n°107 juin 85 25f canada 4,75 $

# VOL libre

**ULM.PLANEURS ULTRA-LEGERS**




M 2973 107 25f.




*par G. Landri*

# BANDEROLES CASSE-CROUTE



VOL LIBRE MAGAZINE



*Gérard Landry nous souhaite la bienvenue en remorquant votre titre préféré.*

***Les professionnels de l'ULM, dont je fais partie, traversent actuellement un moment difficile. La plupart occupent soit partiellement, soit à temps complet, un autre boulot qui leur permet de vivre et d'attendre des jours meilleurs. Quoi qu'en disent certaines mauvaises langues, je ne pense pas que cette activité ait fait vivre un seul d'entre nous tel un nabab, et je pourrais développer et prouver cette affirmation sur 10 pages, mais ce n'est pas le but de cet article.***

Pour que l'ULM vive et se développe, les professionnels sont nécessaires. Bien des exemples démontrent l'inefficacité de la forme club (il y a quand même des exceptions) où trop d'espoirs se trouvent déçus après un début d'activité souvent euphorique.

Mais comment permettre à ces professionnels de tenir financièrement :

- l'école, le baptême ? de plus en plus rare et trop saisonnier.
- la vente ? insuffisante. J'ai, quant à moi, commercialisé 42 appareils en 2 ans et demi, et le bilan financier démontre que ce type de commerce coût plus qu'il ne rapporte. Pour s'en sortir, il faut vendre au moins 4 appareils par mois. C'est peut-être pour demain, mais certainement pas pour aujourd'hui.

Alors ? Il faut diversifier les activités, en trouver de nouvelles. Pour ma part, j'ai investi dans la photographie aérienne, qui doit me permettre de meubler mes saisons creuses, et dans la banderole publicitaire, qui représente à mes yeux un espoir certain de finances enfin saines.

J'ai débuté en achetant une banderole américaine. Mais celle-ci nous a posé énor-

mément de problèmes liés au système d'accrochage des lettres entre elles et au système de déroulement de l'ensemble. En effet, des baguettes munies de 6 crochets venaient s'intercaler entre les lettres et permettaient de les fixer. Il fallait ensuite enrouler la banderole dans un sac fixé sous le train d'atterrissage, et ouvrir le sac en l'air, ce qui libérait les lettres : 8 fois sur 10 les crochets enrayaient le bon déroulement de celles-ci et il fallait recommencer.
Nous étudiâmes un autre système d'accrochage qui supprima les crochets et permit également une composition plus rapide du message publicitaire : pour créer un texte de 30 lettres, il nous fallait 1 h 30, pour 1/2 heure après ces modifications. Enfin, nous supprimâmes le système de déroulement en vol pour adopter celui de l'accrochage au sol, comme le font les avions depuis longtemps. N'importe quel ULM muni d'un moteur de 30 cv au minimum est capable d'enlever un texte de 35 lettres sans problème ni danger d'aucune sorte. Un pilote moyen, à l'issue d'une heure d'entraînement, doit pouvoir réussir ses accrochages à 90 %. De plus, en cas de nécessité un mécanisme de largage en vol permet, sur un simple geste, de désolidariser la banderole de l'ULM. Les obstacles techniques étant surmontés, j'entrepris en toute illégalité, une campagne de tractage au début de l'année 1983. Je tractais d'abord mes propres messages, puis les clients affluèrent grâce à l'impact énorme de ce curieux attelage aérien sur la foule des vacanciers qui se presse sur nos plages. Les premiers problèmes vinrent de mes collègues professionnels avion qui mirent tout en œuvre pour faire cesser mon activité, ce qui est de bonne guerre ; mais là où je ne suis pas d'accord, c'est quand l'un d'entre eux tenta de m'intimider en vol en me faisant une queue de poisson. Sur l'intervention des gendarmes de Valréas-Plage, je mis un point final, non sans regret, à mon activité vers le 25 juillet, me promettant de mettre tout en œuvre pour que le travail aérien en ULM puisse, à l'avenir, normalement se développer.

