

L'histoire de l'aviation au Maroc





Au Maroc que *Solar-Impulse* vient de joindre, se tient désormais un salon de l'aviation, le seul de l'Afrique du Nord (voir *Aviasport* n° 686 de mai 2012). Ce n'est pas étonnant car ce pays a un vrai passé aéronautique. Explications.



L'armée française fait usage du ballon sphérique *Dar El Beida* en 1907 à Casablanca.

Par sa situation géographique, le Maroc fut associé au développement de l'Aéropostale durant la première moitié du XX[e] siècle. Des acteurs français et marocains ont favorisé cette aventure aérienne et leurs héritiers ont continué à œuvrer dans l'aéronautique pour s'assurer que le royaume chérifien s'impose comme un acteur essentiel dans ce domaine en Afrique. L'un deux, Brahim Tahari, connaît parfaitement le sujet.
Je lui ai posé quelques questions.

Vous avez eu un parcours aéronautique intéressant. Pourriez-vous le décrire brièvement ?

Je suis natif de Rabat, où j'ai fait mes études primaires et secondaires. J'ai été engagé volontaire dans les Forces royales Air en février 1966. En 1968, j'ai décroché ma licence de pilote militaire ; en 1969, j'ai effectué un stage à la base d'Avord en France ; puis en 1971, j'ai obtenu la licence de pilote privé avion et en 1995, la licence théorique de pilote professionnel. J'ai terminé ma carrière en tant qu'instructeur examinateur pour prendre ma retraite en 2008.

Vous êtes le président fondateur de l'Association nationale de l'histoire de l'aviation au Maroc (l'ANHAM) Que pouvez-vous nous dire de votre association ?

Notre association a pour but de promouvoir l'histoire de l'aviation au Maroc. Cependant, ce ne sera pas le seul sujet abordé par notre association. Nous nous attaquerons à des sujets culturels, sociétaux, qui touchent aussi bien les jeunes que les aînés. Le staff est constitué de cinq personnes. Nous avons déjà tenu plusieurs conférences depuis 1983 sur l'histoire de l'aviation au Maroc, notamment au Centre culturel français de Tanger, au lycée Regnault et à la radiodiffusion de Tanger.

En tant que président de l'ANHAM, vous avez longuement travaillé sur l'histoire de l'aviation au Maroc. Quelles furent les événements marquants de ces pages aéronautiques ?

*** Balbutiements :** la première machine aérienne à venir onduler dans les cieux marocains fut un ballon sphérique qui survola Casablanca en 1907. Ce baptême pacifique de l'espace aérien du Royaume ne dura pas très longtemps. A cette époque, la population exacerbée par le traité d'Algésiras qui plaçait le Maroc sous le protectorat des puissances européennes, commence à se révolter. Ce sentiment xénophobe, soutenu discrètement par l'Allemagne, une des grandes concurrentes de la France dans la région, provoque des massacres de Français. La France entame la campagne de la Chaouïa, cette grande plaine qui entoure Casablanca et s'empresse d'utiliser le ballon à des fins militaires. Ce sera le début d'une utilisation des moyens aériens pour mener des campagnes contre toutes les tribus insoumises du pays. Cette affectation militaire s'intensifiera au cours des ans en fonction de l'amélioration des machines. Après la victoire française, Moulay Hafid détrône son frère qu'il considère comme trop proche des Français et se proclame Sultan du Maroc.
Il faut ensuite attendre le 13 septembre 1911 pour voir arriver un avion à Casablanca. Le quotidien de presse, *Le Petit journal*, avait décidé d'organiser un raid aéronautique à travers le pays. Il avait fait transporter la machine dans des caisses par bateau de France au Maroc. Remonté sur place, les organisateurs souhaitent montrer aux autorités marocaines, que l'avion pouvait remplacer les moyens traditionnels de communication. Jusqu'à cette date, tout le courrier était acheminé par des cavaliers (les *Rekass* ou facteurs) qui voyageaient de relais en relais en changeant de monture ou en donnant les lettres à un autre convoyeur. Le gouverneur de Casablanca, M. Guebas rédige deux missives adressées au Sultan Moulay Hafid. Dans ces courriers, qui sont envoyés sous couvert du Pacha de Casablanca, il lui explique l'arrivée de l'avion dans son pays et



Un décollage, dans la campagne de Rabat, au cours d'un vol préparatoire.

