# Les petits oiseaux

Au temps des Airbus en commun, un ret
ou ultra-légers motorisés, sont la r

**Texte Gilbert Point**



**Voler, c'est s'offrir « la poésie de l'espace, la volupté de regarder la Terre et les petits problèmes des humains », dit Robert Dethorey, « ulmiste » invétéré et P.-D.G. de Volvo-France.**

# à moteur

eux sources héroïques de l'aviation : les U.L.M.,
velle – et délicieuse – coqueluche du ciel.

**Photos Jaydie Putterman**



*Le vent souffle à 8 nœuds*, annonce Guy, le Corse-Breton de garde à la tour de contrôle. Pas de grosse turbulence signalée ni de méchants nuages. Plus d'alibi-météo ! Mon heure a sonné.

Le temps de déglutir pour (essayer de) dissiper une vague boule qui joue à saute-mouton avec mon plexus solaire, et je m'approche de ce mélange de tubes d'alu et de dacron coloré qui ressemble quand même à un avion. S'asseoir sur la toile tendue qui sert de siège, boucler la ceinture, poser le casque récepteur C.B., chausser les lunettes...



**Deux grands types : pilotage pendulaire (delta à moteur), pilotage à gouvernes (petit avion, 2 ou 3 axes), monoplace ou biplace.**

**Visite de prévol : surtout, ne pas hésiter à consacrer le temps nécessaire aux réglages et vérifications. Là-haut, il sera sans doute un peu tard ! Au dire des spécialistes, entre le moment où l'U.L.M. plié est descendu de la galerie de la voiture et celui où les roues quittent le sol, il ne s'écoule guère plus d'une heure.**







**L'empennage : comme un avion classique, l'U.L.M. dit trois-axes possède, outre l'aileron sur chaque aile (pour virer mais aussi pour corriger le roulis), un empennage arrière avec dérive verticale (pour les lacets), et gouverne de profondeur (tangage). Un U.L.M. peut atteindre 3 800 m d'altitude et 100 km/h en croisière.**



Bernard, le moniteur, s'accroupit à côté de l'U.L.M. pour un ultime briefing. « *Tu mets plein pot et tu roules face au vent. Lorsque tu sens une légère poussée, tu tires doucement le manche. Ensuite, à 5 ou 6 mètres du sol, tu marques ton palier puis, toujours plein pot, tu montes jusqu'à 40 ou 50 mètres. Survol de la plage, le camping, et retour à la piste. Surtout, surveille le Badin (indicateur de vitesse par rapport au vent), jamais en dessous de 30.* » Élémentaire, mon cher Blériot.

Une traction sur la ficelle style tondeuse à gazon, et le petit moteur se met à ronfler. Bernard lève le pouce. Je pousse la manette des gaz, tout petit, tout seul. C'est parti. Première image, celle de l'herbe qui défile sous mes pieds, de plus en plus rapidement. Badin : 50. Cette saleté d'U.L.M. dérive à gauche. Il y a un ri-

