



EMERAUDE ULM

1990-2017

27 ANS D'UNE HISTOIRE D'HOMMES

*Gilles POMMERET
mai2017(2^{ème} édition)*

Avis aux lecteurs : *Les éléments contenus dans ce bref document ont été puisés dans la mémoire des fondateurs d'Emeraude ULM et dans ses archives. Certaines erreurs ou omissions s'agissant des acteurs ou des dates sont possibles. L'auteur demande l'indulgence du jury*

Vifs remerciements à Jean-Maurice Schmidt et Alain Gapihan pour leurs précieux témoignages ainsi qu'à Gérard Vié pour la mise à disposition de sa très belle photothèque.

Préface

L'aviation ultralégère est souvent encore considérée comme le parent pauvre de l'aviation. Et pourtant, l'année 2014 notamment aura été bénéfique à plus d'un titre au mouvement ULM et à la FFPLUM qui a accueilli son 15.000^{ème} pilote en la personne d'un jeune élève: beau symbole de force et de dynamisme !

Il connaît un développement constant depuis plus de 15 ans, ce que reflète plus récemment une croissance significative du nombre de pilotes de paramoteurs (38,3 % de pratiquants pour 39,2 multiaxes en 2014). C'est un bel encouragement pour tous ceux qui ont contribué à ce succès et un grand espoir pour l'avenir de l'ULM, finalement très accessible, qui, de ce fait, tend à se rajeunir, voyant dans le même temps éclore et évoluer de nouvelles formes de pratiques.

L'ULM reste aujourd'hui, au sein de l'Aviation Sportive et de Loisir, une « niche » de liberté et de responsabilité individuelle. Les passionnés d'ultralégers forment le vœu que le mouvement conserve sa capacité de défendre et de pérenniser son système « déclaratif » original, tant au niveau national qu'euro-péen.

« **Emeraude ULM** » constitue l'un des nombreux maillons de ce bel ensemble, qui défend avec enthousiasme et ténacité la démarche « ULM » tout en prônant le sens de la responsabilité personnelle et collective de ses pratiquants.

Il était une fois une bande de copains soucieux de liberté et « fondus » de pilotage.

Issue de *Flight Air*, puis d'*ADAIR35* créée en 1991 et présente sur l'aéroport de Dinard depuis 1993, aujourd'hui, association loi 1901 déclarée à la sous-préfecture de Saint Malo le 29 septembre 2006 sous le numéro W354000549, *Emeraude ULM* est aujourd'hui le résultat de vingt cinq années d'une aventure pleinement humaine, faite d'amitié, parfois de tensions, mais surtout de passion.

1990-1991 : TOUT COMMENCE AVEC FLIGHT AIR

Nous sommes en 1990. Un trio de passionnés d'ULM crée une entreprise à but lucratif, *Flight Air*, laquelle propose école de pilotage, baptêmes de l'air, tractage de banderoles publicitaires, photographies aériennes, traitements agricoles.



Ils louent un *Mistral* (moteur Rotax 532, 65 CV à simple allumage), achètent un *Weedhopper AX3* (moteur Rotax 582 à double allumage), aménagent une piste de 200m au lieu-dit « les Nielles » à Saint-Meloir-des-Ondes, y installe un mobile-home (club house)



et un tunnel agricole qui sert de hangar pour les ULM.

Puis ils se lancent dans l'aventure.



Pour les baptêmes de l'air, l'emplacement est situé idéalement, à mi-chemin entre Saint-Malo et le Mont Saint-Michel : environ 200 baptêmes seront réalisés au cours de la première saison.

S'agissant de l'école de pilotage, avec 6.000 FF (près de 1.000€) le forfait pour acquérir le brevet ULM (sans extensions), l'offre est alléchante. Une vingtaine de candidats est séduite et s'inscrit rapidement. En une

saison, un instructeur, chef-pilote et un instructeur stagiaire amèneront une douzaine d'entre eux au brevet en près de 200 heures de vols d'instruction.

Mais les créateurs de cette petite entreprise ont omis un paramètre capital dans leurs calculs prévisionnels : les activités sont très saisonnière et ralentissent dangereusement en hiver. Elles cessent définitivement le lendemain du départ de la *Route du Rhum* 1990, chant du cygne de *Flight Air*, qui a pu faire une dernière couverture photo à l'occasion de cet évènement. Dans tous les cas, cette micro-entreprise n'aurait sans doute pas résisté aux conditions météorologiques particulièrement défavorables de l'hiver 1990/1991: succession de dépressions, piste détrempée et donc impraticable...

