



200 m de route vous emmènent à 200 m.

200 m de piste vous emmènent où vous voulez !



L'Aventure en ULM

POUR LES NULS

... complètement...
... quasiment...
... à peu près...
... pas tout à fait...
... pas du tout...



Le guide
(presque) infaillible
et sans prétention
pour décoller
vers de nouveaux horizons
en toute sérénité
écrit par des Aventuriers
pour des Aventuriers
en herbe !

avec la participation de

Jérôme Prompsy
Henry de Lavenne
Laurent Trizac
Marc Sgarroni
Jean-Marco Chevallet
Sylvie Lebevre
Alain Martin
Thibault Robert
Gilles Perdu
Sandra Moreels
Jean-François Monier
Alain Réveillon
Louis Collardeau
Hervé Ribet

— Commun'Vol
— Raid Gaulois
— Air Flash
— Fly in Desert
— La Grande Course
— La Grande Escapade
— GPS Art
— L'AFH
— PNVM
— L'EMF



Fédération Française d'ULM



Pôle Événementiel, Loisir et Promotion
Comité Directeur FFPLUM

#_ Sommaire

INTRODUCTION

Invitation #1 —

Le fuel du pilote voyageur : sa philosophie vue par Jérôme Prompsy

Invitation #2 —

L'aventure en ULM pour les nuls vue par Henry de Lavenne

Chapitre I —

Bien choisir sa destination et sa façon de devenir aventurier

Pays autorisant le vol en ULM

Les différentes façons de devenir aventurier

#_ La méthode routard ou la méthode Carte Bancaire

#_ Mot d'ordre : plaisir et découverte

#_ Voyager en France

#_ Les destinations stars pour débiter sa vie d'aventuriers

#_ Partir encadré par une agence de voyages spécialisée sur les vols ulm

#_ Tu veux passer par une agence de voyages étrangère ?

#_ Voyager en jouant avec des circuits à énigmes et des rallyes

#_ Voyager en groupe pour le plaisir de la convivialité

#_ Le vol en Hydro, et oui c'est possible !...

#_ Traverser les montagnes, il y a un pôle vol en Montagne PNVM

#_ Voyager en Europe avec votre ULM... c'est simple avec l'EMF !

Chapitre II — La check-list des démarches administratives

Chapitre III — Ma première aventure !

Chapitre IV — Les documents obligatoires à avoir à bord

Chapitre V — Le matériel à embarquer

Chapitre VI — Contacter les bons organismes et pourquoi ?

Chapitre VII — Astuces de pilotes baroudeurs

Chapitre VIII — Récits et anecdotes d'ULMistes globe-trotters

#_ Introduction

Pourquoi voler et voyager en ULM, c'est génial ?

Voyager en ULM, c'est tout d'abord **rencontrer d'autres personnes passionnées**, c'est également **découvrir de nouveaux paysages voir de nouveaux pays et sortir de sa zone de confort** tout en acquérant une plus grande autonomie...

Ce que ce petit guide va t'apporter

Ce petit guide a simplement pour objectif de te montrer qu'il **est possible de voyager en ULM quelle que soit la machine dont tu disposes** et quel que soit le type d'aventure que tu souhaites entreprendre. Par contre, cela doit toujours se faire en sécurité avec un ULM en bon état et avancer progressivement.

Alors tu es prêt à faire partie de cette belle famille de pilotes ULM où passion, amitié, entraide, découverte, partage, rencontre, émotion sont autant de motivations... ?

Qui peut s'envoler ?

Tous les pilotes peuvent décider de partir en voyage en vol à condition d'avoir **une machine en bon état et un minimum d'expérience concernant la navigation et la préparation d'un vol**. Après chacun choisit son mode de voyage, on a la chance en ULM de pouvoir voyager en solo, en groupe, de façon organisée, à l'aventure, loin ou pas...

Le fuel du pilote voyageur: sa philosophie vue par Jérôme Prompsy



L'aventure en voilier

Tu imaginais: criques désertes, levers de soleil radieux, poissons volants, eau turquoise, palmiers sur les atolls

Ce que tu rencontres: sentiment de déchirer des billets de 100 euros, tout habillé sous une douche glacée, pété de trouille.

Je te laisse deviner quelle est la partie immergée de l'iceberg...

L'aventure en ULM

Le voyageur ulmiste adopte son iceberg, comme le petit prince a adopté sa planète. Avant de publier sur youtube THE vidéo, du banc de sable /co-cotier, ou du col enneigé sous le soleil, il t'aura fallu:

- _ Démarrer avec des câbles cause batterie à plat,
- _ Porter un jerrican (plein) à pied sur 2 km,
- _ Attendre le créneau météo deux jours sous la pluie sous une tente fuyarde,
- _ Changer d'itinéraire au dernier moment...

C'est dit! Bienvenue au club, camarade galérien

1#- Prévois 1h30 de travaux « logistiques » par heure de vol

- _ Scénarios de trajets,
- _ Étude météo,
- _ En essence
- _ Gîte et nourriture
- _ Recharges électriques (smartphone, tablette...)
- _ Parking de l'aéronef
- _ Contacts, aéronautiques et sociaux
- _ Posts Internet

Comme la mère de famille qui rentre du travail, une fois atterri, ta seconde journée de travail commence!

2#- Sois conceptuel, adopte des objectifs « Olympiens »

Ton but n'est pas d'aller à Villefranche, puis à Châteauneuf, puis au Breuil. Ton but est de « retracer une avancée Viking », « révéler les som-

mets des Alpilles » ou « **établir un trajet de migration pour cigognes** », etc... Partir avec un objectif trop prosaïque peut mener à faire de mauvais choix tactiques, en particulier forcer un départ ou un trajet malgré la météo défavorable ou malgré l'état de fatigue. C'est le travail des compagnies aériennes comme Air-France de forcer des trajets et des horaires, mais ici l'on parle de récréatif, pas d'exploitation commerciale...



Au final, le narratif, le récit de l'aventure se construit au cours du voyage, il diffère toujours de ce qu'on avait imaginé.

Il y a des dizaines de voyages projetés vers le Breuil qui se sont retrouvés à Villefranche... avec grand bonheur. Le grand Christophe G., parti pour l'Algérie, s'est retrouvé en Grèce... Le célèbre JMC, parti pour le tour de Belgique, s'est retrouvé à Valencia, en Espagne ! Le joyeux HD, qui visitait la mer noire, ne savait pas à J-2 s'il passerait par Munich ou par Venise...

Tu peux poursuivre des objectifs « Olympiens » même si tu changes d'itinéraire.

3#- Danse avec ta peur

Oui, j'ai souvent peur. La vraie peur : la panne moteur au-dessus d'un terrain hostile, les turbulences dantesques, le fort vent de travers sur la piste, la perte de visibilité, la collision, la nuit qui tombe, le short petrol...

Dans 15 jours, quand tu seras rentré dans ton doux foyer, t'habitera le feu intérieur d'avoir bravé les dangers, d'avoir surmonté les éléments, et ce sentiment-là est transcendant (même si ta femme ne te comprend pas !)

Bien sûr, prends le maximum de marge. Simplement, de temps en temps, en voyage, tu dois te lancer alors que tu n'aurais pas décollé depuis ta base habituelle. Tu dois **sortir de ta zone de confort** !