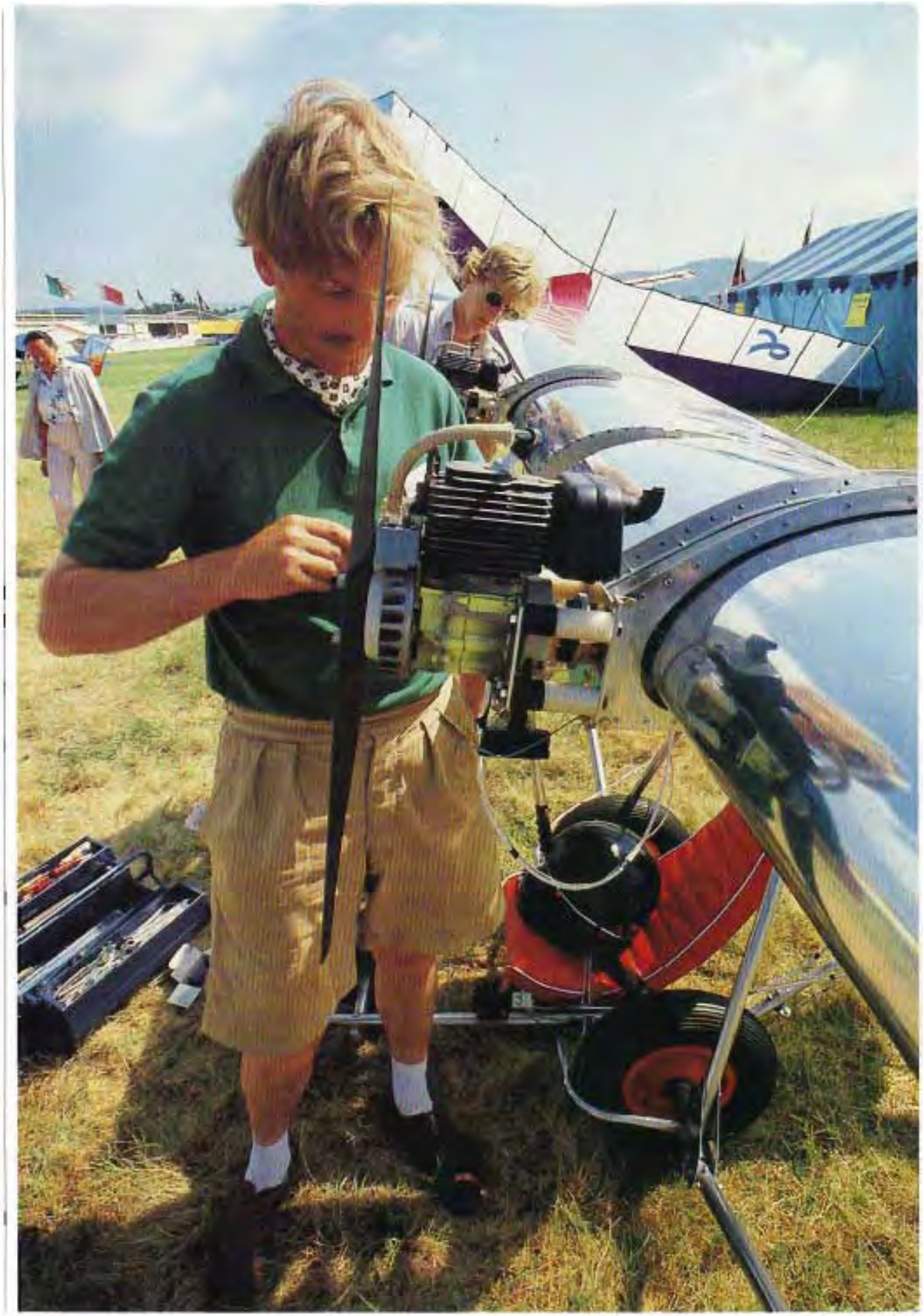


deau d'arbres, juste en face de moi, qui se rapproche vite, bien trop vite. Aucune envie de me retrouver dans les branches. Je suis là pour faire l'oiseau, pas le singe.

Prudence (ou trouille ?), je réduis la vitesse. Manche à droite, me revoilà dans l'axe de la piste. Je remets plein pot. Badin : 80. Je tire sur le manche. Un peu sec ; l'avion (ou ce qui en tient lieu) monte trop vite. Badin : 50. J'oubliais le palier. Un coup vers le bas. Trop accentué, là encore. Le sol fonce vers moi. Badin : 70. Tirer à nouveau sur le manche. Oui, ça y est ! Je vole !

Un peu trop tendu pour déguster béatement la caresse du vent tiède. Surtout, éviter les mouvements brusques : souplesse et fermeté sont les mamelles du pilotage. « *Ce n'est pas la durée du vol qui importe, mais la plénitude, l'accomplissement de soi* », me di-

**Le Quicksilver (ci-dessus) : l'« U.L.M. le plus vendu dans le monde », affirme la publicité. Importé en France par la société FIMOR-Paris, le modèle MX, équipé d'un moteur de 430 cm³ développant 30 ch, est vendu 43 000 F T.T.C.**



Résurrection de l'aéronautique de jadis, l'U.L.M. ne doit néanmoins son existence qu'à l'apparition de matériaux nouveaux, alliages d'aluminium, plastiques renforcés et dacron, cette toile synthétique dans laquelle sont taillées la quasi-totalité des ailes.