La société disparaît donc en octobre 1990. Le propriétaire du *Mistral* récupère sa machine et la met en vente. Plusieurs élèves, qui ont versé un forfait, n'avaient effectué que quelques séances d'instruction. Ils en sont pour leur frais.

1991–2003 Avec *ADAIR35*, les choses sérieuses démarrent



L'un des trois gérants de *Flight Air*, qui habite à l'année dans les environs, propose aux élèves en cours de formation et aux brevetés qui veulent continuer à voler de les aider à se constituer en association 1901.

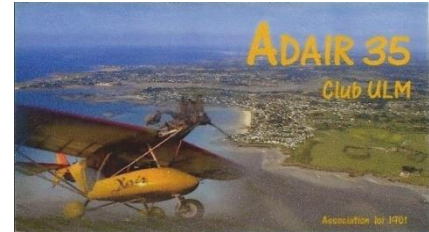
Au printemps 1991, une première assemblée réunit les douze membres-fondateurs au bar « le *Doris* » (« QG » de ces mordus d'ULM) à Saint-Benoit-des-Ondes et décide la création de l'association qui prendra le

nom de *ADAIR35*.

Pour fonctionner, elle ne peut se contenter d'enthousiasme et de bonne volonté. Il lui faut un instructeur, une plateforme, des infrastructures et, a minima, une machine.

L'instructeur est là : c'est le président de l'association !

S'agissant de la partie matérielle, *FlightAir*, qui a certes récupéré son mobile home, abandonne à la toute jeune association la courte bande gazonnée des Nielles et le « hangar » pour les appareils, ce qui constitue une bonne base de départ. Elle récupère un mobile-home de l'Aéroclub de la Rance, basé à Dinard-Pleurduit, qu'elle transporte aux Nielles.



Pendant la saison 1991-1992, *ADAIR35* exploite aux Nielles un *Weedhopper AX3* prêté par un particulier. Mais il lui faut sa propre machine en bon état et à un prix supportable. C'est chose faite en 1993, grâce à l'aide du « Golf Hôtel » qui dote

généreusement l'association des moyens nécessaires pour acquérir un *Weedhopper* AX3(35PL), neuf cette fois. *ADAIR35* l'exploitera aux Nielles et à Dinard de 1993 à 1997.



En 1993, *ADAIR35* s'installe dans l'enceinte de l'aérodrome de Dinard-Pleurtuit, au Sud du seuil 30 de la piste 12-30, tout en conservant la piste des Nielles.

Elle y monte un hangar léger (tunnel agricole) à l'intérieur duquel les machines sont abritées. Enfin, le mobilehome est rapatrié gracieusement sur une plate forme par un ami de l'association, depuis les Nielles,.

1994 – 1999 ABANDON PROVISoire DES NIELLES ET POURSUITE DES ACTIVITES SUR L'AERODROME DE DINARD PLEURTUIT

En septembre 1994, la piste des Nielles se retrouve sous le coup d'un arrêté préfectoral imposant sa fermeture en raison d'une utilisation insuffisamment respectueuse de la réglementation. *ADAIR35* transfère alors la totalité de ses activités sur Dinard-Pleurtuit.

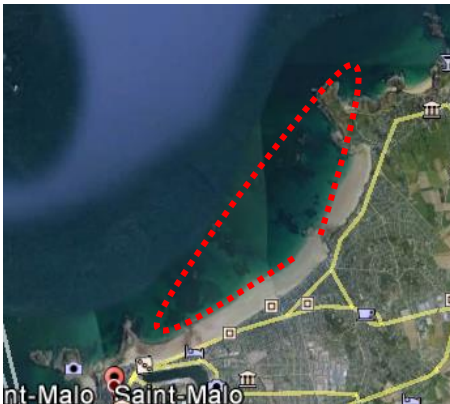
En 1999, une nouvelle piste sera ouverte aux Nielles, conforme cette fois aux normes de la DGAC.

De 1992 à 1997, le *Weedhopper* AX3(35PL) effectue environ 250h de vol par an tandis que 5 à 6 pilotes obtiennent leur brevet ULM.