4#- Ouvre tes chakras

- _ Chaque jour, cultive une heure pour rencontrer la géographie et/ou des personnes localement.
- _ Écoute.

Cela ne génère pas forcément de photos Facebook, mais cela crée ta propre patine, ton humanité, ta fraternité, ta sagesse dans la grande chaîne humaine.



L'aventure en ULM pour les nuls vu par Henry

J'aime bien ce titre « **pour les nuls** », car j'en suis un, vous ne pouvez pas savoir à quel point.

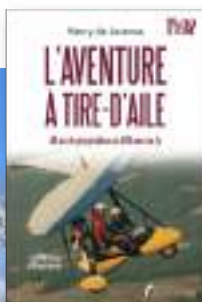
Ceci dit, depuis mon premier vol le 11 novembre 1981 avec Roland Magallon, je rêve toujours et toujours d'aller un peu plus loin. Mon Véliplane, moteur solo 12 CV et son réservoir de cinq litres ne m'a permis que des tours de piste et mon véritable exploit était de m'éloigner d'au moins deux kilomètres.

Comment partir un peu plus loin ? C'est simple le vouloir, un point c'est tout !

Certes, il est plus facile de s'inscrire à un rallye où tout est bien organisé et le travail mâché. Je vous conseille d'ailleurs vivement de vous y inscrire. J'en ai souvent profité et c'est un excellent moyen de se débourrer. Mais j'insiste, le seul moyen de goûter à la véritable aventure est de partir en solo. Ce n'est qu'en avril 1991 que je me décide à couper le cordon et, avec mon premier bi-place tout neuf Bidulm 503, de la Vendée, je rallie le Pic du midi avec ma carte routière sur les genoux, sans radio, et bien sûr sans GPS puisqu'il n'existe pas.

Depuis j'ai survolé 46 pays. 3800h en pendulaire et 800 en autogire. Le détail de tous ces voyages est décrit dans « L'Aventure à tire d'aile », et vous saurez tout sur tout. Quelques exemplaires de ce bouquin seront disponibles à Blois pour les plus acharnés et pour les plus impatients sur [Amazon](#).

Henry de Lavenne



Bien choisir sa destination et sa façon de devenir Aventurier

Pays autorisant le vol en ULM

Il est possible de voyager en ULM pratiquement dans le monde entier et bien évidemment dans toute la France ce qui est sans aucun doute le plus judicieux pour débiter sereinement.

Les différentes façons de devenir aventurier

- Voyager en France
- La méthode routard ou la méthode Carte Bancaire
- Les destinations stars pour débiter sa vie d'aventuriers
- Partir encadré par une agence de voyages spécialisée sur les vols ULM
- Tu veux passer par une agence de voyages étrangère ?
- Voyager en jouant avec des circuits à énigmes et des rallyes
- Voyager en groupe pour le plaisir de la convivialité
- Un autre type d'aventure, artistique cette fois... le GPS Art
- Et le vol en Hydro, et oui c'est possible...
- Pour traverser les montagnes, il y a un pôle vol en Montagne PNVM
- Voyager en Europe avec votre ULM... c'est simple, et l'EMF vous accompagne !

Allez ! nos aventuriers t'expliquent leur façon de voyager, lis la suite...

#_ Chacun sa méthode pour voyager

par Jean Marc Chevallet

Il y a deux façons de voyager en ULM soit **la méthode routard** — c'est-à-dire avec la tente, le matériel de camping et bivouacs sous la machine en autonomie —; soit **la méthode CB** qui consiste à se poser sur un terrain, appeler un taxi et aller à l'hôtel. Chacun choisit ce qui lui correspond le mieux avec la possibilité de mixer les deux.

Voyager en ULM, c'est toute une organisation personnelle concernant l'agencement de la machine, la façon de ravitailler et l'organisation des hébergements.

À chacun sa philosophie et sa façon de faire.

C'est pour cela qu'il est préférable de débiter par des petits voyages sur deux ou trois jours en France et surtout en solo de manière à tester son niveau d'autonomie en termes de préparation du vol et gestion des escales.

L'ULM

Ne surtout pas s'imaginer qu'il faut posséder un ULM croisant à 250 km heure pour pouvoir voyager. En effectuant quelques recherches vous constaterez que la plupart des grands voyages ont été réalisés en pendulaire, en multiaxes "basic" ou en autogire.

Il est important de **bien connaître les consommations de sa machine** en vol aux différents régimes moteur, vitesses, car vous serez sans doute amené à effectuer des calculs plus affinés que lors d'une balade du dimanche. (Dans les mesures de conso, ne pas oublier de minorer les consos durant les temps de chauffe, roulage, descente. Dans les discussions sur les terrains, on entend fréquemment des pilotes annonçant des conso "farfelues" mesurées uniquement au compteur horaire de la machine depuis la mise en route jusqu'à l'arrêt).

Prévoyez également comment procéder pour le ravitaillement en carburant sur un terrain ne disposant pas de pompe et pas de bidons à vous prêter pour aller à la station. Cela arrive très fréquemment... Pour les voyages en France, il est bien d'avoir une carte Total Aéro et éventuellement BP, ce qui permet de ravitailler sur de nombreux aérodromes.

Sinon, il faut envisager des réservoirs souples.

Prévoyez les attaches au sol. Votre machine peut être amenée à stationner plusieurs jours en extérieur sous la pluie et au vent.

Il faut également avoir **un minimum d'outillage** permettant d'effectuer une réparation simple en mécanique ou électricité et surtout réparer une crevaillon.

Lors des vols en Europe, il est inutile de s'encombrer avec de l'huile ou du liquide de refroidissement. On en trouve facilement sur les aérodromes ou en ville si besoin.

Navigation

Avant de partir à l'étranger, consultez les fiches pays sur le site de l'**EMF** (Attention! les infos ne sont pas forcément très à jour) et surtout l'**AIP** du pays qui définit parfois des règles de vol pour les ULM très différentes de celles applicables en France (Autorisations, altitudes, évolutions en espaces contrôlés...)

Savoir où trouver les NOTAM, SUP AIP du pays.

Posséder un logiciel de navigation que l'on maîtrise parfaitement. (Dé-routement, fréquences radio, lecture des espaces aériens...) Il est préférable d'avoir un moyen de navigation de secours en cas de panne de la tablette.

Météo

Ce sera sans doute **l'élément le plus délicat à apprécier**.

La règle de base en voyage, c'est d'avancer lorsque la météo le permet et ne pas attendre d'avoir une météo idéale sur l'ensemble du parcours prévu.

L'idéal étant de ne pas avoir un circuit prédéterminé, mais d'adapter son voyage en fonction de la météo.

Toujours croiser les prévisions avec deux ou trois modèles différents.

Attention aux environnements dont vous n'êtes pas familiers (bord de mer, survol maritime, montagne...). N'hésitez pas à demander conseil aux locaux, cela peut parfois éviter de grosses bêtises.

La réglementation et l'administratif

Certains pays peuvent avoir des particularités réglementaires assez différentes de la France, par exemple :

- Allemagne, la plupart des terrains sont PPR, il faut une présence au sol pour décoller...
- Espagne, interdiction d'entrer en espace aérien contrôlé avec un ULM même si celui-ci est équipé de transpondeur, altitude maxi à ne pas dépasser...
- Italie, hauteurs de vol et règles différentes si ULM est "ADVANCED" ou non.

