



Lors d'un baptême de l'air en ULM, le pilote instructeur explique toutes les opérations de navigation en vol



Avant chaque départ, le moindre détail doit être vérifié, le pilote et le passager peuvent communiquer facilement.



Le château de Lichtenberg et son environnement peu avant le coucher du soleil.



Tout pilote d'ULM dispose d'informations sur la météo, l'état de sa machine et les cartes aériennes et terrestres du parcours. Photo RL

S'envoyer en l'air avec le plus grand sérieux



L'ULM pendulaire de l'instructeur de Batzdorf est doté d'un moteur d'une puissance de 60 chevaux.

Patrice Leblond est instructeur sur ULM pendulaire DTA (Delta trikes aviation) à Batzdorf. Il sillonne le ciel depuis 25 ans. « Même si tous les vols s'encadrent d'une réglementation, il y a un sentiment de liberté, mais ce n'est pas faire n'importe quoi non plus. Avant de partir, on a les routes, les zones, les fréquences, tout ce dont on doit tenir compte en navigation aérienne », explique ce fin connaisseur, qui assure des vols d'initiation et des baptêmes.

Bien sentir la machine

Une fois le moteur en route, le pilote enfle deux mouffes fixées à la barre de direction de la voile. « D'un côté le terrain avec carte, et de l'autre, les fréquences et les distances,

toutes les données nécessaires au cas où la météo nous lâche ».

« Il faut une vingtaine d'heures pour apprendre à voler, mais c'est très variable, le plus délicat est de savoir bien atterrir, il faut surtout du temps pour sentir la machine », ajoute le pilote qui organise l'activité en groupe. « Le but est de la faire sans idée de compétition, c'est un groupe de copains qui souhaitent voir d'autres horizons. »

Et d'ajouter : « Dans l'organisation, chacun se charge d'une tâche particulière, le principal souci étant de recharger 14 bidons de 20 litres de carburant chaque soir. Il s'agit de sept vols individuels, où chacun est livré à lui-même, et vole entre 80 et 160 km/h, il est impossible de voler en patrouille. »



Les ULM multi-axes sont très manœuvrables et peuvent voler à des altitudes très basses.

Voler en ULM un rêve à portée de ciel

Découvrir la région à la manière d'un oiseau et en toute sécurité, c'est possible. Il faut avant tout être mis en confiance et vivre la chose avec plaisir. Petite expérience d'un vol en ULM entre Rohrbach-lès-Bitche et Haguenau.

Après quelques rotations, Samuel vient d'atterrir sur les hauts de Rohrbach, la base étant située au lieu-dit du Gukenberg. Pilote breveté d'un ultraléger motorisé depuis deux ans, l'homme apprécie l'exercice, avale les kilomètres comme autant de vitamines et ne se lasse pas du spectacle. Tout en veillant au moindre détail, la sécurité étant le maître mot. « Bonne nouvelle, il n'y a pas de zone orangeuse aujourd'hui, le vol sera tranquille », dit-il. Sans la météo en effet, rien n'est jouable, et tous les pilotes ont des données précises avant de quitter le sol. Il n'est d'ailleurs par rare de voir les ULM rester au sol plusieurs semaines.

Vents ascendants

« Il y a pas mal de camps militaires dans le secteur, et nous ne devons pas survoler les zones proches de Bitche ou de l'aérodrome de Phalsbourg », indique le pilote, qui au décollage, informe la tour de contrôle du camp La Horie sur son départ. L'ULM pendulaire décolle de la piste légèrement inclinée de Rohrbach. « Je vais prendre un virage à droite et gagner un peu d'altitude », relate Samuel, tout en veillant à ce qu'aucun obstacle ne gêne sa route. « Il faut sans cesse regarder sur les côtés et derrière, si un engin ne vole pas. » La radio assure un contact avec les autres machines, mais on ne sait jamais... « Le grand danger, ce sont surtout les lignes électriques », qui depuis le ciel deviennent invisibles entre les pylônes. La navigation suit son cours, le vent secoue un peu l'ULM, qui trouve rapidement une certaine stabilité.