Le 13 septembre 1997, le président-instructeur d'*ADAIR35* démissionne. Il quitte l'association pour créer sa propre micro-entreprise, laquelle reprend l'idée de *Flight Air*, mais sur une plate-forme viable et avec un véritable raisonnement économique. Un nouveau bureau est constitué et les opérations se poursuivent.

En novembre 1997, *ADAIR35* se porte acquéreur d'un nouveau *Weedhopper* en mobilisant les participations financières de 10 membres du club, lesquels se rembourseront en heures de vol. L'opération est couronnée de succès.

Hélas, la terrible tempête de décembre 1999, qui a dévasté la Bretagne, met à mal un des hangars légers ainsi que le *Weedhopper AX3* le plus ancien. L'Aéroclub de la Côte d'Emeraude (fusion de l'AC de la Rance à Dinard et de l'AC de Blanche Roche à Saint-Servan) abrite la flotte d'*ADAIR35* quelques semaines, le temps de remettre en état les abris.



En septembre 1997, *ADAIR35* participe à la « Fête du vent » de Saint-Malo et donne des baptêmes de l'air (plus de 50 en une journée !).

Les appareils décollent de la plage du sillon passent au-dessus du Fort National, survolent la pointe de la Varde et reviennent se poser sur la plage devant l'hôtel de la Digüe : un magnifique tour de piste élargi.

Le tout dure moins de 10 min mais enthousiasme les participants. Un peu trop ! La sécurité est très difficile à assurer et trop de monde s'approche des machines, traverse la piste

sommairement balisée ... Pour cette raison, *ADAIR35* ne renouvèlera pas l'opération.

L'association achète un *XAir* d'occasion (version améliorée du *Weedhopper*) en mai 2001 (35EF) puis un neuf en octobre 2002 (35EW). Le club dispose maintenant de deux machines dotée d'un bon potentiel.

2003-2006 INTEGRATION A L'AEROCUB DE LA COTE D'EMERAUDE



Le président de l'Aéroclub de la Côte d'Émeraude (ACCE) est séduit par l'idée d'intégrer *ADAIR35* au sein de l'aéroclub, puis la mise en place d'une activité « aéromodélisme » pour créer ainsi trois sections très complémentaires qui mêlaient de manière harmonieuse milieux sociaux variés, savoir-faire et générations.

Il existe bien quelques réticences au sein du Conseil d'administration, mais il convainc ses membres, avec beaucoup de tact, de l'intérêt du rapprochement : l'aéromodélisme constitue une véritable pépinière de futurs pilotes qui peuvent ensuite réaliser leur rêves en passant le brevet ULM ou avion, selon leur envie et leurs moyens ; l'ultraléger représente une formidable alternative pour ceux qui rêvent de voler, mais n'ont pas toujours les moyens d'accéder à l'avion. Plusieurs adhérents d'*ADAIR35* sont également pilotes avions, ce qui renforce ainsi le lien naturel entre les deux activités.

La décision est logiquement prise de dissoudre *ADAIR35* qui est absorbée par l'ACCE, dont il devient la section ULM, en juillet 2003. Tout aussi logiquement, deux de ses anciens dirigeants intègrent le Conseil d'Administration de l'Aéroclub au titre de la section



ULM.

Les pilotes d'ULM, qui se sentent bien dans cet environnement, participent très activement à la vie de l'aéroclub : entretien des locaux, animations d'été, etc ...

L'ambiance du club est très agréable et tonique. On se souvient encore à *Emeraude ULM* de ce pilote (le président !) qui, à chaque meeting estival, endosse le rôle d'un pochard débarquant à l'aérodrome sur un vélo d'avant-guerre, simulant l'ébriété. Il se fait « coffrer » par les gendarmes, bien sûr « de mèche » avec lui, s'échappe du « panier à salade » pour sauter dans un *Rallye MS880* et décoller sous le nez des autorités. Il effectue un passage « basse altitude » sous les yeux des profanes éberlués. Verrière ouverte, debout sur le siège du MS 880 il pilote grâce à une rallonge bricolée sur le manche : un vrai héros !