Certains pays exigent une autorisation préalable, d'autres une visite médicale classe 2, une balise de détresse...

Certains pays exigent une qualification FCL055-VFR, d'autres non.

Mais il est évident qu'il faut parfaitement maîtriser l'anglais aéronautique ou la langue du pays avant d'envisager un vol à l'étranger.

Ne pas oublier que les passages de frontières se font obligatoirement sous plan de vol.

Bien évidemment, avoir les documents administratifs de la machine à jour... et son brevet de pilote.

Ne pas oublier les formalités douanières pour les vols hors Schengen.

Concernant l'assurance, à l'étranger, il faut avoir une attestation RC rédigée en anglais et indiquant le montant maximum couvert. (Certains pays exigent des montants de couvertures différents).

Vérifiez que les pays survolés sont bien couverts par votre assurance RC et, le cas échéant, l'assurance casse de la machine (En général pour l'Europe, il n'y a pas de problème).

Les destinations stars des ULMistes

Les pays frontaliers les plus "faciles" pour commencer un voyage à l'étranger :

1- L'Allemagne

- Lecture des espaces aériens bien plus facile que la France.
- Pas de complications administratives.
- Peu de reliefs.
- De très nombreux aérodromes offrant des facilités de ravitaillement et assistance et déroutement.

2 - L'Italie

- De nombreux aérodromes ou pistes ULM avec un accueil "à l'italienne".
- Navigation plus délicate de par les reliefs et les multiples zones aériennes comme en France.

3 - L'Espagne

- Processus de demande d'autorisation assez fastidieux.
- Interdiction de voler en espace aérien contrôlé ce qui est parfois très contraignant en fonction de la météo et du relief montagneux par endroits.
- De nombreux aérodromes ou pistes ULM et l'assurance de rencontrer des passionnés.
- De très beaux paysages alternant montagnes et mers.

Jean Marc Chevallet

#_ Voyager en France

par Laurent Trizac

Avant de se lancer à l'assaut des pays étrangers, qu'ils soient Européens ou non, tu peux commencer par voyager en France. Beaucoup de contraintes sont ainsi éliminées (langue, contraintes administratives, etc.) et le pilote peut se concentrer sur son vol dans des régions qu'il découvre.

La clef de la réussite d'une telle navigation repose bien sûr dans l'**organisation en amont**.

Le premier point consiste à déterminer la région visitée. En fonction des envies du pilote, toutes les régions sont accessibles en vol. Toutefois des précautions particulières doivent être prises pour certaines régions caractéristiques:

- _ Zones de montagne
- _ Zones militaires
- _ Zones de forte activité aérienne commerciale (Paris notamment)

Une fois la région déterminée, il s'agit de définir les terrains où poser. Plusieurs critères sont à prendre en considération pour choisir le bon terrain:

- _ Distance à franchir entre décollage et atterrissage
- _ Caractéristiques de la piste (longueur, herbe/dur, orientation aux vents dominants) en fonction des compétences du pilote et des caractéristiques de la machine.
- _ Capacité à refueler sur place, que ce soit grâce aux pompes 100LL, UL91 ou SP98 disponibles sur place ou à proximité.
- _ Possibilité de se restaurer et/ou dormir sur place ou à proximité

Une fois posé, il faudra bien souvent refueler.

Le plus facile, mais pas le plus économique, est de sélectionner des terrains sur lesquels une pompe à essence est disponible. Les réseaux les plus connus sont Total ou BP pour lesquels il faut une carte spécifique. Si vous souhaitez voyager, il est utile d'avoir ces cartes dans votre portefeuille.

Certains terrains proposent une pompe 100LL ou SP98 avec règlement par carte bancaire et, plus rarement, par chèque ou espèces.

Il est toujours préférable, durant la préparation de vos vols, de prendre contact avec le club ULM local et de demander s'il y a possibilité de recevoir une assistance de leur part pour refueler.

Vous pouvez toujours prévoir d'emporter dans vos soutes des jerricans, rigides ou souples, pour gérer vous-même, en toute autonomie, le refuel à la pompe automobile locale. Il vous faudra alors trouver le moyen de locomotion jusqu'à ladite pompe.



Certains terrains bénéficient d'une pompe à essence à proximité, accessible à pied. Une reconnaissance sur [Google Maps](#) vous permettra d'avoir facilement ces informations et de choisir vos terrains de destination en conséquence.

En tout cas, prévoyez toujours de quoi payer un plein de carburant en espèces, de même qu'une carte bancaire !

Une fois le plein de la machine organisé, il est temps de penser au pilote et à son passager éventuel.

Il n'est pas toujours aisé de trouver un taxi qui puisse vous amener en ville depuis le terrain. Il est alors préférable de réserver son taxi assez tôt, mais il faut alors intégrer une contrainte horaire, qui peut être difficile à respecter lorsqu'on est en vol. Évitez de vous ajouter une contrainte horaire lors de vos longues navigations. Vous éviterez ainsi la pression psychologique liée à cette contrainte, qui peut parfois faire prendre de mauvaises décisions.

Vous trouverez souvent (pas toujours !) une âme charitable sur le terrain pour vous déposer en ville. Le trajet retour sera alors plus complexe... Ça vaut toujours la peine d'échanger avec les membres.

N'hésitez pas à contacter votre hôtel ou votre restaurant, si vous en avez réservé un, pour qu'il vous envoie un taxi. Les professionnels locaux ont souvent de bons contacts.

Une autre solution à envisager, surtout si vous prévoyez de passer un peu de temps sur place pour visiter la région, est de louer une voiture. Là, diverses possibilités s'offrent à vous :

- _ Agence de location de voitures.
- _ Location entre particuliers.

Vous avez géré le carburant et vous êtes en mesure de vous déplacer une fois sur place... l'étape suivante consiste à gérer l'hébergement et la restauration.



La restauration n'est généralement pas un problème. Vous pourrez facilement réserver un restaurant. Pour l'hôtel, il est fortement recommandé de réserver à l'avance. Si vous avez un véhicule sur place, vous arriverez toujours à trouver un hébergement, quitte à faire un peu de route, mais la réservation est le gage d'un séjour serein.

Votre voyage est organisé. Vous avez défini les terrains où vous poser.

Quelques jours avant le départ, pensez à vérifier les NOTAMS et la météo.

Si vous avez prévu de vous ravitailler avec une aide locale (club ULM), n'hésitez pas à les appeler 1 ou 2 jours avant le départ pour vous assurer que le carburant sera disponible.

Prévoyez toujours des terrains de déroutement, en vous assurant que vous aurez les moyens de gérer une organisation de dernière minute sur place (carburant, hôtel à proximité).

Laurent Trizac, Commun Vol

www.communvol.fr



#- Raid Gaulois. Mot d'ordre: plaisir et découverte par Marc SGARRONI



Depuis plusieurs années, **Raid Gaulois** organise des voyages. Le mot d'ordre: plaisir et découverte. Une équipe sympa et aguerrie vous propose de survoler des régions superbes avec des hébergements de qualité dans une ambiance très conviviale du fait du nombre restreint de participants, pas plus de 10 équipages.

En 30 ans d'expérience aéronautique tant en France qu'à l'étranger, je me suis rendu compte qu'il manquait dans le monde de l'aviation des structures pour les pilotes voyageurs.