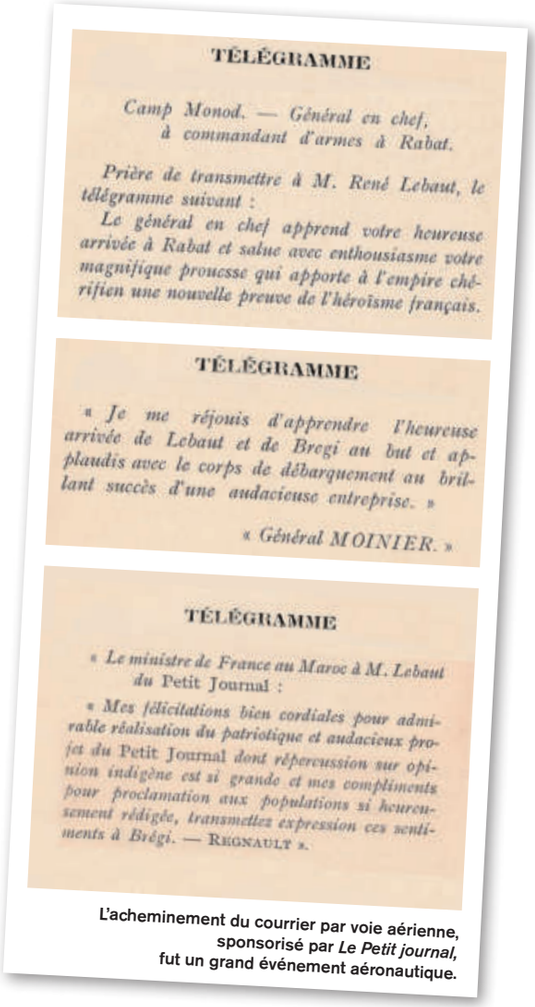


Le Sapeur Barge et René Lebaut.

Les débuts de l'aéronautique au Maroc ; le raid Casablanca–Fez du 19 septembre 1911.

son utilité pour l'acheminement du courrier. Il confie la première lettre à un cavalier et la deuxième à l'avion qui devait rallier en une journée Casablanca à Fès, une des villes impériales, où séjournait le Roi. Il espérait ainsi démontrer d'une manière magistrale la supériorité de la machine sur les moyens coutumiers. L'avion[1] piloté par M. Brégi accompagné par René Lebaut du *Petit Journal* s'envole de Casablanca le 13 septembre 1911. Malheureusement, une fois arrivé à Rabat il tombe en panne à cause d'un problème de magnétos. Le sirocco vient aussi perturber le bon déroulement de l'opération. Il faut attendre jusqu'au 19 septembre pour que la réparation soit terminée et que la météo se calme. Le même jour, la machine décolle de Rabat pour Meknes et repart immédiatement pour Fès. Cependant, le cavalier était déjà arrivé et devant cette démonstration peu convaincante, le Sultan refuse d'accepter l'avion et décline abruptement l'offre de vente. Cette première épopée aéronautique est racontée par le journaliste dans son livre intitulé de *Casablanca à Fez en aéroplane (raid du Petit Journal)*, préfacé par le général Roques, inspecteur permanent de l'Aéronautique militaire.

Après de difficiles négociations entre la France et l'Allemagne, les deux pays signent le 30 mars 1912 le traité de Fès qui établit l'organisation du protectorat français sur le Maroc. Le Sultan marocain sous la pression des troupes françaises qui campent sous les remparts de Fès, accepte ce traité. Le pays devient un protectorat espagnol au nord et au sud, tandis que la France hérite du centre du pays. Dans ce système politique, la hiérarchie marocaine est maintenue, mais le pouvoir réel se trouve dans les mains du Résident général qui représente la puissance coloniale française. Ce dernier demeure à Rabat. Il faut se souvenir que le Maroc était un pays essentiellement agricole et lorsque les pluies ne tombaient pas suffisamment, le manque de nourriture rendait les tribus particulièrement agressives entre elles et contre le pouvoir représenté par le Résident. Au Maroc, ces périodes sont connues sous le nom *d'époque de Siba* qui signifie anarchie entre les tribus. Dès la signature du traité, la France fait venir des avions militaires et parmi les pilotes, on mentionnera la présence d'un Chinois de Shanghai, Do-Hu, engagé dans l'armée française et qui va activement participer à de nombreuses incursions aéronautiques dans le ciel marocain. Assez rapidement, la France établit des escadrilles dont les Farman sont chargés, soit de transmettre des messages ou des vivres aux troupes au sol, soit de bombarder les tribus insoumises. Sous la conduite du général Lyautey, qui était le Résident général de France au Maroc, une guerre de pacification s'engage dans le Moyen-Atlas.



TÉLÉGRAMME

Camp Monod. — Général en chef, à commandant d'armes à Rabat.

Prière de transmettre à M. René Lebaut, le télégramme suivant :

Le général en chef apprend votre heureuse arrivée à Rabat et salue avec enthousiasme votre magnifique prouesse qui apporte à l'empire chérifien une nouvelle preuve de l'héroïsme français.

