

David Morin a découvert l'ULM à l'adolescence. Le Sarthois de 50 ans est à la tête d'Air Bleu ULM Le Mans. Il évoque sa passion et son rôle de pilote-instructeur.

« L'ULM fait partie de ma vie depuis 35 ans »

Ses débuts en ULM.

« J'ai découvert cette discipline totalement par hasard, à l'âge de 15 ans. Je vivais à Commerveil, un village du Nord-Sarthe. Au milieu des années 80, cette commune de 138 habitants a monté un petit terrain d'ULM. Et un club a vu le jour. Un jour, Didier Lejay, l'instructeur, m'a un jour proposé d'embarquer avec lui. Une fois là-haut, j'ai eu une sorte de révélation. A mes 15 ans, cet instructeur m'a lâché en solo, en ULM pendulaire. J'ai dit à ma mère que je voulais exercer ce métier. Elle m'a demandé de passer mon bac d'abord. Je travaillais mes cours dans le bungalow du club et je m'envolais le soir. J'ai obtenu mon brevet d'ULM à 18 ans. Plus tard, j'ai suivi Didier Lejay au club d'Argentan, en Normandie. J'ai également travaillé pour diverses écoles d'ULM et sociétés d'aéronautique.

La passion pour l'ULM est devenue mon métier. Je suis aujourd'hui pilote, instructeur professionnel, mécanicien, formateur d'instructeurs et gérant de la société Air Bleu. Cela ne m'empêche pas d'effectuer 1200 heures de vol par an entre les baptêmes de l'air et diverses manifestations. Et j'ai plaisir à transmettre ma passion au plus grand nombre. »

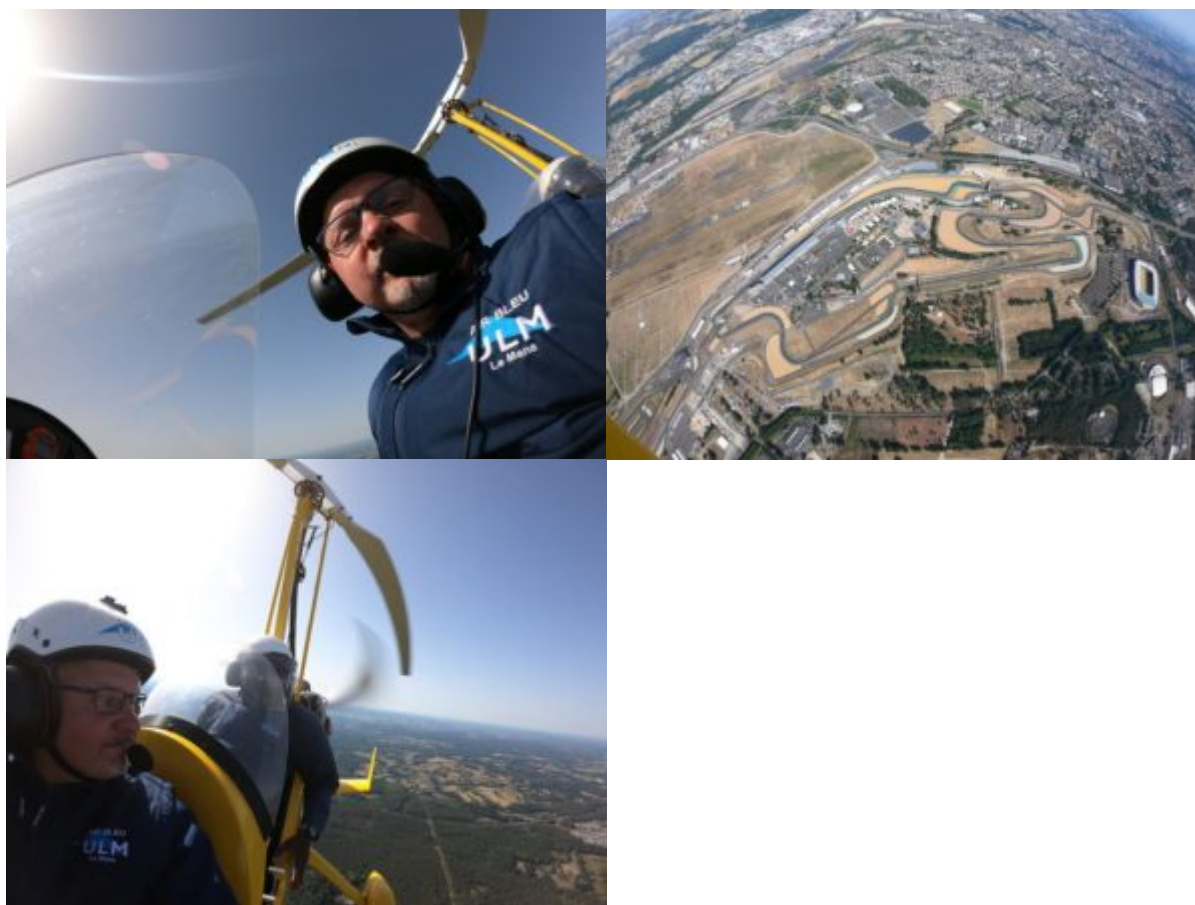




« Nous devons respecter la réglementation aérienne. Nous sommes très libres, mais en contrepartie nous devons être des gens responsables. c'est ce que je m'emploie à transmettre ce sens de la responsabilité à mes élèves »

Qu'est-ce que l'ULM autogire

« Il s'agit d'un appareil volant dont le rotor (voilure tournante) assure la sustentation. Ce rotor tourne en permanence, comme si on volait sur un moulin à vent en quelque sorte. En ULM, on doit savoir voler avec ou sans le moteur. Lorsque le moteur tombe en panne, nous avons la capacité à pouvoir attraper un champ par anticipation pour s'y poser. Le moteur sert à nous faire décoller du sol, à nous propulser et à nous faire monter. Le vent relatif donne la vitesse. On peut voler entre 500 et 1000 mètres. Et on peut atteindre une vitesse de 185 km/h. La machine n'est pas une limite en soi. On peut traverser la France en une journée ou se rendre en Turquie. Un pilote a même traverser le monde en quelques mois. Le champ des possibles est vaste. »



Deux titres de champion de France à son palmarès.

J'ai disputé mon premier championnat de France en 2013. J'ai terminé à 2e place. En 2014, je me suis imposé en 2 à Levroux (Indre) et en 2017, j'ai décroché le titre à Blois (Loir-et-Cher). Dans cette compétition, il n'y a pas d'acrobatie. Les pilotes sont évalués sur la connaissance de leur machine et la manière dont ils gèrent la consommation selon l'épreuve. Ils doivent gérer la précision dans la navigation avec une carte et sans aide. Nous sommes notamment notés sur la précision en décollage et atterrissage sur un point très court. Nous enchaînons les épreuves pendant plusieurs jours. »

Propos recueillis par Jaheli NAMAI.

Photos : David Morin (Air Bleu) et Mamadi Sangaré.

Air Bleu ULM (baptêmes de l'air, école de pilotage)/Aérodrome du Mans.

Site Internet : <http://airbleu-ulm.fr/>



Lire également : [La tête dans les nuages en ULM, dans le ciel sarthois.](#)

Partager :

- [Cliquez pour partager sur Twitter\(ouvre dans une nouvelle fenêtre\)](#)
- [Cliquez pour partager sur Facebook\(ouvre dans une nouvelle fenêtre\)](#)
- [Cliquez pour partager sur Google+\(ouvre dans une nouvelle fenêtre\)](#)