



PATRICE

BARCOUDA

par Ghislain Fournier

Patrice fait partie des pionniers du mouvement ULM et comme beaucoup d'entre eux, est un ancien du vol libre qu'il pratiquait en 1975. Il est passionné par tout ce qui vole : delta, parapente, parachute. Instructeur de pendulaires et de 3 axes, pilote d'avion, il est en train de construire un autogyre, sa dernière passion. De par son goût pour le sport (natation et moto en compétition) il aime s'imposer des challenges lui permettant de se confronter à lui-même ; cela a fait de lui un Vice-champion du monde d'ULM en 1985 et un Champion de France en biplace pendulaire.

Son amour des autres et son sens de la communication l'ont amené à organiser diverses manifestations : le Championnat de France ULM pendant 4 ans, le tour de France, le rallye des Pyrénées, le rallye du Beaujolais ainsi qu'une course aux pylônes pendant 6 ans (manifestation qu'il a lui-même créée).

Son sens de l'innovation lui a permis de réaliser de nombreuses premières comme de tirer avec son ULM des banderoles de 300, 400 et même 500 m !

Son but : faire découvrir sa passion ou plus précisément donner la possibilité de voler à tous ceux qui en rêvent et qui, comme lui jadis, pensent ne pas en avoir les moyens. «L'ULM sert à faire voler un maximum de personnes avec un minimum de moyens !»

Ainsi, l'organisation de shows atti-

rant le public et les médias doit mettre en valeur l'ULM. Barcouda c'est en somme «l'agence tous risques» (les téléphiles comprendront) mais des risques calculés, anticipés. Patrice connaît ses limites et déclare que voler reste l'école de la modestie : il n'y a ni de bons, ni de mauvais pilotes mais des pilotes expérimentés.

GF : Comment as-tu négocié ta première vache ?

PB : J'ai eu ma première vache au début des années 80 lors de mon 2^{ème} ou 3^{ème} vol. A cette époque, il n'y avait pas de cours d'ULM et l'on apprenait seul avec ses connaissances de delta. J'étais dans un Danis retapé avec un moteur Hirth ; une bougie est passée à travers la voile en arrachant le filetage. Je m'en suis sorti en adoptant une approche delta, en PTS serrée ; c'est passé sans casse.

GF : Quelle est ta définition de l'ULM parfait ?

PB : Il faut tout d'abord que l'ULM reste un objet de balades et de loisirs tout terrain. L'ULM doit posséder une grande plage de vitesses sans jamais sacrifier les basses vitesses pour le poser en campagne, l'atout majeur de cet engin.

Le prix doit être le plus bas possible pour rester accessible à un maximum de personnes. Si en plus il est rapide et maniable, c'est bien !

GF : Quel est ton plus gros malheur ?

PB : Mon crash à Blois ! J'ai réalisé un piqué après un renversement sur une aile plus petite (11m²) qu'à l'ordinaire (15 m²). A la ressource, il manquait peut-être 1 m et j'ai explosé la machine. Pour ce qui me concerne, j'avais les vertèbres pé-tées et j'ai vraiment cru que je finirai ma vie dans une petite voiture !

Comme dans beaucoup d'accidents aéronautiques, une accumulation d'erreurs en était la cause ! Je n'avais pas pris en compte que je pilotais une machine différente et me suis ainsi retrouvé un moment en configuration de vol inhabituelle, avec du retard à l'allumage au niveau de ma réflexion !

GF : C'est ce que j'appelle le syndrome du meeting aérien !

PB : Non, c'est faux car à l'époque je participais à beaucoup de shows et lorsque j'en organisais, je les menais en vrai professionnel, ce qui consiste à être en permanence entre 20 et 30 % au-dessous de ce dont je suis capable. Cette marge me sauve en cas de problèmes de dernière minute (météo...).

GF : Que penses-tu du système de réglementation ?

*Son amour des autres et son sens de la communication
l'ont amené à organiser diverses manifestations.*

PB : Le côté positif reste l'aspect déclaratif du système ; même s'il est joyeusement interprété et détourné, il demeure un garde-fou contre une petite aviation déguisée avec des appareils qui répondent plus aux normes avions qu'à celles de l'ULM proprement dites !