Lors de mes voyages, j'ai souvent galéré pour obtenir les autorisations, trouver un hébergement ainsi que le ravitaillement lors des étapes.

Le Raid Gaulois a été pensé et conçu pour des pilotes en attente de ces prestations, proposer des voyages clé en main, vous profitez du vol, nous nous occupons de la logistique.



Marc SGARRONI, Raid Gaulois

www.raid-gaulois-ulm.com



#_ Tu préfères être encadré, alors pars avec une « agence de voyages » par Sylvie Lefebvre

En tant que SARL, notre statut nous contraint à être référencé « **Opérateur de voyages** » pour organiser et vendre du voyage (en ULM ou autre).



Règlementation

- _ Obtenir une Immatriculation en tant qu'opérateur de voyages est une obligation pour qu'une entreprise vende du voyage afin d'assurer la protection des voyageurs.

Contraintes

- _ Cela nécessite d'obtenir une garantie financière et une RC professionnelle en cas de défaillance financière de l'entreprise et en cas de litiges: cela couvre aussi les prestations aux clients et prestataires en cas de faillite ou défaillance financière de l'entreprise pendant un voyage.
- _ Coût élevé de l'assurance et de la RC pro avec contrainte de devoir rendre des comptes financiers chaque année afin d'évaluer le montant de la cotisation.

Avantages et limites

- _ C'est une assurance de sérieux pour les pilotes ULM de voyager avec nous avec une prise de risque financière limitée et couverte.

Privilèges

- _ Assurance annulation couverte par la plupart des cartes bleues grâce au référencement « agence de voyages »
- _ Droit de réserver hôtellerie-restauration, billets avion etc...

Référencé Organisme de voyages

Cette fonction engage la société dans le cadre de ses responsabilités

Tu retrouveras en annexe toutes les agences de voyages de ce village aventuriers 2025!

Sylvie Lefebvre d'Air Flash
ulm-airflash.com



#_ Tu veux passer par une agence étrangère ? La Tunisie est souvent la destination proposée...

par Alain Martin

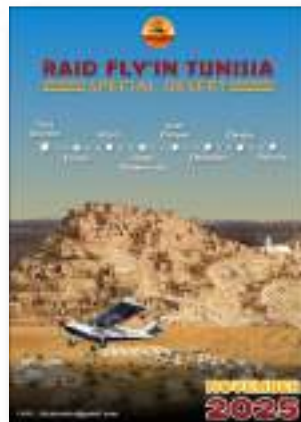
Les grands espaces sahariens vous attirent... et si vous changiez d'horizon?!! Et si vous alliez voir ce qui se cache derrière votre horizon habituel là-bas, un peu plus loin?

Savez-vous qu'en novembre 2025, vous pouvez découvrir la magie du désert tunisien avec votre ULM en toute sécurité?... Que vous possédiez un ULM Multiaxes, autogire ou pendulaire... ce raid est fait pour vous...

Vous survolerez et vous poserez sur des sites mythiques mondialement connus, El Jem et son Colisée, la Palmeraie de Tozeur, le site de tournage du film *Star Wars*, le chott El Djerid (le plus vaste lac salé de Tunisie), la Palmeraie de Douz (portes du désert) et point de départ vers le camp d'Abdelmoula situé au milieu des dunes, avec vols locaux sur des oasis et campements berbères, et aussi l'oasis typique de Ksar Ghilane, bien connue des vrais Sahariens et bien d'autres sites encore...

Depuis le départ de France, vous serez accompagné par des experts en navigation, logistique de vol et par les participants aux éditions précédentes.

Ayant moi-même participé à toutes les éditions, vous pouvez me contacter... ce sera un réel plaisir de vous informer et vous guider plus précisément sur cette aventure hors du commun très riche en émotions « le bonheur à l'état pur ».



Alain Martin

Groupe Facebook Raid Fly'in Tunisia



#_ La Grande Course

Quand l'aventure commence là où la route s'arrête

par Thibault Robert

Oubliez les hôtels, les pistes en dur et les briefings avec petits fours. Dans La Grande Course ULM, **on navigue façon pionnier**, carte sur les genoux, moteur à plein cœur et boussole dans l'instinct. Ce rallye hors-norme, imaginé pour et par des pilotes mordus de liberté, c'est **trois jours de navigation dans le Sud-Ouest, en totale autonomie**, par petits groupes formés selon la vitesse de croisière. L'objectif ? Accumuler un maximum de bases visitées, de défis relevés, et de QR codes scannés... sans jamais perdre le nord (ni son jerrican).



Chaque jour, des décisions à prendre : où atterrir, où ravitailler, quand manger, où dormir. Car ici, le carburant est une denrée précieuse — le jerrican de 20 l devient le meilleur copilote — et une prise électrique aperçue à l'horizon déclenche une ruée comme au temps de l'or. Il faut parfois troquer un sourire contre un câble, une blague contre un peu d'eau chaude, ou une vis contre un bon conseil. Car le plus précieux carburant reste la rencontre humaine, que ce soit avec les gestionnaires de base, les bénévoles ou les autres pilotes croisés au bivouac, à la pompe ou au pied d'une manche à air.

Tout se joue dans le timing, la stratégie, l'entraide, et ce doux équilibre entre prévision météo et improvisation sauvage. Le soir venu, c'est sous les étoiles (ou les nuages) que se refait la journée autour d'un réchaud ou d'une casserole cabossée. On partage des galères d'altitude, des pépins mécaniques, des fous rires au sol...

La Grande Course, c'est un retour aux sources — de courant, de carburant, et de passion. C'est aussi **un jeu grandeur nature où chaque vol compte**, chaque terrain conquis ajoute un point, et chaque atterrissage réussi arrache un sourire.

Un rallye où le ciel est vaste, les défis nombreux, et l'imprévu... garanti.

Thibault Robert

www.grandecourse.fr/



#_ La Grande Escapade

Voyager en groupe pour le plaisir de la convivialité

par Gilles Perdu

La Grande Escapade est née en 2024 de la volonté de deux copains de se retrouver pendant une semaine, pour un voyage à quelques ULM à travers la France.

Chaque année, l'un de nous détermine le trajet, soumis à l'approbation générale.

Pas d'organisation. Seulement trouver des clubs qui nous accueillent, de manière à avoir l'assurance de pouvoir donner à boire à nos montures et à manger à leurs occupants.

Mais on y trouve bien plus.

Chacun arrive, part, et dort où et quand il veut.

Seule nécessité:

- Prendre les repas ensemble (au moins le soir).
- Être sympa (pas exigeant).
- Ne pas dépasser 25 à l'inscription, ce qui assure une moyenne de 15 participants chaque jour.

Inutile d'être hyper-compétent, hyper-expérimenté, la convivialité est le ciment du groupe.

Une vraie amitié est née au fil de ces deux années. La vie du groupe WhatsApp après la fin du trip en atteste.



Gilles Perdu

Groupe Facebook La Grande Escapade ULM



#_ Le GPS Art

Un autre type d'aventure, artistique cette fois...

par Sandra Moreels

Le **GPS Art** en paramoteur : quand le ciel devient une toile...

Le GPS Art est une pratique artistique originale où les pilotes de paramoteur dessinent en volant des formes auparavant créées sur une carte papier ou sur un GPS. Cette discipline mêle créativité, précision de pilotage et navigation, pour transformer l'espace aérien en véritable terrain d'expression.