TÉLÉGRAMME

« Je me réjouis d'apprendre l'heureuse arrivée de Lebaut et de Bregi au but et applaudis avec le corps de débarquement au brillant succès d'une audacieuse entreprise. »

« Général MOINIER. »

TÉLÉGRAMME

« Le ministre de France au Maroc à M. Lebaut du Petit Journal :

« Mes félicitations bien cordiales pour admirable réalisation du patriotique et audacieux projet du Petit Journal dont répercussion sur opinion indigène est si grande et mes compliments pour proclamation aux populations si heureusement rédigée, transmettez expression ces sentiments à Brégi. — REGNAULT ».

L'acheminement du courrier par voie aérienne, sponsorisé par *Le Petit journal*, fut un grand événement aéronautique.

Brahim Tahiri

Brahim Tahiri est le président de l'Association nationale de l'Histoire de l'aviation au Maroc (ANHAM) et détient sur le sujet une connaissance encyclopédique. Né à Rabat le 1er avril 1948, il fréquente tout d'abord les bancs de l'école primaire de l'Avenue Foch et ensuite fait ses études secondaires au lycée At-Tadili (ex-Poitiers). En 1966, après avoir obtenu un CAP, il s'engage dans l'armée de l'air et commence ses classes à la base école Forces royales Air de Marrakech. Il passe son brevet en 1968 sur T-6 et suit ensuite un stage de perfectionnement sur avions à hélice à la base d'Avord en France. Il quitte l'armée en 1971 et intègre le ministère des travaux publics. Il devient en 1973 et 1974, moniteur bénévole à l'Aéro-club de Kenitra (ex-Port-Lyautey).

Il passe ensuite à l'Aéro-club de Tanger où il œuvre en tant qu'instructeur, puis en tant que chef pilote. En 1984, il est affecté par le ministère des transports à l'Aéro-club royal de Laayoune avant d'intégrer le service de l'aviation légère en tant qu'examinateur de la direction de l'aéronautique civile et ceci jusqu'en 2008, date à laquelle il prend sa retraite. Durant cette prolifique carrière aéronautique, il a aussi participé à divers rallyes aériens. En Espagne, en 1985, il se classe 4e au rallye aérien du roi Juan Carlos et au Maroc en 1985 aussi 2e au rallye des villes impériales (Rabat, Fez, Meknès, Marrakech). En 1986, il participe au championnat du monde de rallyes aériens à Castillon de la Plana en Espagne. Il participe aussi en 1987 à la cinquième édition de la fameuse épopée Toulouse–Saint-Louis-du-Sénégal qui célébrait l'Aéropostale et obtient le trophée de l'équipage le plus tenace et le plus sympathique. Brahim nous a confié qu'à cette occasion et pour le féliciter d'avoir participé à cette épreuve, il a reçu les clés de la ville de Toulouse. Depuis sa retraite, il travaille en tant qu'instructeur à l'Aéro-club royal de Casablanca et donne aussi régulièrement des conférences sur l'histoire de l'aviation dans les centres culturels, au lycée français et dans les lycées marocains, ainsi qu'à la radio et à la télévision. Il a d'ailleurs participé au Marrakech Air Show afin de faire connaître au public l'histoire de l'aviation de son pays.

L'association qu'il préside a été créée en octobre 2000. Ses objectifs sont les suivants : encourager les motivations aéronautiques chez les jeunes, diffuser largement l'histoire de l'aviation au Maroc, commémorer les dates clés de l'aviation au Maroc, promouvoir l'aviation légère et touristique dans toutes ses composantes (parapente, deltaplane, parachutisme, ULM, aéromodélisme, pilotage). Brahim Tahiri souhaite également créer un musée de l'air à Rabat à l'instar des autres capitales mondiales.

