

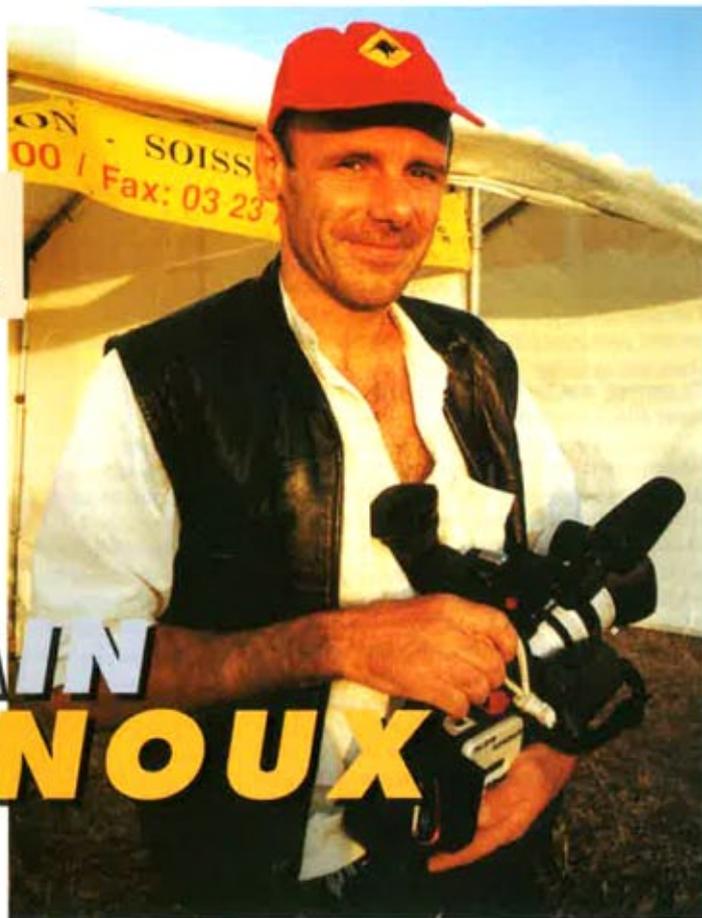
who's who

TEXTE ET PHOTOS : GHISLAIN FOURNIER

Alain est un homme qui semble affronter la vie comme le ferait un oiseau sur la branche. Sa devise. "Savoir sentir le vent venir". Après plusieurs changements de cap professionnel, il a concrétisé le rêve de beaucoup, vivre de sa passion ! Grâce à son intuition, la conjugaison de ses multiples expériences professionnelles, sans oublier un titre de Champion du monde paramoteur en 1996 en Afrique du Sud, il est devenu l'expert international des prises de vues aériennes irréalisables ou plus précisément qu'aucun autre aéronef que le paramoteur ne peut réaliser.

Alain Arnoux avec son nouvel instrument de travail pendant le rassemblement de Blois.

ALAIN ARNOUX



Ghislain Fournier comment l'ULM est-il entré dans ta vie ?

Alain Arnoux *J'en avais assez du métier de photographe, ce milieu ne me plaisait plus, il fallait sans arrêt avoir des relations bien placées pour avoir une chance de percer et sans cesse se battre pour avoir une page de magazine. Ecoeuré, je me suis dit autant faire berger et je me suis ainsi retrouvé à la tête d'un troupeau de moutons de 3 400 têtes dans les Alpes du sud. Chaque année, au mois de septembre, les bergers quittent les alpages, mais, avant, il leur faut récupérer les bêtes égarées afin de les dispatcher dans leurs troupeaux respectifs. Cette opération demandait parfois une semaine de marche pour rapatrier une quarantaine de bêtes. C'est ainsi qu'a mûri en moi l'idée de remplacer cette semaine de marche par quelques heures de vol !*

Tu es resté combien de temps berger ?

J'ai fait ce métier pendant deux ans puis j'ai quitté les moutons pour les chèvres. Mais durant tout ce temps, l'idée de voler me poursuivait, jusqu'au jour où je me suis trouvé sur la route, derrière une voiture qui portait sur la lunette arrière un autocollant : "J'aime l'ULM". Je l'ai suivie jusqu'au péage et j'ai demandé à son conducteur où il volait ! Il m'a répondu qu'il s'y rendait, que je n'avais qu'à le suivre. C'est ainsi que j'ai appris à voler sur multi-axe Quicksilver avant d'en essayer d'autres.

Tu as donc pu faire le berger volant ?