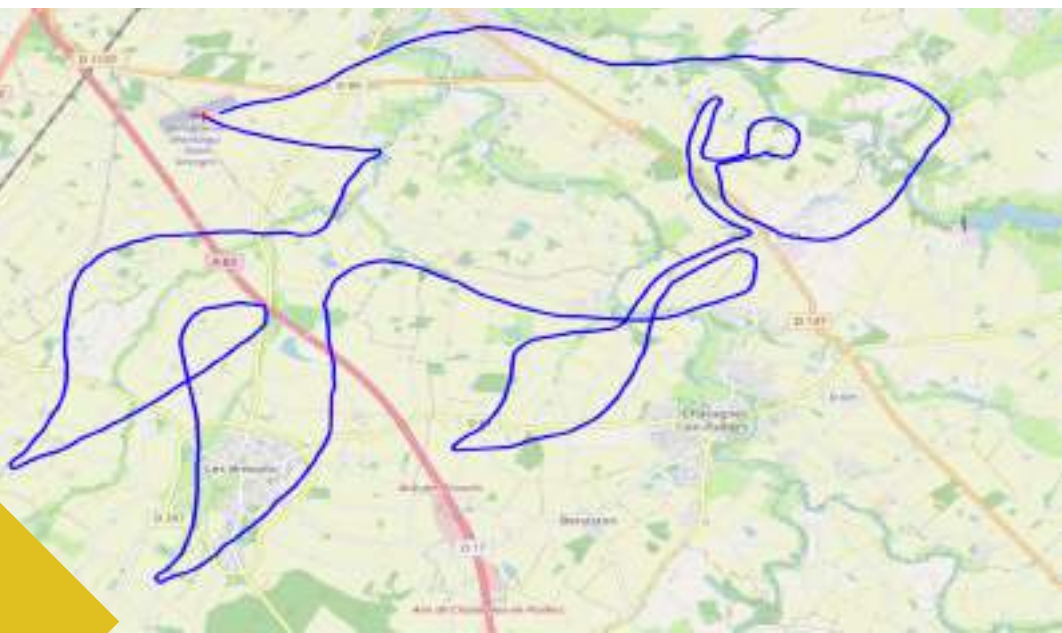
Un site dédié, www.ppgpsart.net, a été lancé cette année par Damien Vuillecard, également créateur de la chaîne YouTube 500 AGL Paramoteur. On y retrouve de nombreux conseils pour se lancer et partager ses créations.



Le maître incontesté du genre est Frédéric Mallard, dont les œuvres impressionnent par leur complexité et leur originalité. Une des plus spectaculaires est la "**porteuse de flamme olympique**" : 120 km de dessin en vol le jour du porté de flamme de Sandra Moreels en 2024.

Au Mondial ULM de Blois 2025, le Village des Aventuriers présentera plusieurs GPS Art sous forme de photos, accompagnées d'un descriptif expliquant les étapes de réalisation. Une belle façon de découvrir cette forme d'art aérien, accessible à tous les pilotes curieux et créatifs !

Sandra Moreels



#_ Et le vol en Hydro, et oui c'est possible...

par Jean-François Monier



Sortez du tour de piste, entrez dans l'aventure, essayez l'**Hydro-ULM** ! Il y a un moment, dans la vie de chaque pilote ULM, où tourner en rond ne suffit plus... Alors pourquoi ne pas quitter le bitume, les hangars bien ordonnés et les balises sagement alignées le long de la piste, pour explorer d'autres horizons ?

L'ULM hydravion ouvre la voie à une autre forme de liberté : celle des plans d'eau calmes, des décollages au lever du jour, des escales en pleine nature. Loin des aérodrômes traditionnels, chaque vol devient une exploration, chaque plan d'eau une promesse de découverte.

Certes, il n'y a que **deux hydrobases** (Berre et Biscarrosse) pour se poser sur l'eau en France, mais grâce aux dispositions de l'arrêté du 13 mars 1986, il est tout à fait possible d'amerrir sur de nombreux sites, avec un minimum d'organisation locale. Ce n'est pas si compliqué : il suffit de respecter les règles de bon sens et les démarches simples prévues par la réglementation.

Notre pays, avec ses 5 500 km de littoral regorge de lacs, étangs, fleuves, rivières et barrages, autant de sites qui peuvent permettre des amerrissages en toute sécurité et sans aucune infrastructure.

Et bien sûr, même si, en France, aucune qualification spécifique n'est exigée aujourd'hui pour les ULM hydro, une vraie formation est indispensable. Un instructeur compétent vous permettra d'aborder en confiance ce nouvel univers, riche, exigeant... et absolument inoubliable.

Alors, prêt à quitter la piste pour les reflets d'un lac ?

Jean-François Monier, de l'AFH

www.association-francaise-hydraviation.fr



#_ Pour traverser les montagnes, il y a un Pôle vol en Montagne — PNVM

par Alain Réveillon

La montagne, ça vous gagne... mais ça s'apprend!

La montagne est le « royaume des espaces infinis », un terrain de jeu fascinant, susceptible toutefois de devenir rapidement hostile si on n'est pas capable d'identifier les menaces qui peuvent survenir et d'adopter les techniques appropriées pour y voler en sécurité.

Le pilote d'ULM n'a pas d'obligation réglementaire de détenir une « qualification » pour évoluer et se poser en montagne, mais être « en règle » ne signifie pas forcément « être compétent » aussi, cette liberté de voler doit-elle s'accompagner d'une démarche volontaire de formation adaptée.



Le pilote doit apprendre l'aérologie, comprendre les effets du vent, de la turbulence; savoir anticiper pour évoluer dans le relief, prendre en compte les performances de sa machine qui diminuent avec l'altitude et la température. Il doit maîtriser les techniques d'atterrissage et de décollage dans la pente et surtout gérer la sécurité, connaître ses limites et savoir renoncer.

Dans les différents massifs, des instructeurs labellisés montagne par le Pôle National Vol Montagne assurent cette formation dans un cursus qui s'adapte à la demande et au niveau technique du pilote.

Si ça vous tente de voler « dans le gaz », vous trouverez tous les renseignements sur le site web du PNVM.

Alain Réveillon

<https://pnvm-ffplum.fr>



#_ Voyager en Europe avec votre ULM... c'est simple, et l'EMF vous accompagne !

par Louis Collardeau

L'EMF (European Microlight Federation) qui rassemble différentes Fédérations ou organismes en charge de l'ULM dans 20 pays européens a pour mission principale de faciliter les vols en ULM intra Europe.

Avant d'entreprendre votre voyage, il faut savoir que **la réglementation ULM est spécifique à chaque pays**, il convient donc de prendre quelques informations avant de poser vos roues au-delà de nos frontières.

Ces différences réglementaires sont un grand avantage pour nous en France où nous disposons d'un système déclaratif pour nos ULMs ce qui nous procure une précieuse liberté, contrairement à la plupart des autres pays où les ULM sont encadrés par une réglementation avec plus de contraintes et souvent proche de la certification.

Mais heureusement, la plupart des pays acceptent de recevoir des ULM étrangers parfois avec quelques démarches administratives à effectuer au préalable pour respecter les règles ULM locales.