Nous sommes en début de soirée, le soleil éclaire plein Est, et met en valeur le paysage verdoyant qui défile à près de 3 000 pieds (près de 1 000 mètres) sous la voile motorisée.



Le pilote de l'ULM joue avec la puissance du moteur et la manière dont la voile se place par rapport au vent. Le tout est de rester serein et de savoir faire face à toute éventualité.

Entre prairies, étangs et vallées boisées, le Pays de Bitche se dévoile tel que les hommes l'ont façonné. Le centre équestre d'Enchenberg, le collège de Lemberg, la tour de Goetzenbrück qui semble d'un coup toute petite : les principaux bâtiments sont identifiables. Un peu plus loin, le château de Lichtenberg dresse fièrement sa silhouette en aplomb du village.

« Il faut toujours avoir un point de repère, comme une clairière bien dégagée ou un

champ. Au cas où la mécanique nous lâche, il faut pouvoir atterrir en quelques minutes en maniant la voile », explique Samuel, veillant toujours et sans cesse au moindre objet volant.

Vosges ondulées

Apparaît ensuite une vaste zone forestière, délimitant les Vosges et la plaine alsacienne. Un survol que les pilotes crai-

gnent la première fois, car les points de repère sont engloutis par les conifères. Au loin, la façade massive de l'hôpital de Haguenau est visible. La plaine se rapproche, les espaces libérés aussi. On distingue bien Bouxviller, Ingwiller et, très loin, l'agglomération de Strasbourg. « Il y a de l'air chaud, nous allons monter naturellement », glisse le pilote à un endroit où les courants rebondissent sur les toits des maisons précédant les premiers contreforts vosgiens.

Au bout de 25 minutes de vol, la piste de Batzdorf se distingue. « Un terrain plat, bien entretenu », où l'ULM se pose. Un dernier tour et Samuel annonce son arrivée par la radio. Aller sans histoire. Avant de repartir, il faudra chauffer le moteur, vérifier une fois encore « si la bougie est encrassée, les vis, le pot d'échappement et aussi si la batterie n'est pas déchargée. C'est un sport pour gens pas pressés », confie Samuel.



Un des pilotes du Club des ailes à bord de son multi-axes.

Un grand tour à la manière d'Icare

Du 22 au 29 juillet, une bande de passionnés prendra part à un périple de plusieurs centaines de kilomètres à bord de leur ultraléger motorisé. Un voyage original où le moindre détail est planifié. Le plaisir aussi...

À Club des ailes, sur les hauteurs de Rohrbach-lès-Bitche, la vue est splendide sur les premiers contreforts des Vosges. C'est justement à cet endroit que viennent se ressourcer dès qu'ils le peuvent quelques passionnés d'ULM. Ils ne se lassent pas de bichonner leurs machines et de savourer les sensations procurées par la navigation aérienne.

Survole maritime

Au départ de Batzdorf (près de Haguenau), le 22 juillet, sept équipages partiront vers l'Auvergne et les Pyrénées, avant de remonter via l'estuaire de la Gironde, Quiberon et la Normandie. Puis retour en Alsace. Gaby Bach, de Sarreguemines, en sera : « Le périple doit durer huit jours en fonction de la météo, et nous campons le soir sur des terrains proches d'une station essence », confie-t-il, un véhicule d'assistance effectuant le trajet au sol. Le parcours a été établi en fonction des possibilités de l'ULM le plus faible, chaque appareil devant être autonome dans un contexte où il s'agit d'arriver pour chacun avec la même énergie. Le groupe est composé d'appareils "trois axes" à voilure fixe (qui volent à 140 km/h en



Au Club des ailes, à Rohrbach-lès-Bitche, dès que le ciel le permet, les passionnés d'aéronautique prennent le large à la manière des grands oiseaux.

moyenne) et d'appareils pendulaires (monomoteur doté d'une voilure souple liée à un chariot motorisé, entre 80 et 100 km/h). « Ce sera extraordinaire de voir la France du ciel, et le parcours qui nous mènera à Quiberon

nous permettra par exemple de survoler l'eau un bon moment. En général, on vole à une altitude comprise entre 300 et 400 m », ajoute le pilote. Il précise également que certaines zones sont interdites au survol,

à l'image des prisons (à commencer par Oermingen) ou des centrales nucléaires, sans parler des antennes relais. Quant aux parcours lui-même, il peut se compliquer avec des obstacles naturels, comme les monta-

gnes. Et ce sera le cas à hauteur du massif pyrénéen.