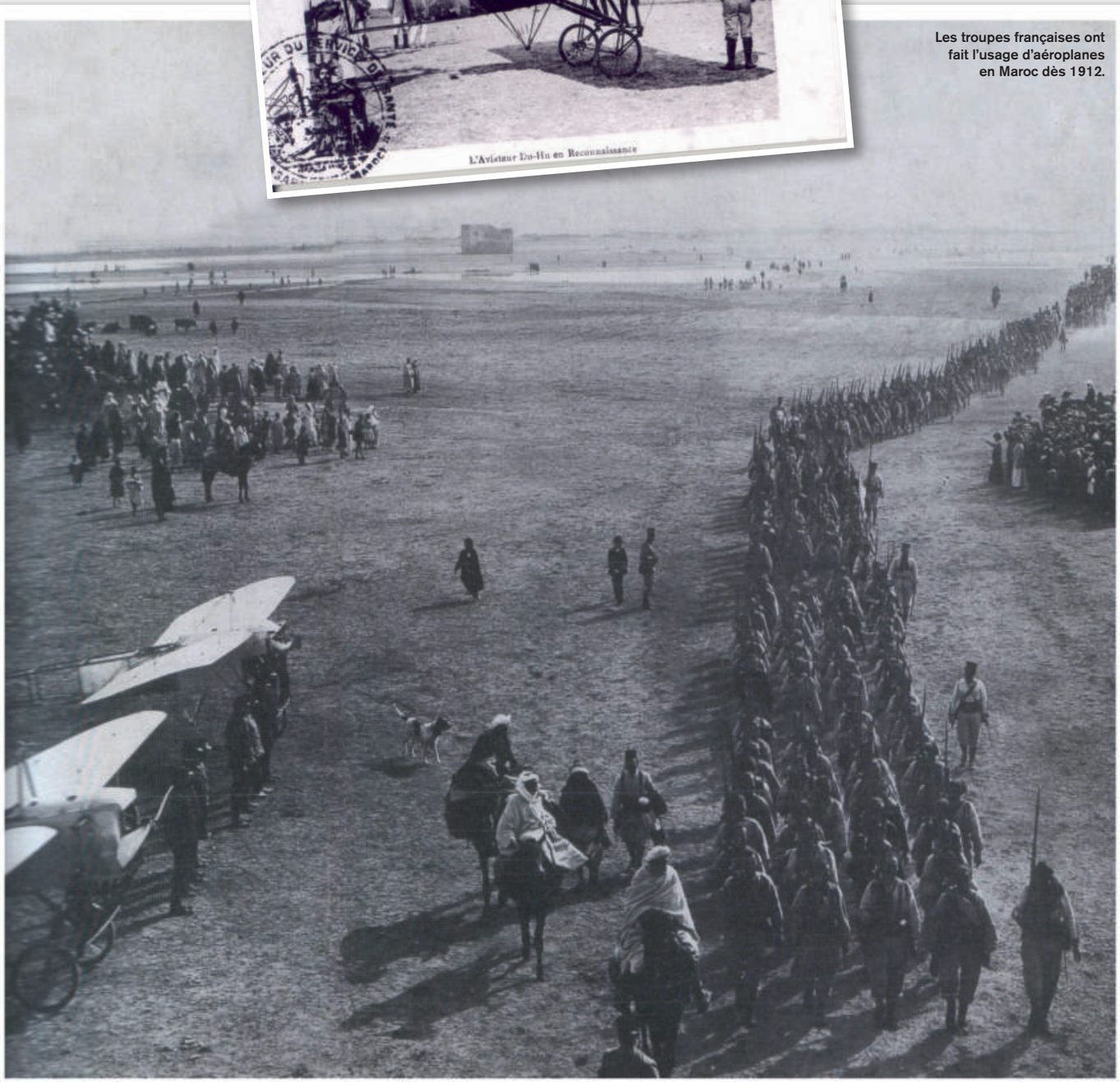
Il possède à cette date 11 000 heures de vol. Son érudition et sa gentillesse le rendent éminemment sympathique.

الجمعية الوطنية لتاريخ الطيران بالمغرب
ASSOCIATION NATIONALE DE L'HISTOIRE DE L'AVIATION AU MAROC
ANHAM

La communication en terrain hostile et montagneux s'avéra très rudimentaire. L'aviateur Do-Hu, entre autres, repérait les militaires au sol et leur jetait, soit des messages, soit des provisions. Les fantassins répondaient en écrivant leurs messages à même le sol que le pilote parvenait à lire du haut des airs. Il semblerait d'ailleurs que les Français ont commencé à élaborer leurs techniques de largage de bombe au Maroc, technique qu'ils utiliseront ensuite durant la première guerre mondiale.

*** Un visionnaire :** finalement la « *der des der* » se termine. A la fin des hostilités, Latécoère, le fabricant d'avions s'est trouvé avec un stock de machines ayant perdu leur utilité. Or Latécoère était déjà venu au Maroc dès mars 1918 pour rencontrer le général Lyautey et lui proposer l'idée géniale d'utiliser ses avions dans les colonies pour transporter le courrier. Ainsi, le 3 mars 1918, deux appareils Salmson décollaient-ils de Toulouse, respectivement pilotés par Lemaitre et Junquet, transportant chacun un passager : Latécoère et de Massimi. Accidentés, les appareils ne peuvent continuer. Le 8 mars, Latécoère repart avec Lemaitre et se pose le 9 à 16 h 30 à Casablanca. Il rend visite au général qui accepte de signer un contrat postal, si celui-ci lui est apporté en avion. En mars de l'année suivante, a lieu un voyage se décomposant comme suit : Toulouse–Casablanca–Rabat–Le Canet. Il incluait la visite à Lyautey, lequel a signé le contrat.





Les troupes françaises ont fait l'usage d'aéroplanes en Maroc dès 1912.

L'arrivée de la colonne Brulard à Casablanca, à gauche: les premiers avions arrivées au Maroc en 1912. (Photo Quai d'Orsay).