C'est pour cela que **depuis 2003, l'EMF est là pour vous accompagner** en mettant à disposition des pilotes voyageurs, des fiches pratiques régulièrement tenues à jour pour la plupart des pays d'UE. Selon les cas, vous y trouverez les adresses des administrations ou vous pourrez demander des autorisations de vol, mais aussi les coordonnées de l'organisme en charge des ULM, des contacts locaux pour vous renseigner, ainsi que des infos pratiques.

N'oubliez pas cependant que pour passer les frontières, il faut poser un plan de vol, et parfois passer par un terrain douanier selon des règles variables, propres à chaque pays.

Bons voyages en Europe !

Louis Collardeau, Président de l'EMF

<https://emf.aero>



CHAPITRE #2 —

La check-list des démarches administratives

- Avant tout: **suis-je bien en règle en France?**
- Les autorisations de survol et d'atterrissage (NOTAM, PPR, etc.)
- Déclaration de vol transfrontalier (vols Schengen vs hors Schengen)
- Contacter l'Ambassade ou l'Aviation Civile du pays visé

CHAPITRE #III —

Ma première aventure !

- **les pays "faciles"** où voler sans galère:
 - #- le plus facile: la **France**.
 - #- un petit peu de challenge...: **Italie**.
 - #- tu te sens bien, tu as envie d'un peu d'aventure: ... **Espagne**.
- **Tu pars seul?** Alors fais appel à un des aventuriers solo, il sera ravi de te conseiller, regarde dans les annexes, tu trouveras leurs coordonnées.
- **Tu pars entre copains?** Soit tu crées ta bande de copains, soit tu intègres un petit groupe qui a l'habitude de voyager. Tu as des contacts en annexe et tu peux en trouver un peu partout, suis les réseaux et les groupes ULM il y a toujours pleins d'idées, d'invitations...
- **Tu te débrouilles ou tu fais appel à un organisateur de raids, voyages, aventures...?** Tu trouveras en annexe la liste des agences de voyages en vol... ils proposent pleins de destinations, de circuits, tu vas rêver... mais pas que car tu seras toi aussi bientôt un aventurier...



Les documents obligatoires à avoir à bord

- Carte d'identité ou passeport valide
- Brevet et licence de pilote ULM
- Attestation radio: LSA en cours de validité
- Attestation d'Assurance valide à l'étranger et traduite en Anglais
- Manuel de vol et manuel d'entretien
- Carte d'identification et fiche d'identification de l'ULM
- Accusé de réception de la déclaration d'aptitude au vol de l'ULM en cours de validité
- Carte d'enregistrement ULM
- Carnet de route, carnet d'entretien (non obligatoire)
- Attestation FCL055 langue anglaise si nécessaire selon le pays et espace aérien utilisés
- Autorisation de vol (si nécessaire) pour les pays survolés
- Traduction en anglais (voire la langue locale) voir le memento en anglais de base dans les annexes

CHAPITRE #V —

Le matériel à embarquer

- GPS, radio, tablette avec cartes aéronautiques à jour des pays survolés téléchargés (selon les applications)
- Vêtements adaptés à l'altitude et aux pays traversés
- Pièces de rechange, outils, kit de survie
- Power banks, balise de détresse, carte SIM internationale
- Matériel de camping si vol "aventure"
- les applis pour voyager comme **My SKPAD**



my SKpad simplifie les escales des pilotes d'ULM en répertoriant plus de 700 adresses touristiques sélectionnées à proximité d'aérodromes dans 12 pays européens: hébergements, restaurants, taxis, VTC, activités de loisirs... Fini les arrivées improvisées ou les recherches chronophages: en quelques clics, accédez à des établissements accessibles à pied depuis l'aérodrome ou proposant un transfert dès l'atterrissage, ainsi qu'à 100 % des restaurants d'aérodrome en France métropolitaine. Recherchez par code BASULM, thématique ou région, et enregistrez vos adresses favorites en un clic. Avec my SKpad, gagnez en temps, en confort et en sérénité, même en dernière minute.

www.myskpad.me



Contacter les bons organismes et pourquoi ?

- _ FFPLUM pour des conseils et contacts utiles
- _ EMF pour les fiches pays européens
- _ DSAC, DGAC : pour les démarches officielles
- _ SIA pour les cartes aéronautiques, NOTAM
- _ Ambassades, consuls, autorités de l'aviation civile locale
- _ Clubs ou fédérations ULM du pays visé : souvent très accueillants



Astuces de pilotes baroudeurs

- _ Voler tôt le matin (météo + contrôle aérien)
- _ Gérer les barrières de la langue avec des applis et pictogrammes et voir le Memento de Béatrice en annexes
- _ Oser contacter les clubs locaux en amont : bons plans assurés
- _ Préparer des plans B (météo, mécanique, fatigue)
- _ Faire tamponner son carnet dans chaque pays, souvenir et preuve !

Récits et anecdotes d'ULMistes globe-trotters

Chacun a son moyen pour raconter ses aventures, certains gardent leurs souvenirs dans leurs albums photos perso mais d'autres te font profiter de leur expérience, tu trouveras :

- _ Les aventuriers qui se créent un site web pour raconter leurs aventures,
- _ Les aventuriers que tu peux suivre sur les réseaux,
- _ Les aventuriers qui écrivent un livre de leur aventure.

Quoi qu'il en soit, tu trouveras toujours ces récits super intéressants, c'est du vécu, ils te diront tout :

- _ Les galères évitées de justesse,
- _ Les plus beaux terrains pour atterrir à l'étranger,
- _ Les plus beaux paysages,
- _ Les déroutements, les imprévus, les surprises...