*Le grappin servant à accrocher le câble de remorquage de la banderole tendu entre deux piquets d'une hauteur d'un mètre cinquante.*

*La banderole est étendue au sol, la fin du message au vent.*

J'obtins en 1984, une dérogation qui me permit alors d'engager, dans la légalité cette fois, une nouvelle campagne qui anima les plages languedociennes pendant tout l'été. Seule ombre au tableau, un nouvel incident avec un professionnel avion (certainement le même) qui s'est déroulé dans de telles circonstances qu'il était impossible d'imaginer une fausse manœuvre de sa part. Je me trouvais en effet en train de tracter une banderole à la hauteur de "La Redoute Plage" ; lui, arrivait en sens contraire en arrière plage. Lorsqu'il me vit, il engagea un virage sur sa gauche pour venir survoler la mer, me dépassa par la droite à 20 m de distance, ce qui me permit de voir le pilote et de le saluer au passage, bien loin de me douter de ses intentions. Il vira ensuite brusquement sur sa gauche, m'obligeant à me déporter moi-même et à survoler la plage pour éviter sa banderole qui passa à moins de 10 m. Inutile de vous décrire mes états d'âme à ce moment-là, mêlés de frayeur puis d'une colère justifiée qui m'amena le lendemain sur l'aérodrome de Béziers Vias, (en direction duquel le banderolier s'était dirigé, son forfait accompli), pour essayer de connaître le nom du pilote, sachant avec précision son heure d'atterrissage et le texte de la publicité tractée. Je déposai alors un air-miss dans le but de faire comprendre que je ne me laisserais pas intimider et que je mettrais tout en œuvre pour que ce genre de réaction, tant inconsciente que criminelle, ne se reproduise plus.

Pour conclure, cette réclamation eut le mérite d'attirer l'attention du district aéronautique sur ces agissements, de les faire cesser, mais resta sans suite au niveau des sanctions car il n'y avait pour preuve que ma parole contre la sienne. Je n'ai jamais voulu d'ailleurs que cela débouche sur une sanction, le but étant uniquement l'avertissement.

En guise de vengeance, des réclamations furent déposées contre moi par la suite ; on m'avait vu partout, gênant les avions, survolant les campings à basse altitude, etc... Alors qu'on n'avait jamais eu à se plaindre de moi tout au long de mes 1 400 h de vol ULM : je vous laisse juge. Heureusement, les autorités ne furent pas dupes.
Cette parenthèse nécessaire étant refermée, revenons à la technique du tractage ULM. Je pense que la plupart des apparcils sont à même de tirer une banderole dans des conditions climatiques correctes, mais exercer cette activité tout au long de l'été, dans des conditions quelquefois limites, nécessite une grande attention quant au choix de l'ULM. Nous avons quant à