Non, car avec l'élevage des chèvres j'avais quitté la haute montagne, je ne volais que pour le plaisir. Ce n'est qu'à partir du moment où j'ai vendu mon exploitation agricole que je me suis retrouvé libre et me suis demandé pourquoi ne pas essayer de vivre de l'ULM. J'ai commencé par passer des DNC puis j'ai fait de la banderole, de l'épandage à droite et à gauche, accumulant ainsi les heures de vol. J'ai eu une période pendulaire où je suis devenu instructeur. Jusqu'au jour où j'ai découvert le paramoteur, je me souviens, c'était un vendredi. Le lundi, j'attaquais ma formation. Ensuite, j'ai été très rapide, j'ai été breveté un 20 novembre. Le 8 décembre, j'avais ma machine, cela s'est fait très rapidement, le 15 février, j'étais instructeur paramoteur !

Qu'est-ce qui t'a tant plu dans le paramoteur ?

Avant tout la simplicité. Juste avant, je m'étais offert un ULM amphibie, un Chevron, un appareil anglais avec 17 de finesse et 14 encore avec les flotteurs. Une belle machine à 320 000 Francs. J'étais confortable financièrement, je m'étais fait plaisir, j'en profitais ! Mais, avec le paramoteur, j'ai rencontré l'expression même de la simplicité, finis les remorques et le gardiennage. Le coffre de ma voiture me suffisait, nous étions fin 92.

Tu as beaucoup pratiqué l'hydravion ?

Oui, je me baladais un peu partout en Méditerranée et sur l'Atlantique. J'avais un train rétractable, ce qui me donnait la possibilité de poser aussi sur la terre. Je considère l'hydro et la pose en montagne comme ce qu'il y a de plus technique ! Avec cet amphibie, j'avais trop de contraintes et de stress car, à la moindre erreur, on casse et cela coûte très cher ! La pression permanente qui accompagnait mes vols à cause des changements de vent ou de la houle grossissante, nuisait au plaisir que j'avais de voler ! Seuls les amis que j'emmenais trouvaient ça génial, sans voir tout ce qu'il y avait derrière comme mise en oeuvre et la concentration permanente que cela me demandait. J'avais, pour un vol, beaucoup trop de paramètres à gérer pour profiter des vols. Pour en revenir au paramoteur, rapidement devenu instructeur, j'ai cherché comment en vivre. Originaire du Vaucluse, je n'envisageais pas de m'implanter dans cette région à cause du trop faible potentiel de futurs pilotes. Je me suis dit que la relative simplicité de pilotage me permettait d'envisager des stages bloqués de 10 à 15 jours partout en France, sur simple demande. J'ai été le premier à prospecter dans les clubs. Cela consistait à faire une démonstration

who's who

le week-end puis prendre des rendez-vous pour revenir 3 ou 6 mois après. J'ai vécu ainsi pendant deux ans. En 94, je me suis inscrit au Championnat de France où j'ai fini deuxième, avant de partir au Championnat du monde en Pologne où je suis resté deuxième jusqu'au dernier jour pour finir à la cinquième place !

Tu penses que tous les pilotes peuvent participer à une compétition ?

Absolument, c'est une excellente façon de progresser et de s'améliorer. Bien sûr ce sera plus dur pour les amateurs que pour les professionnels qui passent leur temps en l'air avec une voile dans les mains. Transmettre un savoir permet à l'instructeur de s'améliorer en permanence. C'est en résolvant les problèmes rencontrés par les élèves que l'on affine sa technique. Quand j'étais instructeur, je formais 100 à 120 pilotes par an, ce qui est énorme...

Le fait d'être itinérant est encore un plus pour la compétition car on doit s'adapter aux nouveaux climats ou reliefs rencontrés, contrairement à la routine quotidienne du terrain que l'on connaît par coeur. C'est un avantage indéniable quand on participe à des compétitions.

Quelles sont les qualités qu'un compétiteur doit avoir ?

Il faut évidemment de la volonté, de l'assiduité mais avant tout se connaître parfaitement, être bien avec soi-même. Certains comparent cette philosophie à celle que l'on retrouve dans le yoga.

Ce raisonnement est valable pour tout autre discipline que le paramoteur ?

Oui, mais un peu plus en paramoteur car plus physique. J'ai déjà constaté dans les autres disciplines que nous pouvons être parfaitement bien intellectuellement pour piloter un appareil technique et faire une petite erreur à l'atterrissage sans aucune conséquence parce que le train encaissera la petite survitesse ou le léger vent de cul. En paramoteur, le train est fragile et le poids du moteur nécessite un petit effort physique au décollage et à l'atterrissage. Il ne faut pas hésiter à attendre un peu pour avoir un vent bien en face et profiter de ce laps de temps pour refaire une ultime visite tout en restant à l'affût du bon moment, propice au décollage. Ce sont ces qualités qui font la différence en compétition, être patient et fin observateur pour tirer profit de la météo ! Il faut sentir les éléments...