Anecdotes des voyages de Jérôme Prompsy, aventurier qui gère sur site web

Une trentaine de voyages ULM sont publiés sur le site web
<https://prompsy.fr/>



Été 2004 #_ pendulaire	Je prolonge l'étape en cours, et me retrouve juste avant la nuit à chercher une alti-surface à la Rosière (Alpes). Je ne la vois pas. Frayeur, je me mens à moi-même et me pose à la nuit sur une piste de ski (en herbe). Torpedo tordue et câble de frein cassé...
Printemps 2005 #_ pendulaire	L'ami Galstuche se vache en Sardaigne. Je me pose champ proche. Il hésite à redécoller du lieu, face à la mer. Il renonce et appelle une dépanneuse. Le lendemain nous mesurons les distances de roulage au décollage : il a bien fait de renoncer, sans quoi il aurait foncé dans la mer avant la rotation...
Janvier 2008 #_ pendulaire	Avais oublié de demander TanTan dans ma demande d'autorisation de vol au Maroc... Devons nous poser en sauvage pour refueller. Au redécollage, une pierre abîme mon hélice, ce qui me suivra tout le voyage...
Janvier 2008 #_ pendulaire	Je crois avoir lu que Tamale est international. Au décollage de BoboDioulassou l'agent nous demande référence de notre autorisation pour le Ghana, je lui rétorque que c'est sous mon siège, en pendulaire, je ne peux pas l'atteindre, et hop nous poursuivons. Aïe, à Tamale DGLE, nous sommes mal reçus : violation de l'espace aérien, aéroport no douanier, assignation à résidence pour la nuit, interrogatoire par service secret, amende de 300 \$, 2 visas à 100 \$ pièce... Après l'incident diplomatique, le général Tapioca nous dit : « bienvenue au Ghana »... Bof, on décolle et on file sur le Togo, merci les anglophones... gaffe à <i>Midnight Express</i> ...
Janvier 2008 #_ pendulaire	Henry me dit que le vent du nord est trop fort pour qu'on puisse faire le trajet retour (Mali-France)... nous renonçons et partons jusqu'au Togo, les ULMs rentrent en container. Je ne savais pas qu'à 5000ft, le vent est inversé sur cette cote Atlantique : on aurait très bien pu rentrer...
Été 2009	J'emporte passagère du groupe pour une étape d'après-midi au nord Portugal. Grosses turbulences, la passagère vomit partout dans mon beau pendulaire tout neuf (et casque)...
Été 2014 #_ gyro	Je participe au tour d'Angleterre ULM. Je sue pour communiquer à la radio en anglais. Deux semaines plus tard, au retour, je découvre que ma radio était naze, même en France je ne comprenais rien aux conversations VHF...
mai 2016 #_ gyro	Convoyage d'un gyro Sénégal France. À Layoune, le réservoir additionnel se transfère seul dans le réservoir principal qui déborde, les pompiers viennent nous chercher à l'hôtel au milieu de la nuit...
Hiver 2018 #_ gyro	La France est sous grosse neige, mais nous devons partir vers le Sénégal. La DGAC publie un NOTAM pour 30 minutes, afin que nous soyons autorisés à décoller de Meaux, fermé cause neige. Nous décollons comme en moto neige, rafraîchissant ☺
Hiver 2018 #_ gyro	Nous cheminons en caravane, avec des voitures au sol, vers le Sénégal. Mon bagage est dans une voiture (je porte passager). La voiture tombe en grosse panne puis décide de quitter l'aventure et se barre direct à Dakar, en route pour la Guinée... Aargl, mes affaires mais surtout le cash que j'avais apporté pour le périple se sont évaporés ☹ (mais récupérés, plus tard).
Printemps 2019 #_ gyro	Nous volons avec notre coach local, Mustafa, précieux ouvrier (et grand ami). Il s'éclipse pour aller saluer un ami sur une base locale. Bing il casse son hélice dans le portail, et ne nous rejoindra que 5 jours plus tard... On a dû se débrouiller sans coach local...

Le récit d'aventures en ULM sur Facebook

Regarde sur Facebook les comptes de : Jean-Claude et Marie Claire Lauvergnat

Suis différents groupes ULM, tu seras au courant des différentes aventures réalisées ou à faire

Les aventuriers qui écrivent un livre



..# Henry De Lavenne

..# Hervé Ribet

« Partir pour arrêter de tourner en rond, pour renaître, prendre de la hauteur sur la vie... aller plus loin puis finalement arriver loin... traverser l'Atlantique Sud, rejoindre Hushuaia... ce ne sont que des vols plus ou moins engagés mis bout à bout... on peut appeler cela une aventure, c'est une préparation, des choix, c'est se connaître, être en forme, simplement accepter de ne pas tout maîtriser et regarder la vie en face... c'est parfois difficile mais toujours beau... la Cordillère des Andes, dans les deux sens, le Brésil, 8 heures au dessus de l'Amazonie, puis les USA, survoler New York à 1300 fts... mais aussi, des ciels de paradis et d'enfer, de la pluie et des nuages, des sueurs froides... le Groënland, l'Iceland et enfin le retour... une ballade, une aventure... que dire ensuite d'un retour impossible sur terre.. "quand tu aimes il faut partir"... »



..# Patrice Franceschi

et il y en a d'autres...

Petit mémo des mots



Selon la réglementation EASA, tout pilote souhaitant voler à l'étranger doit avoir les compétences linguistiques nécessaires. Le test Adhoc est le FCL055 VFR dans notre cas. En France, deux options existent : l'examen DGAC ou un test dit « nouvelle génération » par un organisme agréé. Vous trouverez une multitude d'exercices sur Internet pour vous entraîner.

Règles d'or

N'oubliez pas ! un bonjour, un merci, un message clair et concis seront votre laissez-passer pour votre sécurité et votre tranquillité !



« **Organisme destinataire*** », good morning, F-JXXX
(N'oubliez pas ! FOXTROT & les 5 lettres de l'indicatif en premier)



F-XX, « **Organisme émetteur*** » pass your message
(F-xx j'écoute)



F-XX microlight, x people on board (F-XX ULM, x personnes à bord)
Routing from ---, to --- (en provenance de --- et à destination de ---)
--- ft QNH---, x minutes from --- (--- ft QNH---, x minutes de ---)
Squawking VFR (si Transpondeur 7000)
For flight information **OU** clearance to enter your control zone, ...
(pour information de vol **OU** pour entrer dans votre zone de contrôle)

* YY (information, Tower, Control ...)

Vous avez tout dit en un minimum de mots !

Rappeler vous ! préparer mentalement votre message, ne faites pas de discours pour éviter d'encombrer la fréquence.

Bon vous avez tout dit ou presque ! cela dépend....

Si vous avez écouté l'ATIS avant de contacter l'organisme à l'arrivée (ce qui peut être obligatoire et néanmoins une bonne pratique), vous l'aurez remarqué, cet ATIS a une numérotation alphabétique, par exemple « Information Alpha »..... confirmer information Alpha reçu au premier contact, en suivant il y aura Bravo, Charlie.....

Vous ajouterez à la fin de votre message :



With information Alpha (avec Information Alpha)

Pas de chance entre temps l'information Alpha est devenue information Bravo, vous pourriez vous entendre dire :



« **Bravo is now current** » et le contrôleur vous donnera les informations qui ont changé entre temps.
Par exemple « QNH is now -- »

Nous vous invitons à vous référer au manuel de Phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale. Une mine d'informations que l'on a apprise et que l'on a parfois oublié. Ce qui est valable en anglais, l'est aussi en français 🍌

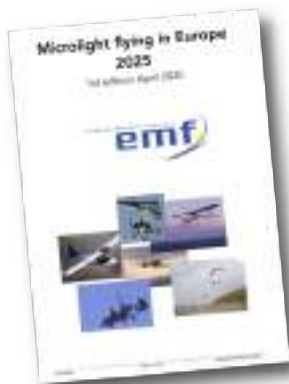
Une dernière chose, vous n'êtes pas certain d'avoir compris ce que l'on vous a dit !

Le contrôleur ou l'agent AFIS ne vous en voudront jamais de lever le doute en leur demandant de répéter le message : un « **Could you please say again ?** » et le tour est joué.