Le sérieux de la section ULM est reconnu par la DGAC qui lui donne, en juin 2004, l'agrément pour la formation d'instructeurs ULM multiaxe. C'est ainsi qu'une dizaine d'instructeurs sont formés entre 2004 et 2012 dont 7 pour Dinard, toujours en activité, en 2015, à *Emeraude ULM*. Au cours de cette période, la section ULM de l'ACCE a également formé des instructeurs pour l'aéroclub de Rennes, qui a été ainsi en mesure de lancer sa propre structure de formation.



Il faut noter, par ailleurs que les directeurs successifs de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit ont toujours manifesté une réelle bienveillance à l'égard de l'aviation légère et ultralégère, qui participe très largement à la vie de la plateforme. Aujourd'hui, les relations d'*Emeraude ULM* avec les autorités de l'aéroport, les contrôleurs aériens, les responsables de la sécurité et de la

sûreté restent excellentes.

2006-2007 : SEPARATION DE L'AEROCLUB DE LA COTE D'EMERAUDE ET INSTALLATION DU CLUB A L'EMPLACEMENT ACTUEL

Cette excellente organisation, frappée au coin du bon sens, ne dure malheureusement que trois ans. La démission du président de l'ACCE, pour des raisons de santé, a laissé la voie libre pour les opposants aux ultralégers dont ils obtiennent l'éviction brutale en septembre 2006.

Pour autant, les ULM occupent les locaux mis à leur disposition par l'ACCE jusqu'en décembre de la même année.

Cet épisode « désagréable » ne décourage pas pour autant les ULMistes. Tel le Phoenix, ADAIR35 renait de ses cendres le 27 septembre 2006 et prend l'appellation *Emeraude ULM*.

Ses destinées sont désormais pilotées par un Comité directeur et l'enthousiasme ne faiblit pas, bien au contraire, à croire que les difficultés stimulent tout particulièrement ses adhérents.

Bien évidemment, elle quitte l'ACCE avec ses appareils (*XAir*, ...) et s'installe à l'emplacement actuel (Nord du seuil 30 de la piste 12-30, à l'Est de l'entreprise ex-*(Aero 4M aujourd'hui Alir-Main)* avec la très grande bienveillance de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Malo et de Fougères, alors gestionnaire de la plate-forme de Dinard-Pleurtuit.

Ironie de l'histoire, l'ACCE a, depuis, acquis un ULM P92 de chez TECHNAM ...

2007–2015 : LA STABILISATION D'EMERAUDE ULM

Le tout jeune *Emeraude ULM* n'a pas de siège. Qu'à cela ne tienne, rien n'arrête la détermination du Club. Du 1^{er} janvier à juillet 2007, il est hébergé par le bar de l'aéroport. Bien évidemment cette position stratégique augmente les heures de bar, qui ne seront pas décomptées. Qu'importe !

Compte tenu des contraintes de sécurité liées à la circulation sur la zone aéroportuaire, le dispositif mis en place est un peu compliqué pour exploiter les appareils, mais la difficulté est surmontée grâce à la compréhension des autorités aéroportuaires et à la gentillesse des pompiers. Ceux-ci accompagnent le véhicule d'un membre du club du parking principal (au pied de la tour de contrôle) jusqu'au hangar du club (seuil 30 de la 12/30). Les pilotes reviennent aux commandes de leur ULM jusqu'au pied de la tour pour embarquer leurs passagers et effectuer leurs vols. Après les vols, ils débarquent leurs passagers sur le parking principal, reviennent au hangar et regagnent le pied de la tour avec les pompiers. Pas très simple, mais ça permet au club de poursuivre ses activités.



En juillet 2007, le transfert du mobil-home à l'emplacement actuel permet aux adhérents et à leurs passagers d'accéder directement aux installations et aux appareils. Ouf !

Le 23 mai 2007, *Emeraude ULM* achète un **GUEPARD** d'occasion, équipé d'un moteur 4 temps ROTAX 912Squi va permettre, après



formation complémentaire, d'offrir de nouveaux horizons aux pilotes du club. Cette acquisition a pu avoir lieu, certes du fait du dynamisme du comité directeur, mais aussi parce que des adhérents ont accepté, sans rechigner, de financer une part importante de la dépense sous forme d'avances sur heures de vol.

Quelques très rares incidents de vol émaillent l'actualité dont le plus sérieux a conduit le club à réformer le *XAir 35EF* le 11 août 2007. Pour autant, la flotte est entretenue avec beaucoup de sérieux, les élèves formés avec rigueur et la sécurité restent au centre des préoccupations des instructeurs et des pilotes.

