB - (à droite) pour la classe Pendulaire.

Photo Damien BERNA



Le public était au rendez-vous en cette journée. Photo Damien BERNA



Hubert AUPETIT amène les résultats définitifs aux pilotes et assistants qui sont tous regroupés sous la tente de l'Equipe de France ; en effet, les Français offrent un cocktail à tous en ce dernier jour, pour fêter la victoire. De gauche à droite : Ed. LOHMAN (Chef d'Equipe des Pays-Bas), Jean-Claude THOMAS, André FRAITURE et Hubert AUPETIT.

Photo Damien BERNA



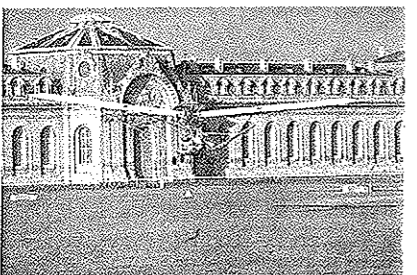
L'ambiance est à la fête et à la détente en ce samedi pluvieux du 10 octobre. De gauche à droite : Jean-Marc COGNOT, Patrick DESBIEN, Jean-Claude THOMAS.

Photo Damien BERNA

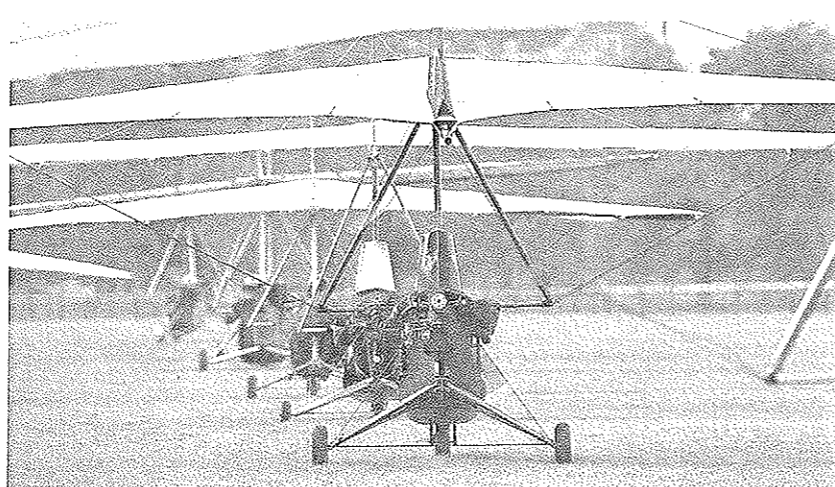


Saverio NOCERA sur son VECTOR 627

Photo VOL MOTEUR

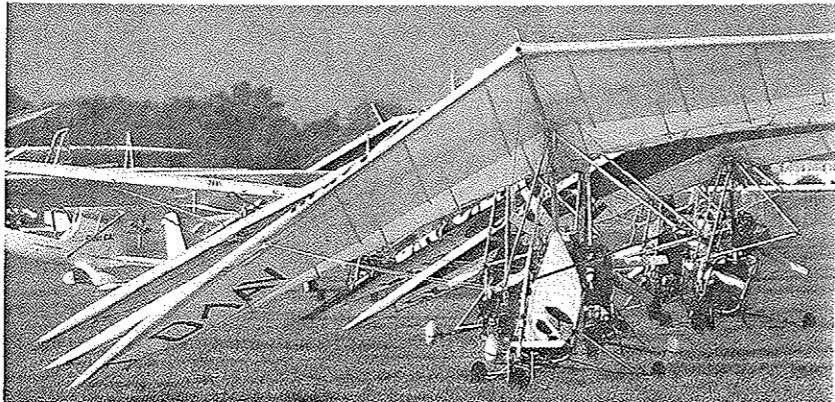


Les Anglais en file indienne, Photo Damien BERNA



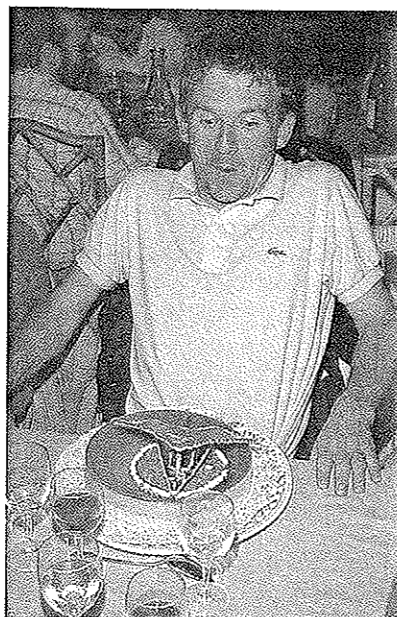
Des ULM du Championnat

Photo Damien BERNA



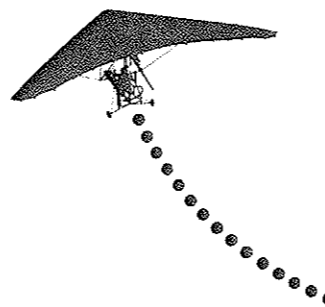
Hubert et l'ULM en sucre

Photo Damien BERNA



### LE PRIX STARTEC REMIS A ALAIN PETIT

Alain PETIT a reçu le prix de la Société STARTEC. C'est Alain VERCAMMEN GRANDJEAN qui est le président de cette compagnie de biotechnologie. Cette action vise à récompenser le meilleur apport technologique pour ce 2<sup>e</sup> Championnat du Monde ULM. Alain PETIT est le responsable de l'entreprise ARPLAST. Il fabrique des hélices qui équipaient beaucoup d'ULM français à cette compétition.

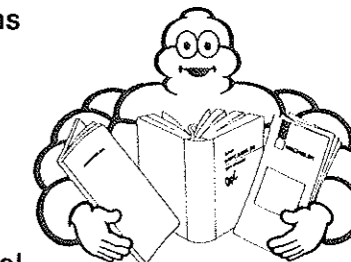


## 2<sup>e</sup> CHAMPIONNAT DU MONDE U.L.M. 1988 CHANTILLY-FRANCE ÉQUIPE DE FRANCE

La F.F.P.L.M. remercie les Sociétés suivantes pour le soutien matériel apporté à l'Equipe de France :

VLD  
PARIS

Fournisseur Officiel  
des Combinaisons  
de Vol



MICHELIN

adidas

Fournisseur Officiel des Tenues

Fournisseur Officiel  
des Cartes



## commission enseignement

### A TOUS LES CANDIDATS A L'EXAMEN D'INSTRUCTEUR FÉDÉRAL

Pour établir votre dossier, nous prévenons le plus tôt possible de votre décision de vous présenter à une session d'examen.

Afin de nous aider dans l'organisation des sessions (convocation des Testeurs, nombre et choix des appareils à utiliser, selon le nombre de candidats), les dossiers complets doivent être retournés à la Commission Enseignement 1 mois avant la date choisie ; merci de votre collaboration.



Alain FAIVRE, Responsable de la Commission Enseignement. Photo Jean-Marc COGNOT.



### CALENDRIER DES SESSIONS D'EXAMEN :

Pendulaire et multiaxes :  
14/16 mars 1988  
VELIPLANE CLUB 77450 ESBLY  
Responsable : Roland MAGALLON

Pendulaire et multiaxes :  
15/17 Juin 1988  
Centre ULM Saint-Exupéry  
DELTA AQUITAINE  
47360 MONTPEZAT D'AGENAIS  
Responsable : Philippe BOUCHERAT