

A deux pas de chez nous

NorAéro monte des ULM qui sont beaux comme des avions

La société basée à l'aérodrome a des patrons slaves, mais plus français de culture, tu meurs. Leur objectif : doubler leurs ventes dans l'Union européenne d'ultra-légers motorisés, qui sont un peu les Mercedes de l'ULM. Sécurité et confort de vol à prix cassés.

PAR THÉODORE TERSCHLUSEN
valenciennes@lavoixdunord.fr

PROUVY.

« Ça, un ULM ? »

« Dans les salons aéronautiques, les personnes qui voient nos engins ne veulent pas croire qu'il s'agit d'un ultra-léger motorisé », dit Eva Gontcharov. À regarder le nez bleu d'un Skylark, on est à des années-lumière des ULM de papa : aile en triangle, siège à l'air libre, et moteur... de tondeuse.

Sur eux, certes, on peut réaliser le rêve d'Icare, voler, mais en se sentant nu comme un ver. Sur « l'avion » que propose le couple Gontcharov, il y a un fuselage, un siège, un cockpit, même un parachute, héhé, obligatoire d'ailleurs en Allemagne. En République Tchèque, Eva et son mari Ilia ont mis la main sur une perle. Un ultra-léger qui a tout du vrai avion. Et plein d'avantages : formation plus accessible, moins de frais de carburant. Devenir pilote devient sacrément plus simple, sans renier pour autant le confort de vol. Formule magique ?



Le couple partage son temps entre Prouvy et Bruxelles, et pousse à la roue dans le même sens. Doubler leurs ventes. PHOTOS THIERRY TONNEAUX

UNE ÉCOLE DE PILOTAGE EN PRIME

NorAéro fait aussi école, en atteste un écran géant sur lequel un simulateur offre toutes les sensations du pilotage, mieux que sur une console de jeux. Particularité : on peut obtenir un brevet de pilote ULM dès l'âge de 15 ans, et NorAéro propose tant la formation pratique, en trois étapes, que la formation théorique.

Bref, à Prouvy, on peut s'acheter un ULM produit sur place, et décoller avec, au terme de la formation.

L'entreprise propose toute la gamme ; baptême de quinze minutes, vols d'initiation d'une heure, stages (y compris de reprise, avec une longue pause de pilotage), locations pour des événements privés sur-mesure.

Un couple russo-tchèque

Les dénicheurs sont un de ces couples d'entrepreneurs qui prouvent qu'aujourd'hui l'Europe penche un peu plus à l'Est, mouvement que même la guerre en Ukraine n'a pas stoppé.

Ces deux-là étaient faits pour se rencontrer. Elle, Pragoise et fille de diplomate tchèque en poste en Lituanie au français impeccable, appris à l'école française de Vilnius. Ilia, lui, a travaillé comme ingénieur au Maroc, et attrapé le virus de l'aviation à Toula, à quelques dizaines de kilomètres de Moscou, dans le Yak, aéronef russe mythique de son père.

Les deux se sont croisés... à l'université de Reims, où ils étudiaient la gestion d'entreprise. Champagne, l'aviation est devenue leur raison sociale ! Dans leur hangar de l'aérodrome de Prouvy, confortable et bien équipé, on se croirait dans un jeu de construction. Des Skylark à toutes les étapes de montage. Un travail d'horloger suisse, en partie sous-traité, mais qui ne se fera jamais à la chaîne. « On travaille aussi pour des pilotes expérimentés, qui se font plaisir. »

Pratique, pas cher, plus facile d'accès

La liste des avantages des ULM NorAéro a plus d'envergure que les huit mètres du Skylark d'un bout d'aile à l'autre.

D'abord son prix, moitié moins cher qu'un avion de tourisme pour lequel les prix démarrent à 300 000 €, et cela n'interdit pas le fuselage en alu, comme chez Boeing, et la possibilité d'embarquer à deux.

Tout est plus facile, formation allégée, et donc moins chère, un aéronef qui fonctionne à l'essence de voiture, pour une autonomie de cinq heures et mille kilomètres, avec une consommation maxi de 15 l/h.

Le Skylark est une promesse de démocratisation du vol et du pilotage.



Sous licence tchèque



Le concepteur de la perle, c'est Dova (dove, c'est la tourterelle en anglais) une société tchèque qui a cédé une licence exclusive à NorAéro pour la France, la Belgique et le Luxembourg. Les Prouvysiens importent les pièces (15 000 rivets par avion, quand même). L'entreprise d'Eva et d'Ilia a deux ans d'existence, et a déjà livré dix avions. Dont trois montés ici, puisque la société a récupéré l'assemblage complet sur le sol français (10 000 heures par aéronef). L'objectif, en courant les salons, où le produit fait son petit effet, est maintenant de passer à la construction de dix avions par an. Et d'attaquer en 2024 le marché britannique, en prime. ■