Compte tenu du développement des activités d'Emeraude ULM, la décision est prise d'acheter un hangar « *Aérobulle* », installé le 15 mai 2009, il permet de mettre à l'abri le *Guépard*, puis, plus tard, le *P'tit avion*, dans de bonnes conditions. Le hangar agricole reste indispensable et continue à servir d'abri au *XAir* et d'atelier pour les entretiens. La flotte se renouvelle avec l'achat de l'*XAir 35KU* le 29 mai 2009 et celui du *P'tit avion 35MG* le 2 avril 2011.

Avec ses trois appareils et ses sept instructeurs, **Emeraude ULM s'inscrit désormais solidement dans le paysage de l'aviation légère du Pays de Saint-Malo.**



Pour autant, le club n'a pas interrompu ses activités d'aéromodélisme et organise aux Nielles, à l'été 2012, un très bel après-midi qui rencontre un beau succès. L'opération sera renouvelée les 23 et 24 mai 2015 avec toujours autant de bonheur.

Début 2012, le Guépard 35IV cumule beaucoup d'heures au compteur et il est temps pour lui de subir une cure de rajeunissement avec une remise à neuf complète. Il est remis en vol le 26 mars 2012.

En juin 2013 : *Emeraude ULM* participe au Festival ULM 2013 à Vannes



Illustration du dynamisme renouvelé de l'association, un pilote constructeur-amateur et son fils décident d'achever la construction du JPM N°3 Loiret, superbe ULM ailes basses, dans les locaux d'Emeraude ULM.



Mis en chantier à Liffré en juillet 2005, au domicile de ses constructeurs, il est « mis en croix » en octobre 2009. Transféré dans les hangars d'Emeraude ULM en novembre 2013, le *Loiret* effectue son premier roulage en janvier 2014 puis son premier vol le 4 avril de la même année. L'appareil pèse à vide 290 Kg avec parachute. Il est équipé d'un moteur

Américain *Aerovee* sur base *Volkswagen* de 80 ch. La vitesse de croisière devrait être de 160 à 180 km/h une fois tous les réglages effectués. 8 ans et 9 mois pour réaliser un rêve de gosse, qui est un peu le bébé du club !



2014 - 2017 : LA MATURITE ET L'EXPENSION



En 2014, la bonne santé financière du club permet l'acquisition d'un *Guépard* neuf et la mise en chantier d'un grand hangar.

Livré le 14 mai et financé en partie par des avances sur heure de vol des adhérents (on ne change pas une formule qui marche !), ce nouvel appareil, immatriculé 35OP, remplace le Guépard 35IV vendu le 20 janvier 2014 après 1.600 heures d'exploitation : une très belle opération pour le club qui aura permis de financer en grande

partie le *P'tit avion* !

En novembre 2014, la mise en chantier de la construction d'un hangar neuf : (300m² au sol) et de ses accès se fait dans l'enthousiasme général. Tous ceux des adhérents qui le peuvent participent, chacun selon ses compétences et ses capacités physiques. Il faut dire que la structure, une fois achevée, permettra d'héberger cinq ULM dans d'excellentes conditions.



La fin de l'année 2014 et l'année 2015 sont celles de la maturité du club avec l'achèvement de la construction du hangar, puis l'acquisition et l'installation d'un mobilehome

Le hangar, construit par les adhérents eux-mêmes sous la conduite de quelques éléments très « éclairés » et avec l'aide



particulièrement précieuse d'entreprises amies, est inauguré en grand pompe le 14 mars 2015 à l'occasion de l'AG annuelle.

Le confortable mobile home, acquis d'occasion, est installé en avril 2015 puis doté d'une jolie terrasse en bois. Une fosse septique et un système de récupération des eaux de pluie du hangar connecté à une réserve, don de l'un des membres bien connu du monde de l'aviation de la région-permet le fonctionnement de vraies toilettes (si si !) ... ce qui facilite les prévols !. Pour la petite histoire, à 94 ans, ce généreux donateur pilote toujours : preuve que la pratique de l'aviation permet de « vieillir mieux » !