Ce rallye (appelons-le ainsi) permettra d'effectuer au quotidien « de deux à quatre heures de vol, en fonction de la météo, du vent et de la machine, il faut prendre en compte des vents ascendants, des turbulences. Sinon, on navigue le soir et le matin, ce qui nous permet d'avoir un ciel complètement dégagé. »

Itinéraire précis

Les pistes d'étapes sont en général gérées par des passionnés de vol en ULM. L'accueil dans chaque région offrira donc de belles rencontres en perspective. « Il y aura des pistes plus ou moins longues, plus ou moins techniques, nous avons toutes les données en détail. » Il y aura surtout beaucoup de vol à vue. Et quand l'occasion s'y prête, des vols ont même lieu en fin de journée, ce qui pourra être sympathique dans la région des châteaux de la Loire ou de Lourdes. Un tour de France en ULM, à l'image du cyclisme, existe aussi, mais il rassemble au moins 400 aéronauts. Les adeptes du secteur préfèrent opter pour une expérience qui laisse place à plus de convivialité.

Espaces de liberté majestueux

Les pilotes d'ULM ne sont pas seuls à fréquenter le ciel en cas de problème, ils savent comment se poser et s'abriter avec leurs machines.



Les pilotes ne se lassent pas du spectacle, tout en privilégiant le respect des règles communes une fois en l'air et la sécurité.

Chaque machine est différente de l'autre et vole à sa manière. Le pilote d'un prototype ne saurait en utiliser un autre. « Pour nous, il est clair que nous allons voler selon nos capacités, s'il fait mauvais, on ne part pas », expliquent les pilotes de la base de Rohrbach-lès-Bitche à propos de leur périple, tous affichant une solide expérience en la matière. « Quand nous faisons face à un orage,

on se pose dès que possible dans un champ et chacun est autonome, on peut ainsi s'abriter sous l'ULM. » Surtout, dans une équipée comme celle qui s'annonce en juillet, chacun essaie de découvrir les techniques et la manière de voler des autres. « Quand on se pose dans un champ, l'effet de curiosité joue à plein, il y a toujours du monde qui vient vers vous savoir ce qui se passe », sou-

ligne un des pilotes. Le soir enfin, au moment du repos, les appareils sont protégés avec une housse. Quant au fait de bénéficier d'un tel espace, les yeux brillent à sa seule évocation. « Nous ne sommes pas seuls à fréquenter le ciel, c'est vrai, mais nous bénéficions d'un domaine majestueux, c'est un plaisir unique, et même un peu égoïste parfois, qu'on aimerait partager. »

la phrase

« On ne s'en rend pas compte au sol, mais une fois en l'air, on voyage en trois dimensions. »

Patrice Leblond, instructeur d'ULM pendulaire à Batzdorf.

PRATIQUE

Comment voler ?

• **Renseignements** : à Batzdorf, Patrice Leblond, instructeur, au 06 16 79 15 33, site internet : batzdorf-ulg.com. Il est aussi possible de contacter Gaby, au Club des ailes, au 06 13 21 88 76.

• **Baptêmes** : 40 € les 15 minutes ou plus en fonction du budget.

• **Brevet de pilote ULM** : il faut avoir au minimum 15 ans, répondre à un examen théorique de type questionnaire à choix multiple proposé par le district aéronautique et se voir délivrer une autorisation de vol seul à bord après une formation pratique (de 10 à 30 heures en général).

Textes et photos : Philippe CREUX, Thierry NICOLAS, avec le concours du club d'ULM de Batzdorf et de Patrice LEBLOND.