Alain Arnoux au boulot, en slalom entre les montgolfières du Championnat d'Europe !

Photo Alain Even



C'est ce que tu as fait en Afrique du sud ?

Au Championnat du monde, depuis le matin, j'avais étudié le sens du vent, j'en avais conclu, au moment de l'épreuve d'économie, que le vent qui nous arrivait dessus n'était qu'un gros thermique et que le vent météo finirait par reprendre le dessus. Ce qui a fait qu'à l'instant où j'ai décidé de partir je savais que le sens du vent n'était que provisoire et, après mon décollage, j'ai opté pour une direction différente de celle des autres participants. Le souvenir de cette épreuve d'économie me donne une très grande satisfaction, j'avais décollé le premier et j'ai atterri targement après les autres...

En compétition, il faut du feeling et de la chance et comme me l'a dit un compétiteur étranger : "Tu sais, plus on devient bon plus on a de la chance !"

Quelles sont les nations qui participent aux Championnats internationaux ?

En France, jusqu'en 1996, nous étions leaders mondiaux. D'ailleurs il était fréquent d'entendre dire : "Ne t'inquiète pas pour les compétitions internationales, elles seront plus faciles que le Championnat de France." Nous sommes, je le rappelle, arrivés avec trois premières places au

Championnat du monde en 96. Aujourd'hui, je constate lors de confrontations amicales ou autres rallyes que les Anglais se débrouillent très bien ainsi que les Allemands ; les Espagnols, eux, progressent à pas de géant et ce n'est sans doute pas par hasard s'ils nous ont battus en Turquie l'année dernière au premier World Air Games. N'oublions pas non plus les Italiens et les Japonais de plus en plus dans le coup. Je déteste entendre dire : "Je n'aime pas la compétition." Il ne faut pas oublier que c'est par elle qu'arrive le progrès, les performances et la sécurité, ce n'est qu'en allant tutoyer ses limites que l'on fait progresser le système, si le turbo par exemple est dans l'automobile aujourd'hui c'est grâce à la formule 1. La meilleure école après une bonne formation est une inscription à la sélection des Championnats de France, même si l'on se trouve "nul à chier", il ne faut pas hésiter à faire la démarche, on en revient toujours meilleur.

As-tu, depuis que tu voles, un vol que tu n'oublieras jamais pour sa beauté ?

Je n'en ai pas un mais une multitude. Tiens ! Puisque nous sommes aujourd'hui à Blois, je vais t'en narrer un de circonstance. Il y a deux ans, j'essayais une aile biplace pour paramoteur,



nous avons décollé à côté de Chambord, faisant en même temps le baptême d'une amie. Nous sommes montés à 800 mètres, j'ai coupé le moteur au-dessus du château et nous sommes arrivés au rassemblement d'Onzain sans moteur, en enroulant les thermiques pendant 35 km. Il me faut préciser que mon amie ne pesait que 47 kilogrammes. Voilà, c'est tout simple, mais partager avec quelqu'un un moment pareil, ça ne s'oublie pas !

Il est facile de voler en biplace paramoteur ?

Non, cela nécessite de la technique, beaucoup d'expérience et un matériel étudié spécialement à cet effet ! En France, nous ne sommes que neuf à la pratiquer !

Pour en revenir au vol inoubliable, rien que cette année j'en ai plein la tête. Dernièrement j'étais au Tchad pour un film avec Georges Steimezt de National Geographic.

Nous avons été amenés à survoler trois lacs côte à côte. Le premier était bleu, le deuxième vert et le troisième rouge et, sur ce dernier, je filmais Georges qui prenait des photos en paramoteur. Le décor était surréaliste : avec les embruns, une épaisse couche de sel très blanche s'était déposée au pied des palmiers verts presque fluo qui bordaient ce lac avec en

arrière fond le désert, ce fut un festival de couleurs, un régal pour les yeux. Avant de connaître le paramoteur, ce grand photographe américain qu'est Steimezt utilisait l'hélicoptère pour ses prises de vues. Depuis qu'il utilise le paramoteur, il peut se déplacer partout dans le monde avec son matériel de façon beaucoup plus autonome et plus économique évidemment !