Afin de prouver la célérité de ce nouveau moyen de transport, ils avaient transporté un bouquet de violettes fraichement cueillies et un exemplaire du journal *Le Temps* daté de la veille. La foule qui les attend, parmi laquelle se trouve le Grand-Vizir El Mokri, représentant du sultan Moulay Youssef, est impressionnée par la rapidité du courrier qui n'a mis que deux jours pour atteindre sa destination, alors que quatorze jours sont nécessaires par voie maritime.

Le général aide au financement des installations nécessaires. Le nouveau sultan, Moulay Youssef, contrairement à son prédécesseur est beaucoup plus réceptif à l'aviation. Ce monarque avait compris que la fiabilité croissante du matériel allait engendrer une suprématie des appareils sur les caravanes. La compétition allait bientôt devenir insoutenable pour les moyens terrestres. Il accorda donc, en 1919 à Rabat, l'autorisation au maréchal Lyautey et à Pierre-Georges Latécoère d'ouvrir le service de l'Aéropostale. Didier Daurat est nommé responsable de la ligne Toulouse–Casablanca et œuvra diligemment et âprement pour organiser les liaisons aériennes. Il fera le vol inaugural de la ligne le 1er septembre 1919. A partir de cette date, l'aventure est lancée et s'arrêtera en Amérique du Sud. De cette date et jusqu'en 1925, le capitaine Roig s'occupera de la découverte et de la prospection des champs d'aviation entre Casablanca et Dakar. Accompagné de Lefroit et Bonnord comme mécaniciens, Joseph Roig avait pour mission de reconnaître l'itinéraire et d'implanter des escales à Agadir, Cap-Juby, Villa-Cisneros, Port-Etienne, etc.. Une fois ce travail terminé, la ligne est ouverte jusqu'à la capitale du Sénégal.



L'épopée des lignes Latécoère et la première grande étape, Toulouse–Casablanca suivit les côtes marocaines.


« LIGNES AÉRIENNES LATECOÈRE »
FRANCE – ESPAGNE – MAROC
Avion-Poste Français
Toulouse-Rabat en 2 JOURS
Via Barcelone, Alicante, Malaga
DÉPARTS DE RABAT TOUS LES JOURS
Pour tous renseignements : Tarifs, Passagers, Marchandises, etc., s'adresser :
LIGNES AÉRIENNES LATECOÈRE, Camp d'Aviation Militaire, RABAT - Téléph. 7.88
PUBLICITÉ OFFICE, Avenue Dar-El-Maghzen, Rabat



Au temps des guides marocains dans les avions de l'Aéropostale.

Les conditions particulières le long du trajet obligent l'Aéropostale a inventer de nouveaux modes de navigation. Paradoxalement, alors que le Maroc subit la plupart du temps des tempêtes de ciel bleu, les phénomènes météorologiques à Casablanca varient suivant les saisons. Un brouillard peut s'installer durablement pour la journée, rendant très délicats les atterrissages. Comme l'Aéropostale recherchait impitoyablement une régularité de métronome pour l'acheminement du courrier, les ingénieurs ont créé des moyens d'atterrissage fiables, comme le goniomètre, pour permettre aux pilotes de respecter les horaires.