Bien équipé, alimenté en eau et en électricité, il s'agit d'un clubhouse digne de ce nom. Il remplace la caravane « historique », ancienne propriété de l'Aéroclub de la Rance et chère à l'un des principaux fondateurs d'ADAIR35. Verra-t-on enfin s'inscrire des adhérentes ? L'avenir nous le dira et tant pis pour ceux qui regretteront l'univers jusqu'ici exclusivement masculin d'*Émeraude ULM* !

Émeraude ULM est en pleine forme avec, en 2014, 500 heures de vol (475 en 2013) malgré la réduction momentanée de la flotte à deux appareils entre janvier et mai (vente et remplacement du Guépard 35IV), 56 adhérents (49 en 2013), 22 élèves-pilotes, 4 brevets délivrés. Sa bonne santé financière lui permette enfin de conserver la confiance des banques.



En 2015, *Émeraude ULM* couvre une très large partie des activités liées aux sports aériens : vols découvertes, baptêmes de l'air, initiation au pilotage, formation complète de pilotes ULM multiaxes, vols solos ou avec passager pour les pilotes brevetés adhérents de



l'association, ... La formation d'instructeurs ULM multiaxes est, pour l'instant, laissée en suspens, les adhérents estimant à juste titre que sept instructeurs couvrent largement les besoins du club !

Les journées « *portes ouvertes* » des 23, 24 et 25 mai 2015 ont donné aux adhérents une nouvelle occasion de vivre et de faire vivre leur passion, notamment avec des démonstrations spectaculaires de modèles réduits.

En juin 2015, la flotte du club était composée

d'un *Guépard*,





d'un *P'tit Avion* et d'un *XAir*

Depuis mai 2015, quatre ULM sont, par ailleurs, hébergés par *Émeraude ULM* :

- Le *Loiret* n° 39 (construction amateur, cf pages 13/14),
- Un *X3trim*,
- Un *Avid Flyer*
- Un *Pétrel* (amphibie)

Depuis, l'*Xair*, appareil emblématique des débuts de l'association, a été racheté par un adhérent du club début 2016. Il est resté basé auprès de *Émeraude ULM*. De son côté, le *P'titavion* a quitté la flotte en janvier 2017 avec 805 heures au compteur, racheté par un adhérent qui a créé *Air'nBay* basée aux Nielles. Il est remplacé par un *Super Guépard* neuf équipé de *turbulateurs* mis en ligne en décembre 2016 et devenu la star de l'aéroclub. La flotte est donc désormais parfaitement homogène avec deux *Guépard*, appareils



bien adaptés à la vie de club : rustiques, sécurisants, fiables, avec à la clé une maintenance simplifiée ...



Un deuxième hangar, identique à celui inauguré en mars 2015, a été mis en chantier au 1er trimestre 2017. Il permettra d'augmenter significativement la capacité totale d'accueil, laquelle passera de 7 à 12 appareils répartis sur 740 m².

Dirigé par un comité directeur de 6 membres exclusivement des bénévoles, *Émeraude ULM* est désormais en vol de croisière avec 62 adhérents. L'association aura cumulé 530 heures de vols en 2016

dont 444 pour le *Guépard*, 23 pour le tout nouveau *Super Guépard* et 95 pour le *P'titavion* vendu depuis.

La formation n'est pas en reste avec 25 élèves fin 2016 pour 5 instructeurs qui ont autorisé 5 « lâchers » et délivré 2 brevets et 2 « emports passagers » en 2016.

Seule ombre au tableau, le départ de Jean-Maurice Schmidt, ici avec le *Cri-Cri* qu'il avait construit, devenu président d'honneur de l'association. Membre fondateur d'*ADAIR35* puis d'*Émeraude ULM*, il a quitté Saint-Malo en septembre 2016 pour Boulogne (où il avait débuté sa carrière professionnelle) après avoir formé les 6 instructeurs du Club et 3 pour celui de Rennes ainsi que de nombreux pilotes d'ULM.



ÉPILOGUE



***Emeraude ULM* ne s'est donc jamais aussi bien porté : le moral des « troupes » et l'ambiance au sein du club sont « on top », personne n'a la « grosse tête » : que souhaiter de plus ? Peut-être le « chef instructeur » se sent il parfois un peu seul devant l'afflux de nouveaux élèves : mais n'est-ce pas un signe de bonne santé pour un aéroclub ?**