Il est toujours intéressant d'aller à la source de l'information





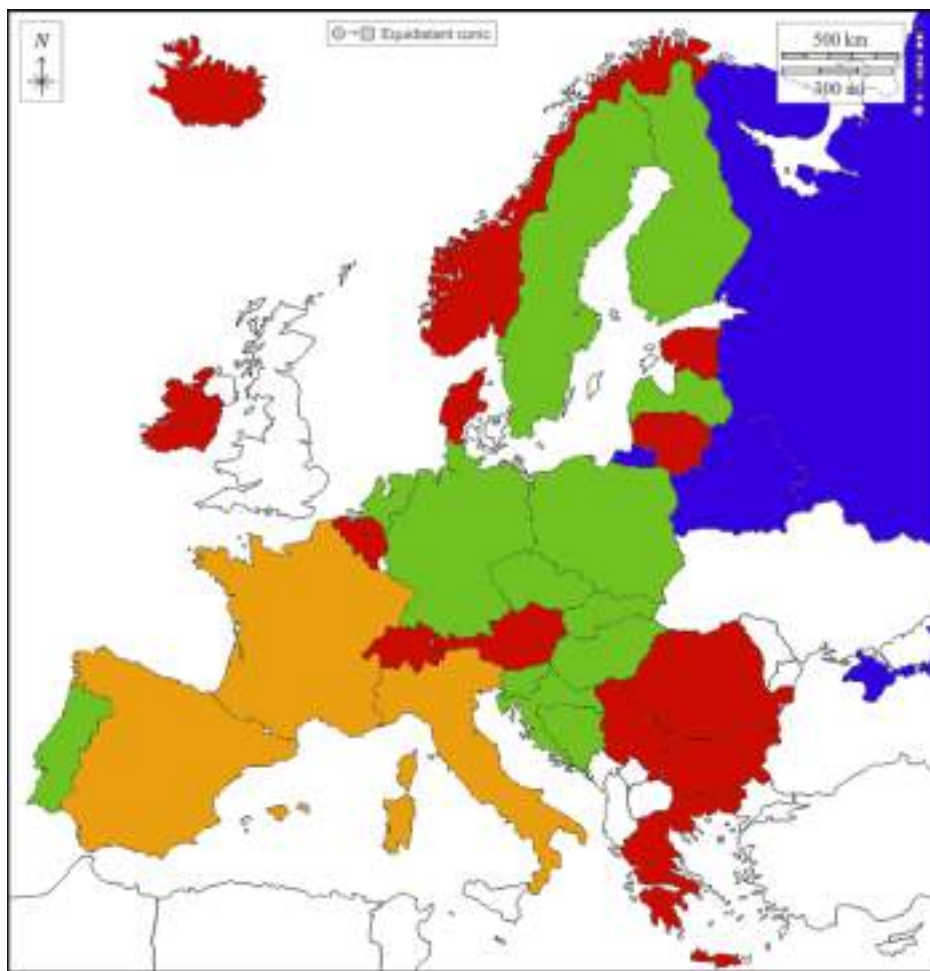
Carte du réseau ULM européen

Sur le site de l'EMF, allez chercher le pdf
 MLA_flying_in_Europe-22-04-25.pdf
 (Ce document est mis à jour régulièrement)



Autorisation requise

- ☐ OUI
- ☐ NON
- ☐ NON (sous condition)
- ☐ Destinations interdites



Liste des « agences de Voyages »

du village des Aventuriers MULM 2025 et organismes divers (cette liste n'est pas exhaustive... il y en a d'autres en France et aussi à l'étranger comme en Belgique et autres pays limitrophes...)



Air Flash Sylvie Lefebvre + 33 6 14 78 59 67
Multi classes, pleins de destinations diverses, plusieurs fois par an



Raid Gaulois Marc Sgaronni + 33 6 32 63 97 15
Multi classes, pleins de destinations diverses, plusieurs fois par an



Commun'Vol Laurent Trizac + 33 6 08 07 19 88
contact@communvol.fr
Raids organisés pour autogires



Fly in Tunisia Alain + 33 6 12 28 49 31
flyindeserts@gmail.com
Raids organisés en Tunisie



Raid Mermoz + 32 475 83 25 96
Agence voyage 3 axes (600 nautiques sans ravitaillement possible) et d'une vitesse de croisière effective de min 100 nœuds. (type VL3, DYNAMICS, SHARKS, XL8, ...).



EMF Louis Collardeau + 33 6 07 03 80 88
Tous les conseils et docs mis-à-jour pour le voyage en Europe



PNVM Alain Réveillon + 33 6 80 52 87 47
Vol Montagne



AFH Jean François Monier + 33 6 70 27 50 40
Vol en Hydro



Tour Jeunes Lucile Bonamich + 33 7 78 39 72 58
Missions dans le pôle inclusif FFPLUM



Voler au féminin Lucile Bonamich + 33 7 78 39 72 58
Missions dans le pôle inclusif FFPLUM



My Skap Hélène + 33 6 72 19 46 40
www.myskpad.me
Application qui simplifie l'organisation des escales aux pilotes depuis les aérodromes

Liste des organisations de groupe et jeux

(Cette liste n'est pas exhaustive)

La Grande Course Thibaut Robert + 33 6 87 07 71 16
Jeux, remise de prix

La Grande Escapade Gilles Perdu + 33 6 83 58 98 49
Une région différente chaque année. Organisation... non organisée.

GPS Art Sandra Moreels + 33 6 75 90 86 36
Damien Vuillecards + 33 6 70 06 01 60
Frédéric Mallard
Dessins en vol...

Liste des « Aventuriers solo ou entre copains »

... du **village des Aventuriers MULM 2025**. Ils ont rédigé des paragraphes de ce fascicule « **l'aventure en ULM pour les Nuls** », participé au village des aventuriers du MULM25 et sont tous motivés par le plaisir de voler et découvrir... Ils pourront vous aider et répondre à vos questions.

Prompsy Jérôme Jerome.prompsy@free.fr
+ 33 6 60 03 51 42
Classes ULM 2–3–4
Voyage solo et entre copains et tient à jour son site où il raconte ces récits de voyages

Chevalet Jean-Marc Cap.ulm38@gmail.com
+ 33 6 82 81 42 62
Classes ULM 3–4
Voyage solo et entre copains

De Lavenne Henry henrydelavenne@yahoo.fr
+ 33 6 64 21 16 46
Classe ULM 4
Voyage solo et entre copains

Quenaud Jean-Claude + 33 6 32 75 14 42 Loches
Classes ULM 2
Voyage en solo pendulaire

Cordelle Claude + 33 6 08 21 06 15
Voyage solo et entre copains

Collardeau Louis lcollardeau@ffplum.org
+ 33 6 07 03 80 88
Président de l'EMF

Lauté Florence + 33 6 81 49 27 03
Voyage solo et entre copains

Bidault Louis louisbidault@hotmail.com
+ 33 6 61 00 16 46
Voyage solo et entre copains

Christophe Guyon guyonchristophe@gmail.com
+ 33 6 60 54 08 49
Voyage solo et entre copains et la Grande Course

Flye Sainte Marie Cyril contact@grandecourse.fr
+ 33 6 63 18 24 68
Voyage solo et entre copains et la Grande Course

Lauvergnat Jean Claude Jean-claude.lauvergnat@wanadoo.fr
+ 33 6 08 90 88 42
A un compte Facebook pour ses récits

Ribet Hervé Herve.ribet@wanadoo.fr
+ 33 6 22 98 34 67
Tour du monde en solo en 2024-25 en 3 axes

Dudek Christophe dit Tof tofdudek@gmail.com
+ 33 6 85 81 21 77
Oshkof en autogire en 2024





Un grand merci à tous nos aventuriers qui ont participé à ce petit fascicule et tous ceux qui animeront le Village des Aventuriers de l'édition du MULM 2025.

En espérant que ce petit moment de lecture vous aura fait rêver et que vous viendrez rejoindre cette grande famille de pilotes ULM pour vivre vous aussi une belle aventure.

Frédérique Bonnin-Lange.



Dossier de présentation réalisé sous la direction de
Frédérique Bonnin-Lange
Pôle Événementiel, Loisir et Promotion
Comité Directeur FFPLUM

fbonninlange@ffplum.org
+33 681 851 233