Le Phoenix, ci-dessus à droite (fabriqué par Flying High Light Ltd), un U.L.M. britannique quasiment inconnu en France, est l'un des plus beaux avec sa structure transparente en plexiglas souple.

D'une cylindrée allant de 250 à 440 $cm^3$, des moteurs mieux adaptés (comme ceux destinés aux scooters des neiges) ont remplacé ceux des pionniers, empruntés à des karts ou à des tronçonneuses. Ils développent de 18 à 40 chevaux et consomment de 5 à 12 litres d'essence ordinaire à l'heure.

**Bricoleurs habiles, n'hésitez pas : achetez votre U.L.M. en kit. Ce n'est pas facile, mais c'est moins cher et ça rapporte gros. En satisfaction personnelle.**

sait Alain Dreyer, le président de la F.F.P.L.U.M. (1). Moi, je veux bien. Mais avec un œil rivé au Badin et l'autre qui ne lâche pas la piste sur laquelle il va bien falloir se poser, la plénitude sereine est dure à accrocher. Et, après deux minutes d'ascèse, l'accomplissement de soi se limite au contrôle des mains crispées sur les manettes : à gauche, les gaz ; à droite, le manche.

Par le casque C.B., l'instructeur qui me regarde d'en bas prodigue ses conseils. *« Manche à droite. Doucement, ne réduis pas la vitesse. OUIIII, c'est ça. »* Voix métallique des écou-

(1) Fédération française de planeurs ultra-légers motorisés, chemin de la Sacristie, 84140 Montfavet.



teurs qui s'enroule autour de mon idée fixe : ne pas faire d'erreur. En pleine action, ce n'est plus tellement le danger qui m'obsède, mais plutôt la hantise de passer pour le cancre du stage.

Troisième minute. Ce n'est pas encore l'extase, mais ce n'est plus du tout la peur. Étonnant : pendant mon stage de préparation, j'ai éprouvé combien il est difficile de piloter un avion « normal », même tout petit. Au contraire, mon U.L.M. répond à la moindre sollicitation. C'est d'une facilité déconcertante.

*« Continue tout droit. Ne rentre pas tout de suite ! »* De toute façon, je n'ai aucune envie de rentrer. Le senti-



**Pour piloter cette planche à voile de l'air, il suffit d'avoir subi avec succès l'examen théorique de pilote d'avion ou de planeur. Mais mieux vaut suivre un stage de formation : environ 3 000 F la semaine dans une trentaine de clubs. Liste fournie par la F.F.P.L.U.M.**





**Prix d'achat : de 30 000 F à 60 000 F. Location : environ 100 F l'heure contre 400 F pour un petit avion classique.**

ment de légèreté me rend euphorique. Le nirvâna qui arrive ! Un regard ironique pour quelque mouette s'essoufflant à battre des ailes. J'ai oublié la boule qui me caracolait sur le plexus il y a cinq minutes à peine.

*« Amorce ton virage. Rends la main. Fais ton palier. »* La piste, déjà. Je repère les triangles de signalisation qu'il faut conserver dans le repère-capot. Mais, dans ce karting de l'air, ce sont surtout les pieds qui jouent le rôle de viseurs pour bien descendre en pente douce. *« Réduis les gaz. Doucement, le manche ! »* Eh ! le sol approche. Dernière manœuvre, bien trop sèche. Plof. Les roues se sont posées. Le reste suit. La machine arrive intacte. Moi aussi. Lindberg a un successeur. Santos-Dumont a un fils !

*« Pas trop secoué ? »*, me demande le moniteur, les mains dans les poches de sa combinaison gris-bleu. Malgré mes jambes cotonneuses, je le rassure et il enchaîne : *« Un peu de théorie, maintenant. »* Car, en une semaine de stage, il faut ingurgiter force notions abstraites et accomplir au moins trois heures de pilotage d'avion-école pour avoir droit, suprême récompense, de s'installer comme je l'ai fait aux commandes de ce cocasse Meccano volant, l'U.L.M.

