



ROLAND MAGALLON

Texte et photos : Ghislain Fournier

Dans une stature de grizzly siège une âme de poète pleine de tendresse et de passion. Roland est un roc taillé dans la matière de ceux qui ont fait naître l'aviation.

Roland pose devant son gros bébé, le Baroudeur biplace à moteur JPX.

Pionnier du mouvement ULM

Oui ! Vous qui pratiquez cette discipline aujourd'hui, vous pouvez remercier cet homme pour sa persévérance, son sens de l'observation, sa logique, sa perspicacité et son obstination, sans oublier sa modestie, qualités qui sont celles des autodidactes.

A la fois créateur, constructeur et pilote d'essai, il fut l'un des premiers au monde à voler sur un ULM pendulaire avec un chariot tricycle. Il créa ensuite une série de multi-axes, dont le fameux Baroudeur (conçu en collaboration avec Philippe Tisserant), appareil toujours d'actualité ! Il participa à des films au cinéma, où une machine volante originale était demandée. Souvenez-vous de l'appareil volant du film "les Chouans", c'était lui !

La conception d'une machine volante à ailes battantes pour une commande publicitaire, c'est encore lui ! Le projet fou d'un engin à la fois voiture et avion, c'est toujours lui ! Et ce n'est pas fini car Roland a constamment le cerveau en ébullition, il nous réserve à court terme de nouvelles surprises.

Ghislain Fournier : Comment as-tu découvert l'ULM ?

Roland Magallon : *Tout a commencé avec la lecture de Sciences et Vie des années 1967/68, sur lequel figurait en couverture l'aile triangulaire de Rogallo*. Il ressem-*



blait à un gros pendulaire avec une aile de 40 m² et un moteur d'environ 100 chevaux, il volait au-dessus de l'Arizona.

C'était le premier delta pendulaire motorisé et il m'a tout de suite branché : le système me paraissait simple et j'ai pensé que c'était la solution pour voler librement.

En m'inspirant des photos du magazine, j'ai construit des maquettes et des répliques de l'appareil, celles-ci ressemblaient à de gros cerfs-volants de 3 mètres d'envergure. Je peaufinais mes réglages, lorsqu'en 1970, à nouveau dans un Sciences et Vie, je découvrais un article relatant le vol de Christian Paul de Paste qui, avec une aile d'importation américaine avait réalisé un 360° autour de la Tour Eiffel. Tracté par une voiture sur une distance de 300 mètres, il était redescendu en cerclant le monument parisien.

Toujours en m'inspirant des photos, je décidais, cette fois, de concevoir une aile pour pouvoir, à mon tour, voler. Après de nombreux essais, ça a marché ! Par chance, l'aile était piqueuse, ce qui m'a évité de partir en verrouillage au premier vol en tracté. A l'époque, je tenais dans les mains à la fois le trapèze du delta et celui de la corde de ski nautique. Le fusible c'était la force des doigts. Je remercie encore Thierry Krottof au volant du véhicule pour son sens de l'aéro-

nautique, il était déjà pilote, et a su anticiper les réactions de l'aile en vol.

Lors du deuxième vol, j'ai lâché la barre de la voiture et une pompe m'a soulevé au-dessus des hangars où je me suis crashé sans dommage !

En 1974, j'ai motorisé mon aile. Je suis parvenu ainsi à faire quelques vols. L'appareil ressemblait à un delta à moteur auxiliaire. Un accident, dans lequel je manquais d'être coupé en rondelles par l'hélice, mit toutefois fin à toute progression dans cette direction. Le système me paraissait trop dangereux pour ouvrir la voie des airs de façon populaire. Je restais alors à l'écoute des nouveautés : amélioration des ailes, mise au point de lattes rigides, création du profil à double courbure, le tout pour une meilleure stabilité.

L'amalgame de ces expériences aéronautiques, de ma fascination pour l'aile de Rogallo et plusieurs concours de circonstances ont permis de donner naissance au premier tricycle vendu mondialement : le "Moskito 210", moteur Solo 210 en prise directe. Le premier vol a eu lieu en décembre 1979 et nous avons vendu le premier appareil en mai 1980.

GF : Comment as-tu négocié ta première vache ?

RM : *Au début, les vaches étaient quotidiennes. On ne pouvait pas*

* Cette machine avait des fins militaires, les Américains n'ont pas poursuivi leurs recherches jugeant que l'appareil souffrait d'instabilité.

compter sur les moteurs et, de ce fait, nous ne sortions jamais du cadre de sécurité. Les ailes étaient celles du vol libre, donc conçues pour être en permanence "en panne moteur".

Leur vitesse minimum était comprise entre 20-25 km/h avec une finesse de 7. Si peu que le vent soit de face, nous posions presque arrêté, un champ de labour ne nous effrayait pas. C'est une excellente école pour assimiler le sens du vol et maîtriser, voire même dompter les vaches !

GF : Quel est ton plus beau souvenir ?

RM : Sans nul doute, mon premier grand vol en delta dans la région de Grenoble. Bien qu'il n'ait duré que 5 minutes, ce fut un pied d'enter. A l'atterrissage, fou de joie, je me lançais dans une danse du scalp autour de mon aile. Pour te dire, c'était mieux qu'un orgasme ! Ensuite, ce furent mes 2 premiers kilomètres en vol moteur dans la région de Calais.