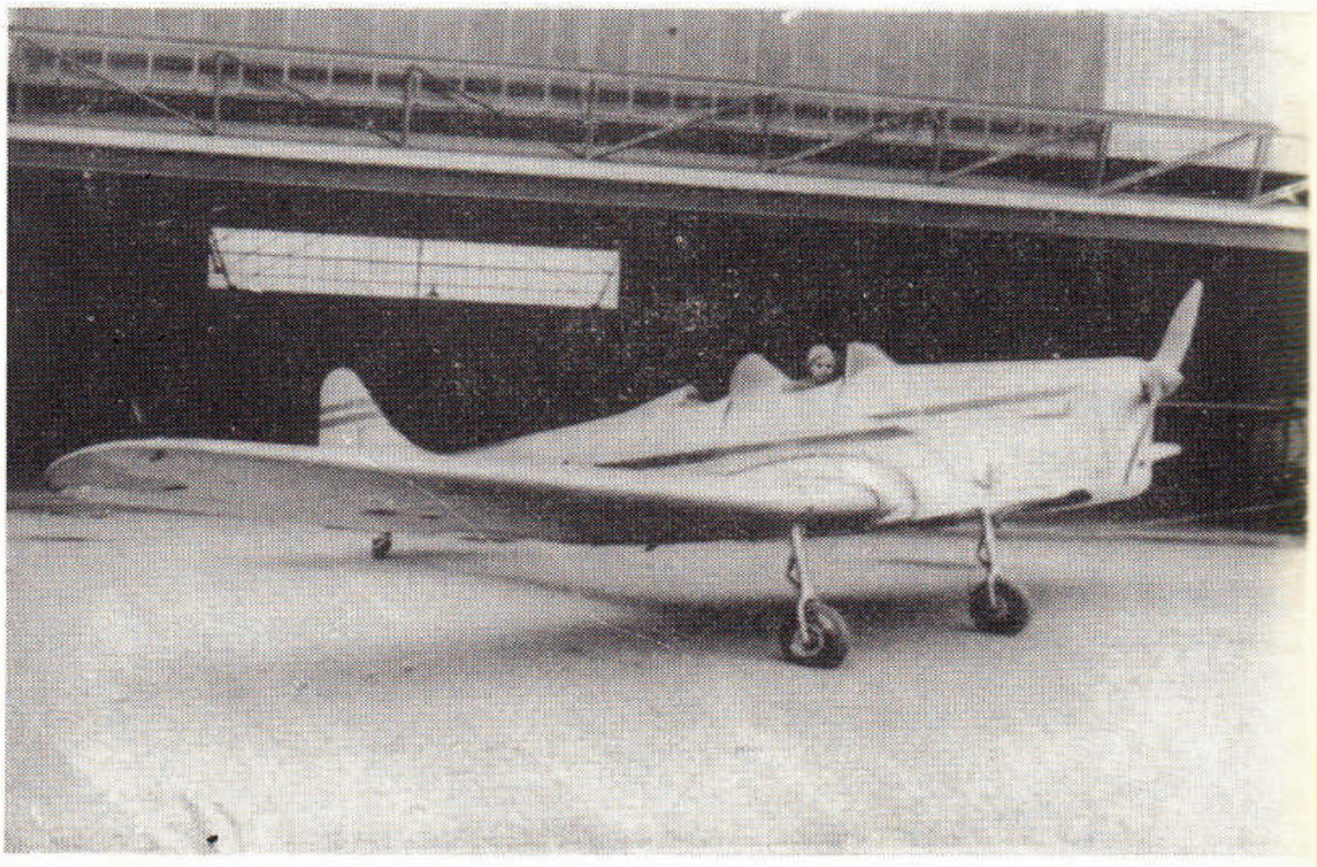
*** Les oubliés de l'Aéropostale :** tout le monde connaît les nombreux pilotes qui ont volé sur cette ligne mythique : Mermoz, Saint-Exupéry (qui a passé son brevet de pilote à Rabat en 1921), Guillaumet, Dewoise, pour ne citer que les plus célèbres. Cependant, une autre catégorie de passagers mérite d'être citée : les guides. Au Maroc, la coutume et le bon sens impliquaient que les caravanes terrestres, qui traversaient le pays pour faire du commerce, soient sous la protection du gouvernement (en conséquence, chaque convoi était accompagné par un guide qui repré-



ثريا تتوسط أستاذيها بمدرسة الطيران
الاول نوكيرا الاسبانى والثانى دولشنال الفرنسى

Touria Chaoui, première femme pilote marocaine.

ثريا تتدرب على الطيران



sentait le Sultan ou une autorité locale). Ces guides étaient connus des tribus, et comme ils se substituaient à l'Etat, ils offraient non seulement une protection armée, mais aussi une autorité légale. Il est évident que cette défense n'était pas infaillible, mais elle offrait un sérieux gain de sécurité. Afin de protéger les avions, les équipages et le courrier contre les attaques des pillards, il fut décidé d'embarquer des représentants du pouvoir à bord des machines. Ces derniers pouvaient aussi guider les pilotes en cas de problèmes de navigation dus par exemple à des tempêtes de sable. En quelque sorte, ces guides faisaient partie de l'équipage, sous la bienveillance du Makhzen [mot générique qui symbolise l'Etat – NDA]. Malheureusement, à cette époque, il n'était pas facile de trouver des personnes qui remplissent toutes les conditions, à savoir : parler français ou espagnol, avoir une autorité morale conséquente auprès de la population et surtout des pillards, et accepter de monter à bord de ces machines volantes. Les guides embarquaient donc dans les avions et se faisaient connaître des tribus et de leurs chefs, assurant ainsi une certaine tranquillité aux pilotes et mécaniciens. Quand les rotations aériennes sont devenues plus importantes, tous les pilotes ne pouvaient pas bénéficier de cette protection et ils s'exposaient à des prises d'otage et demandes de rançon s'ils atterrissaient hors des escales. Nous pouvons donc inscrire au patrimoine de l'aventure aérienne postale les noms de Attaf, Mayan, Boum, Mbarek, Oulad Maatalah, Oulad Bachir N'Dour, Chtouka Izerguiyin, etc. Ils purent, par leur présence, aider au développement des liaisons aériennes. Mais ces guides ne furent heureusement pas les seuls Marocains à survoler leur pays. Certaines de leurs compatriotes voulurent se lancer aussi dans l'aventure aérienne.