L'U.L.M. (ultra-léger motorisé) est très précisément un *« aéronef monoplace ou biplace de moins de 150 kg à vide, ayant une charge alaire inférieure à 15 kg/m² à pleine charge, capable de voler à 40 km/h sur un aller et retour d'une centaine de mètres »*, dit la fédération. L'idée de mettre un moteur aux deltaplanes désormais classiques, puis d'élaborer des machines plus structurées nous est venue d'Amérique. Et voilà qu'une nouvelle génération d'aviateurs désinvoltes envahit le ciel. Action : l'avion, depuis les frères Wright, se faisait lourd. Réaction : il redevient léger.

Au tableau noir, le moniteur explique les erreurs commises. Un stagiaire, cadre de banque de 35 ans, a frôlé les antennes de la tour de contrôle. Un autre, réparateur de machines agricoles, s'est laissé tomber à l'atterrissage : la bécane aurait pu y laisser le train d'atterrissage. Pour ma part, au vu de ma trop fantaisiste reprise de contact avec le sol, on me conseille de n'aborder la voltige qu'après un solide apprentissage.

Il y a six mois que Richard et Bernard, deux anciens du Musée de l'air du Bourget, ont ouvert le club de Granville où déjà une trentaine de stagiaires se sont succédé. La plupart d'entre eux n'avaient jamais tâté ni de l'avion ni du deltaplane. Un seul semi-échec, celui d'un quadragénaire qui a parcouru toute la piste sans oser tirer le manche. *« Au second essai, ça a marché »*, nous rassure Richard.

Comme dans la plupart des écoles d'U.L.M., les demandes de formation sont de plus en plus nombreuses. Goût de l'aventure, zeste de snobisme ou besoin d'un bol d'air à bon marché, les motivations sont multiples. *« L'U.L.M. va se développer considérablement »*, estiment les spécialistes comme Philippe Le Grix de la Salle, P.D.G. de Général Médias et organisateur de la grande course Londres-Paris qui a permis de mesurer l'impact de l'aviation ultra-légère sur le public.

Reste à espérer que l'espace aérien ne ressemble pas bientôt à l'autoroute du Soleil un jour de fin juillet, et que les pilotes conservent leur solidarité chaleureuse. En attendant, le seul ennemi, c'est le vent qui, trop violent, bouscule l'avion et pose problème à l'atterrissage.

*« Toujours 8 nœuds. »* Ça va. Je mets les gaz, plein pot. Je tire sur le manche, c'est reparti ! ✪

**Le Vector 600 (ci-dessous) : « le plus vendu en France », construit par U.L.M.-S.A.R.L. à Jouy-en-Josas. Équipé d'un moteur de 250 cm³, il a été fabriqué à plus de cent exemplaires.**






**« Le vol ultra-léger peut être dangereux. Vous pilotez cet aéronef à vos risques et périls », dit la pancarte. Une assurance individuelle « Responsabilité civile » coûte moins de 400 F l'an. Tous renseignements auprès de la Fédération (adhésion : 50 F).**

Les enfants de Blériot pendant la course Londres-Paris du 3 au 5 septembre : 76 inscrits, 51 classés. Ci-dessous à gauche, le Fulmar-Rival 17 à moteur Fuji-Robin 244 cm³ (20 ch) piloté par Charles Van der Meulen, directeur de Christian Dior - Belgique. A droite, le Quicksilver MX à moteur américain Cuyona, bicylindre de 430 cm³ (30 ch), piloté par Jerry Sanderson, au départ de Pontoise.














Ci-dessus à gauche, à bord d'un delta biplace Danis, notre photographe a saisi en vol le futur vainqueur des pendulaires : François Thovex, pépiniériste, spécialiste de l'épandage agricole, qui pilotait un Sabre 23 Danis fabriqué à Maisons-Alfort, dont l'Armée française et la Gendarmerie nationale (GIGN) sont déjà équipés. Moteur Hirth de 493 cm³ (50 ch). Prix : 36 000 F TTC. A droite, Jacques-Antoine Breuvart, publicitaire, a remporté la catégorie « trois axes » à bord d'un Vector 610. Moteur Fuji-Robin, bicylindre de 340 cm³ (32 ch). Prix : 45 000 F TTC.