GF : Quel est ton plus gros malheur ?

RM : Un piqué de 200 mètres en montagne, en vol libre. J'avais dessiné une aile, la Starga, qui était performante pour l'époque. Cette aile avait toutefois un défaut majeur : elle tournait mal et pour faciliter la manoeuvre, je mettais du dièdre inverse avec un système de réglage que j'affinais vol après vol. Jusqu'au jour où elle s'est mise en vrille sans qu'il me soit possible de la retenir ; je forçais comme une bête pour éviter qu'elle passe sur le dos, au point de ne pouvoir déclencher mon parachute, qui, pour une fois, m'accompagnait.

L'atterrissage a été un miracle : je suis arrivé dans une pente assez forte, à l'entrée d'une forêt, où un sapin a amorti l'impact de ma chute (je suis tombé de branche en branche). Il m'a fallu plusieurs minutes pour réaliser que je n'étais pas mort et mieux, complètement indemne. Ce fut la trouille de ma vie !

GF : Comment vois-tu l'ULM dans 10 ans ?

RM : J'entrevois deux alternatives : l'extinction du mouvement ou au contraire une grande vogue pour l'ULM. Mon optimisme naturel me pousse à opter pour la seconde alternative ; toutefois, l'évolution actuelle de l'ULM va dans la direction d'une amélioration continue des performances des appareils entraînant évidemment une hausse des prix. Cela ne me semble

pas nécessaire ! Il ne faut pas tomber dans le même piège que l'aviation légère aujourd'hui. L'ULM, c'est rendre visite à un ami à 50 ou 100 km en prenant autant de plaisir que lorsque l'on part à Deauville en avion de tourisme (15 fois plus coûteux). Pour moi, la solution réside dans l'accueil, l'encadrement, l'ambiance sur les plates-formes. Les bases doivent être agréables à vivre, ouvertes aux loisirs, à la détente, le tout dans un cadre agréable et amical. Prenons l'exemple de l'équitation, ce sport est par la force des choses limité dans l'amélioration des performances de l'animal, un cheval restera toujours un cheval, et pourtant les centres équestres prolifèrent en France; et c'est tant mieux. Autre exemple : la voile. Même s'il existe plusieurs catégories de bateaux ("Vaurien", "Zef", "420", "505"), chaque sportif reste dans sa série en compétition et ce jusqu'au titre olympique.

Pour résumer mes pensées, ce n'est pas l'ULM qui doit devenir un avion, mais l'esprit ULM qui doit régénérer l'aviation légère; c'est tellement plus simple pour voler et en faire un loisir. Déjà, de nouveaux avions récemment construits s'inspirent de la technologie ULM et de son esprit (simplicité, légèreté, performance en vol lent). Je pense à "Explorer" et prochainement au "Globe-Trotter" (de ma conception), véritables camping cars volants tout terrain, amphibies, révolutionnaires en quelque sorte.

GF : Tu ne parles pas du paramoteur. Certains misent pourtant sur ce type de machine pour populariser l'ULM (peu coûteux, léger, facile...).

RM : Oui c'est bien, mais ce type d'appareil n'est pas ouvert à tous.

Pratiquer le paramoteur est très physique et beaucoup d'ulmistes ne sont pas capables de courir avec un moteur dans le dos. La standardisation de ce type de machine me semble délicate, sans parler de l'inconvénient météorologique.

Attention, l'ULM englobe tout : paramoteurs, gyros, multi-axes, pendulaires, il faut savoir varier les plaisirs. Toutes ces disciplines se complètent et nombreux sont les enseignements à en tirer ! Ce qui compte avant tout, c'est voler.

GF : Que penses-tu du système aéronautique actuel ?

RM : Je préfère ne pas parler du système aéronautique en général. En ce qui concerne l'ULM, je trouve que la réglementation actuelle responsabilise les personnes pratiquant cette discipline et, en comparaison avec ce qui se passe à l'étranger, je crois que nous n'avons rien à envier à qui que ce soit : d'abord, la France ne compte pas plus d'accidents qu'ailleurs, ensuite le nombre de constructeurs en France est supérieur à nos voisins. Les constructeurs français se portent bien et sont innovateurs, ce qui permet d'avoir un nombre d'ulmistes plus important qu'ailleurs. Il ne faut pas que ce système change pour une formule FAI, un peu anglaise, un peu allemande... Ne pas compliquer les choses !

GF : Quel est ton message d'espoir ?

RM : Pour remplir une vie de bonheur, de plaisir et d'émotion, le secret consiste à voler, transmettre sa passion, construire, inventer, découvrir... Depuis 24 ans que je vole, je ne me suis jamais ennuyé une seconde.

Cette passion vous apporte tout, il n'y a rien de mieux, on y trouve même la poésie.

Souvenez-vous de l'appareil volant du film "les Chouans", c'était lui !





BUSE'AIR 150



DJICAT.....

CONSTRUCTEUR

ULM SYSTEM

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF

Tél : 68 40 01 41, FAX : 68 40 09 96
BP 26 11370 LEUCATE-ZA

Tél : 33 35 40 34, FAX : 33 35 35 86
Aérodrome 61200 ARGENTAN