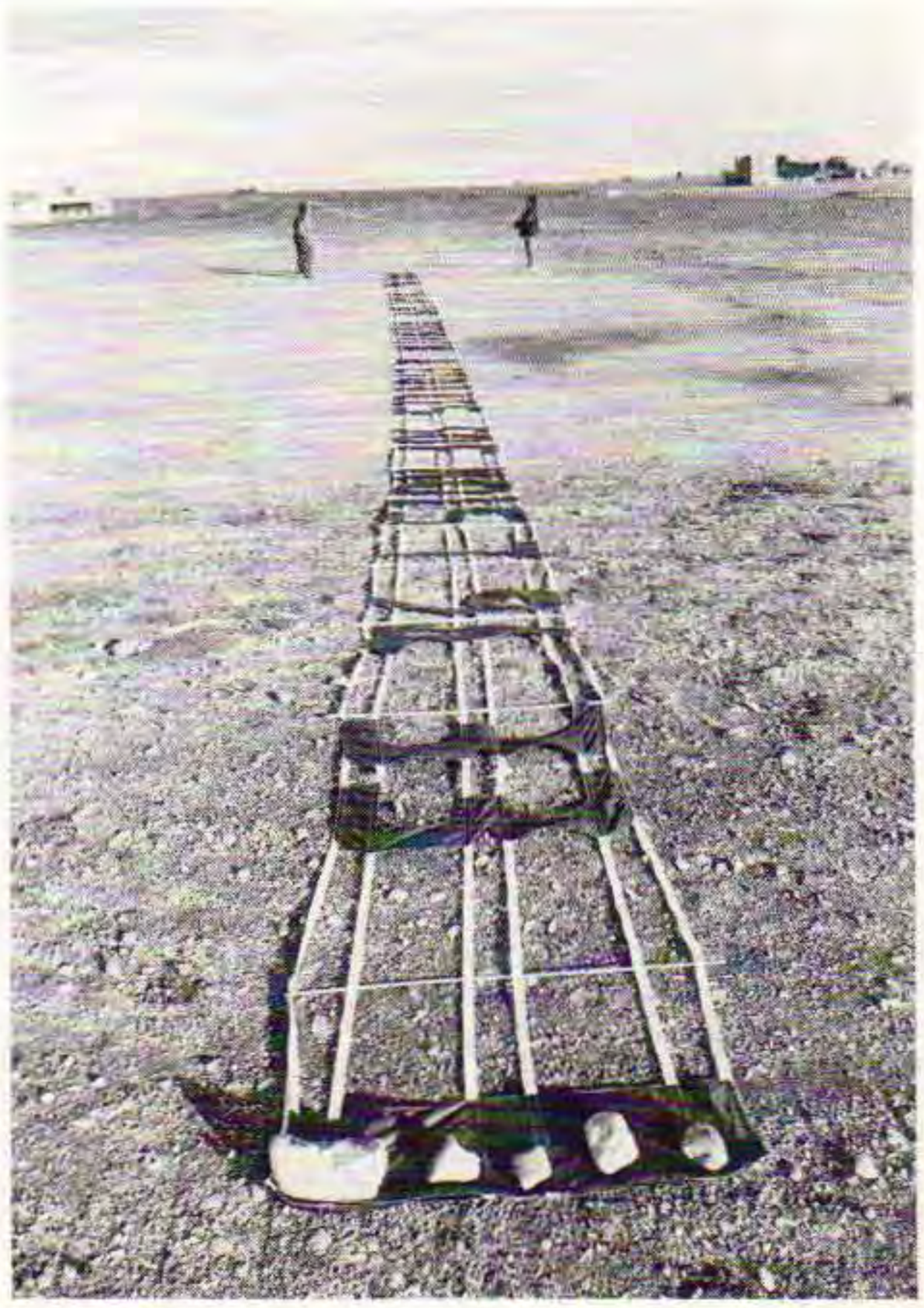


*L'ancien système américain fixé sous le train dans un sac, l'ouverture des velcros libérait la banderole.*



*Derrière le train, le mousqueton de largage rapide.*








nous utilisé nos biplaces école, 2 Quick-Silvers équipés de Rotax, qui nous donnaient entièrement satisfaction au niveau de leur puissance et de leur vitesse ascensionnelle (il était possible de tracter 40 lettres à deux personnes), mais leur vitesse de croisière trop faible liée au manque de finesse nous limita à ne sortir que par des vents de 25 nœuds maximum. De plus, l'extrême sensibilité du Quick au vent latéral et aux thermiques nous obligeait à un vol très décousu et spectaculaire (pour le plus grand bonheur des baigneurs) lorsque la tramontane soufflait car elle déportait sur l'eau toutes les turbulences. Par contre, par vent marin, nous jouissions de conditions parfaites, si ce n'est un vol en crabe très prononcé qui nous faisait présenter la banderole presque perpendiculairement à la plage.

Pour l'été 1985, nous avons porté notre choix sur le Sirocco équipé d'un moteur Rotax. Il nous semble actuellement le mieux adapté à ce type de travail, ajoutant une note esthétique non négligeable pour l'impact publicitaire. De plus, il se prête plus facilement à une préparation visant à l'empêcher de couler en cas de panne moteur, car, il ne faut pas oublier que dans cette circonstance, le seul choix offert au pilote, c'est l'amerissage. Je dois signaler enfin que nous fabriquons nous-mêmes nos banderoles et que nous les commercialisons. Je me tiens à la disposition de tous ceux qui voudraient de plus amples renseignements ; ils peuvent téléphoner à : Gérard Landri (67) 39.51.99 - (67) 32.31.54 ; ou écrire à ULM Occitan, Impasse St-Pierre, Sauvian 34410 Sérignan.

## NOUVELLE METHODE !

*Gérard Landri utilise depuis le début d'année un Sirocco spécial équipé d'un Rotax 447. Il peut ainsi remorquer un message de 45 lettres. Cette motorisation lui a donné l'idée d'une nouvelle méthode. La banderole est maintenant allongée devant l'appareil, une corde de 50 m la relie directement à lui. La puissance est suffisante pour qu'en arrivant au début de la banderole, le Sirocco soit déjà en survitesse et en montée. Plus de grappin, plus d'aide, le pilote peut opérer seul. Le rendement publicitaire est d'après les clients fort élevé. Le faible coût, 500 F de l'heure, par rapport à l'avion permet de démarcher une nouvelle clientèle. Les fêtes des villages alentour qui ont sollicité cet été son aide n'ont jamais eu autant de monde. Il faut dire que la côte entre Béziers et Montpellier se prête bien à ce travail. Bronzer sur une plage laisse le loisir de contempler un spectacle nouveau tel un ULM tractant une banderole, s'il annonce pour le soir un "pince-fesse" dans l'arrière pays, c'est l'enthousiasme.*
*On ne tracte pas une banderole n'importe comment ! Le circuit est réglé par le sens de lecture de la banderole. En français de gauche à droite, donc à l'aller on vole au-dessus de la mer avec la plage à main gauche. Au retour on survole l'arrière plage.* *Ph. T.*