*** Les aéro-clubs marocains :** le premier Marocain qui s'éleva dans les cieux fût le Pacha de Marrakech, Thami El Glaoui. En 1913, il embarqua à bord du Blériot XI piloté par Do-Hu. Le même jour, un deuxième Marocain allait bénéficier de cette possibilité : le Cheikh de Marrakech, Chouaib Doukali. Il reçut son baptême de l'air par le même pilote. Avec l'arrivée de nouveaux appareils, le Maroc voit la naissance des aéro-clubs, qui sont établis sur le même modèle qu'en France. Casablanca est la première ville à en accueillir un. Puis suivent les villes de Rabat, Fès, Oujda, Tanger. La plupart des membres étaient Français, mais il faut savoir que quelques Marocains suffisamment fortunés adhèrent à ces clubs. La plupart des autochtones étaient des industriels mordus de compétitions automobiles ou de motos. Ils étaient branchés dans la mécanique et il leur fut facile de franchir le pas et de se passionner pour l'aviation.

Il est intéressant de noter que le premier pilote marocain qui obtint son brevet en 1930 à Casablanca était de confession juive et s'appelait Benytah. Son frère aussi apprit à piloter et réussit son brevet. D'autres Marocains de confession musulmane obtinrent aussi leur brevet, tels que Chenaf à Casablanca, Benabdallah à Rabat, Mchich à Kenitra et Chérif Benabdessalam à Tanger, La Seconde Guerre mondiale mit un point d'arrêt temporaire à ce développement. L'engouement reprit après la fin des hostilités et en 1951, la première femme marocaine, et d'ailleurs la plus jeune femme arabe à réussir son examen de pilote, s'appelait Touria Chaoui. Elle avait 16 ans, quand elle gagna ses ailes à l'école de Tit-Mellil, malgré tous les obstacles liés à sa condition de jeune femme marocaine. Le roi Mohammed V l'a reçu en compagnie de la famille royale à Rabat. D'ailleurs ce roi a voulu plus tard montrer son attachement à l'aéronautique lorsqu'il choisit l'avion pour revenir de son exil de Madagascar en 1955. Depuis Moulay Youssef, qui avait, comme on l'a déjà vu, autorisé l'entrée de l'aviation, tous les rois du Maroc ont favorisé le développement de cette activité dans leur pays. La première licence marocaine fût attribuée à Moulay Hassan, alors Prince, sous le numéro 001-1958.

De 1961 à 1997, Hassan II a entrepris de « *marocaniser* » l'aviation militaire. Cette discipline a cru exponentiellement durant son règne. Il a ouvert des écoles militaires et a jeté et consolidé les bases de l'aéronautique au Maroc. Cet appui s'avère essentiel, car le rôle fédérateur des rois a entraîné toute la population dans cet élan. Le pays a toujours maintenu un lien privilégié avec la France et fut l'un des premiers à acheter des *Caravelle*. Il a aussi accueilli le Concorde pour des essais en vol. En effet, lorsque l'on voulait franchir le mur du son, on pouvait le faire sans trop de difficulté entre Tanger et Dakar, car le bel oiseau survolait principalement l'océan et le désert.

L'aviation commerciale a continué à croître. Quant aux aéro-clubs, ils se développent jusque dans les années 1990, mais ensuite on assiste à une chute du nombre de pilotes jusqu'en 2011. Il faut savoir que voler au Maroc n'est pas particulièrement simple, et les autorités exigent qu'ils remplissent une pléthore de tâches administratives. On note cependant depuis 2011 une relance de l'activité de l'aviation légère.

Cette tradition aéronautique commencée avec l'Aéropostale perdure et le Maroc développe une politique industrielle dynamique en aviation. Le pays possède de nombreux atouts humains et cherche à s'imposer comme la porte d'entrée de l'Afrique pour tous ces marchés.



En parallèle, des bases militaires se sont installées, qui ont tourné jusqu'à l'Indépendance.

Propos recueillis
par Pierre-Philippe REILLER

Merci à Brahim Tahiri pour la narration de cette tranche d'histoire de l'aéronautique au Maroc et pour les photos historiques.

[1] Il s'agit d'un biplan Breguet III (RU-1) piloté par Henri Brégi à moteur Canton-Unné. Cet avion existe encore, exposé dans la chapelle parisienne du musée des Arts & métiers dans « son jus » de 1911 – NDLR.

Une certaine conception de la vie !

Outre la passion du vol, que nous partageons avec tous les aviateurs, c'est une conception de la vie, fondée sur la **Liberté** et la **Responsabilité individuelle** qui caractérise la communauté des pilotes d'ULM ; elle les tient liés, guide leurs actions, les accompagne partout, leur donnant la force de lutter contre le mal qui ronge notre Société et qui se manifeste par la déresponsabilisation de l'individu, son infantilisation, son encadrement étroit et une réglementation pesante et omnipotente.