Ton titre de Champion du monde associé à ta formation de photographe t'ont ouvert les portes à une spécialité unique au monde ?

Dans la vie comme en vol, il faut sentir le vent venir. Par chance, je suis plutôt du genre intuitif. Lors d'un rassemblement, j'ai fait connaissance avec un cameraman qui filmait nos évolutions. Il semblait très intéressé, je lui ai donc proposé un vol en tandem afin de lui démontrer les possibilités de ce formidable engin. Il a énormément apprécié et m'a demandé si je voulais travailler avec lui. C'est ainsi que je fus lancé dans le métier de vidéoman. Mais le vol en biplace s'apparente en maniabilité à un gros camion par rapport au vol solo où l'on a plutôt l'impression de piloter une voiture de course. Partant du constat que seuls nous bénéficions de plus de maniabilité, plus de ressources et de beaucoup plus de sécurité, je me suis vite mis à chercher un système pour adapter le matériel vidéo au vol paramoteur, sans pour autant nuire au pilotage. Depuis, au fur et à mesure que les nouveaux contrats arrivaient, je n'ai cessé de me perfectionner,

Peux-tu nous parler de ton installation ?

Le système consiste à fixer la caméra sous la chaussure avec un moniteur de contrôle au casque, ce qui me permet de filmer avec une extrême précision !

Comment procèdes-tu pour décoller ?

Je décolle avec la caméra sur le ventre, ce n'est qu'une fois en l'air que je la fixe à une rotule située sous ma chaussure, ce qui me permet de filmer avec une rotation de 360°. Tout dernièrement, je viens d'acheter au Japon un système qui me permet de télécommander la rotation de la caméra.

Quelle est la part de marché dans le monde de la vidéo aérienne ?

Toutes les images que j'ai réalisées ne pouvaient être prises par aucun autre engin. Les images qui, peut-être, étaient le plus appréciées sont celles tournées avec des montgolfières. J'avais

eu parallèlement l'autorisation de la direction des vols auprès de laquelle mon titre et mon expérience m'ont donné une certaine crédibilité pour la sécurité. J'ai ainsi pu, à ma guise, slalomer parmi 450 montgolfières, ce qui jusqu'à maintenant demeurait totalement interdit. Le résultat final donne des images extraordinaires, même de vieux aéronautes m'ont avoué ne jamais avoir vu d'aussi belles images. Ma maison de production les a d'ailleurs vendues à la cinquième chaîne et de nombreux reportages les ont utilisées !

Tu es sous contrat avec la chaîne, comment cela se passe-t-il ?

Non, je travaille pour des boîtes de production dont la mission consiste à vendre nos services aux chaînes. L'année dernière, j'ai participé à une vingtaine de films où mon rôle était très ciblé. Par exemple, pour un film qui a nécessité 3 mois de tournage, je n'ai été embauché qu'une semaine ou 15 jours.

Il s'agit avant tout de reportages ?

Oui des reportages, des documentaires mais aussi des pubs ou, comme dernièrement, un long métrage avec un réalisateur mondiallement connu qui est en train de réaliser un film révolutionnaire sur les migrations des oiseaux. J'ai eu l'expérience de voir mon travail sur grand écran en 16/9^{mm} lors d'une projection privée en avant-première sur les Champs Elysées. Ce fut très émouvant, mais je n'ai pas le droit d'en dire plus à ce sujet pour l'instant ! Je reviens d'Espagne où nous avons volé pour un show nocturne avec, comme sponsor, une marque de cigarettes australiennes. Chacun des trois pilotes avait quatre spots halogènes pour illuminer son aile et le logo de la marque. Nous évoluions sur les plages devant deux à trois mille personnes avec une chorégraphie rythmée par un concert de musique futuriste du compositeur Tony Winter, l'équivalent de Jean-Michel Jarre. Ces images ont servi à un spot publicitaire diffusé sur les chaînes espagnoles.

Il t'arrive d'utiliser d'autres ULM que le paramoteur pour les tournages ?

Rien ne vaut le paramoteur pour les prises de vues, le pendulaire bouge trop, comme le multi-axe. Lorsque l'on rencontre une turbulence en paramoteur c'est toujours très doux, sans saut d'image. Je me souviens d'un de mes tout premiers vols où une panne moteur m'a surpris au décollage. Une seule solution s'offrait à moi, un champ bien gras et grossièrement labouré. Je me suis posé debout ne marchant que quelques pas, je n'ai absolument rien cassé. J'ai ramassé

who's who

ma voile, me suis mis sur un chemin proche et j'ai redécollé comme si de rien n'était. Dans ces conditions, avec un autre type d'appareil, j'aurais sans doute tout cassé et, quand on connaît le prix du matériel vidéo de haute technologie, ce facteur n'est pas négligeable...

Comment vois-tu l'avenir de l'ULM en général ?

Je suis de nature positive et optimiste, je fais confiance à ceux qui nous représentent en les surveillant un peu du coin de l'oeil quand même ! Mais, au fond, rien ne pourra nous empêcher de voler, rien ne peut arrêter une passion aussi forte, tant que nous la pratiquons en toute légalité...

Le mouvement paramoteur est-il toujours en pleine expansion ?

Il a eu c'est vrai une bonne évolution mais je pense qu'il stagne un peu actuellement. Comme dans tout autre mouvement, nous rencontrons toujours un engouement au départ. La nouveauté et l'effet de surprise suscitent la curiosité de certains aventuriers en recherche de nouvelles sensations. Ils font partie de la première vague d'utilisateurs que je nommerais les pionniers, car ils en veulent, ils s'investissent à fond en essuyant les plâtres dans une discipline à laquelle ils croient très fort. Ensuite arrive la deuxième vague qui aura découvert ce loisir à la télévision, ceux qui la composent veulent pratiquer ce type de vol pour le fun, ils sentent qu'il y a quelque chose d'extraordinaire à découvrir. Un peu influencés par la mode du moment, ils n'ont pas la volonté rencontrée chez les premiers, avec ce petit plus qui fait avancer les choses. Puis vient la troisième vague, celle qui arrive actuellement, elle est composée de personnes qui ont déjà une certaine maturité aéronau-

Photo Alain Arnoux

Dans le désert, à la poursuite des 4x4. Le vol rasant est l'attrait principal du paramoteur, d'autant qu'il est pratiquement sans danger.

tique à laquelle s'ajoute une conviction plus sûre. Ils pratiquent déjà une discipline et veulent étendre leur plaisir du vol au paramoteur, leur démarche est souvent mûrement réfléchie.

As-tu déjà eu une grosse frayeur ?

Celle qui me revient à l'esprit a eu lieu en Islande. Je devais aller tourner des images sur une île à 3 kilomètres des côtes puis revenir. En observant le ciel, je m'aperçois que le vent de mer fait place en altitude à un bon vent de terre. Je décolle, monte à 800 mètres et me rends sur l'île en 3 minutes. Pendant 20 mn, je fais mon tournage tout en remarquant que plus

le temps passe plus le vent de terre descend. Je décide de rentrer avant qu'il ne soit trop fort mais, arrivé à 400 m du rivage, plus moyen d'avancer. C'est en volant au ras de l'eau à 3° que je suis revenu au rivage in extremis...

Tu t'es fait avoir par la brise de mer ?

Non, en Islande le climat produit une aérologie totalement différente, de plus il y a l'influence de fjords, etc.

Attention, j'avais quand même une combinaison de survie et des bateaux ne se trouvaient pas loin. Ce que je voudrais faire passer, c'est qu'il est fortement déconseillé de survoler l'eau sans gilet de sauvetage. Ce dernier est primordial, il doit être automatique de préférence et de bonne qualité. Pas un banal gilet mais un qui supporte 175, 200 et pourquoi par 270 kilogrammes, il faut prendre en considération le poids du moteur. Beaucoup pensent que sur l'eau, parce que l'air est laminaire, ils auront toujours le temps de retirer la ventrale. C'est faux, on ne peut pas compter se dégager rapidement. Cela va toujours plus vite que l'on croit pour réagir, sans compter le risque de s'emmêler dans les suspentes. Comme disait Pierre Dac : "Mieux vaut prévoir l'imprévisible que d'être surpris par l'inattendu."

As-tu une blague ou une anecdote drôle à nous raconter ?

C'est une histoire vraie qui est arrivée à un type qui était parti en tournage dans des conditions extrêmes. Il faut savoir que lorsque nous partons en tournage dans le désert ou sur la banquise, l'équipe vit en autarcie pendant une dizaine de jours. Dans ces conditions, l'eau ne sert qu'à boire et à cuisiner. Se laver par - 40° n'est même pas pensable. Le gars, qui était arrivé la veille pour 10 jours de travail, était donc bien emmitoufflé pour résister au froid. Pendant un tournage, il a eu besoin de satisfaire un besoin naturel urgent. Après s'être relevé, en remettant sa capuche, il s'aperçut avec surprise qu'elle était devenue plus chaude.....Il dut rester ainsi jusqu'à la fin du tournage. ■ ■