Le pilote ULM est individuellement et totalement responsable du maintien du bon niveau de ses compétences, de son entraînement, sans être dépendant de qualifications imposées nombreuses et variées ; il est responsable de la conscience qu'il a de son état de santé ; il est responsable du choix de son appareil et ensuite du suivi de sa maintenance qu'il peut assurer lui-même.

Le plus extraordinaire… c'est que cela marche parfaitement !

Je constate souvent l'étonnement, quand ce n'est pas l'effarement, de ces personnes imprégnées du tout « certifié », « encadré » et « réglementé », lorsque nous leur faisons découvrir les vertus du système « **déclaratif** », un adjectif peu usité en aviation… et qui les effraie !

Liberté et responsabilité individuelle sont donc pour nous des fondements de la vie qui sont plus que des notions abstraites ; d'autres que nous souhaiteraient en bénéficier. Mais nous, nous avons la chance de les vivre dans la pratique de notre passion du vol ULM.

Piloter un ULM et en être propriétaire, c'est bénéficier d'une réglementation adaptée et flexible, beaucoup moins contraignante que celle appliquée à l'aviation légère traditionnelle certifiée ; mais il est évident qu'en contrepartie elle repose sur la pleine confiance dans la compétence et dans la responsabilité des individus.

Ce qui signifie qu'en cas de problème, d'incident ou d'accident le pilote et propriétaire d'ULM devra assumer, autant au civil qu'au pénal la pleine responsabilité de ses actes ou de ses manquements aux prescriptions des textes réglementaires ; sans pouvoir se réfugier derrière une certification, des ateliers agréés ou des organismes de contrôle.

Le pilote et propriétaire d'ULM bénéficie de beaucoup de liberté… il doit pour la mériter faire preuve d'un esprit responsable particulièrement développé !

Cette réglementation ULM, c'est notre bien le plus précieux ; il est de notre devoir de le conserver et de le défendre farouchement. Notre objectif reste donc plus que jamais notre maintien dans l'Annexe II. N'en déplaise à certains esprits chagrins, il nous faut tout à fait, pour conserver nos repères et garder notre cap, une philosophie de vie qui nous motive et nous pousse en avant : celle de continuer à vivre notre passion « **libres et responsables** ».

Bons vols cet été !



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

en bref



SLALOMANIA France 2012
2ème étape à Couhé-Vérac
du 2 au 4 août 2012.
Organisateur : CUBYC / FFPLUM.

Rassemblement National des Femmes ULM les 6, 7 et 8 juillet 2012 sur l'aérodrome de Niort - région Poitou-Charentes

Toutes les informations sur le site fédéral, espace « Voler au féminin » et le site du Comité Régional
www.ulm-poitou-charentes.fr.

Journée de la femme pilote ULM les 21 et 22 juillet 2012

sur l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim (LFGB).

Organisée par le Comité Régional Alsace et le Centre ULM de Haute-Alsace.



TOUR ULM

du 27 juillet au 3 août

Départ et arrivée à Bourg-en-Bresse.

> Bourg-En-Bresse LFHS
Concentration vendredi 27
> départ samedi 28
Grey LFEV samedi 28

> Sarrebourg LFGT
samedi 28 au soir
Chambley - LFJY dimanche 29

> Charleville-Mézières LFQV
dimanche 29 au soir
Merville-Calonne - LFQT lundi 30

> Le Touquet LFAT
lundi 30 au soir

> Le Touquet LFAT
mardi 31 Journée de repos

L'Aigle - LFOL mercredi 1er

> Blois Le Breuil LFOQ
mercredi 1er au soir
Montluçon-Domérat - LFLT jeudi 2

> Ambert LFHT jeudi 2 au soir
Saint Rambert - LFLR vendredi 3

> Bourg-En-Bresse LFHS
arrivée vendredi 3 Soirée de gala

Si vous souhaitez y participer, il reste encore quelques places !
Dossier d'inscription sur www.ffplum.com

REX

Le retour d'expérience REX de la FFPLUM est fonctionnel sur le site fédéral. Les liens sont proposés sur la page d'accueil.
www.ffplum.com
N'hésitez pas à en promouvoir l'utilisation auprès de nos membres, et à utiliser vous-même cette opportunité pour que vos expériences relatives à la sécurité de notre activité profitent à tous.

Fédération Française de Planeur Ultra Léger Motorisé - **FFPLUM** - 96 bis rue Marc Sangnier - 94704 Maisons-Alfort cedex
Tél. **01 49 81 74 43** - Fax. **01 49 81 74 51** - email : **ffplum@ffplum.com** - site internet : **www.ffplum.com**

Agence Magaral & Associés - 06.2012 - 01 47 25 35 25 - crédit photo FFPLUM et DR.