GF : Quel est ton plus grand bonheur, ton meilleur souvenir ?

PB : C'était lors d'une première pour une émission sur Antenne 2 « Voyage Passion ». Il s'agissait de la descente des gorges du Verdon sur 22 km en radada. Le tournage a duré 10 jours. Au début, j'ai eu très peur : on pense toujours à la panne moteur. Puis au fil du temps, je prenais mes marques et ne pensais plus à ma machine mais faisais corps avec elle. A un tel point, que je me sentais oiseau au-dessus d'un site exceptionnel. J'ai vu ces magnifiques parois, ces rochers, une chose que personne n'avait sans doute jamais pu observer en vol (le site est protégé) avant moi. Ce fut, c'est vrai, un véritable moment de bonheur !

GF : Parle-moi un peu de ces courses aux pylônes que tu organisais.

PB : Depuis longtemps, je rêvais d'une course aux pylônes style Reno aux USA. Je voulais faire un grand show avec du spectacle et du suspense. Comme personne ne voulait se charger d'une telle manifestation, j'ai organisé la première course en 1987 et l'ai renouvelé durant 6 ans. On s'est tellement bien amusé ! Le jeu consistait à espacer deux pylônes d'une distance de 650 m et de faire des courses poursuites par deux en ULM, l'un partant avec un demi-tour d'avance sur l'autre.

GF : Et ce n'était pas dangereux ?

PB : Ecoute, lorsque j'ai monté ces spectacles, on m'a traité de fou, m'accusant de détruire l'image de l'ULM. Or, nous n'avons eu en six ans, qu'un seul accident et le pilote n'a pas été blessé. Il avait fait une faute de pilotage qu'il aurait sans doute commise ailleurs.

L'ULM n'est pas une discipline facile à observer pour le public et donc peu médiatique ; nous en souffrons tous. Alors que lors de ces courses, l'événement était couvert par les journaux et la télévision, nous attirions beaucoup de monde et pour moi le but était atteint !

GF : Comment as-tu eu l'idée d'organiser des rallyes ?

PB : Je possédais une bonne expérience grâce à l'organisation du Championnat de France d'ULM. Pendant 10 ans, j'ai fait partie de la Commission enseignement au sein de la fédération. Aujourd'hui, je ne

me retrouve plus dans cette fédération et ne me sens plus du tout représenté. De ce fait, j'ai organisé pour mon compte et à mon idée des balades et des rallyes. Mon travail consiste surtout à libérer les participants de l'aspect logistique : gestion du ravitaillement, des gîtes pour la nuit... Les régions choisies doivent être vachables pour la sécurité. Ainsi, les pilotes peuvent s'exprimer pleinement et voler libérés.

Les rallyes sont une très bonne école pour progresser notamment en navigation et pilotage ; ils apportent beaucoup même aux plus chevronnés. L'organisation des rallyes nécessite des talents de psychologue de manière à créer une ambiance conviviale. Je suis cependant aidé par le fait que chaque pilote paie son engagement et s'investit donc personnellement dans la réussite du rallye.

Une idée du prix ? Pour le tour de France, 13 000 F pour 13 jours pour un biplace. Je limite les inscriptions à 25 machines ; 28 cette année pour 45 demandes.

GF : Quel est le pourcentage de pendulaires et de multi-axes ?

PB : 90 à 95 % des machines sont des pendulaires et ne me demandez pas pourquoi ! A mon avis, les pilotes de 3 axes - que je ne dénigre pas puisque j'en fais partie - ont une franche envie de faire la fête, un peu similaire aux concentrés de moto.

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

PB : Je suis très très pessimiste ; on se dirige avant 10 ans vers une petite

aviation. J'ai vraiment l'impression que c'est inéluctable. Aujourd'hui, il devient de plus en plus difficile de motiver les gens dans les clubs à participer à des balades et cela m'attriste vraiment. L'enthousiasme et l'émulation des débuts lorsqu'on s'amusait ensemble, c'est bien fini ! La tendance générale est de gérer l'existant sans essayer de développer le mouvement ULM. L'ULM manque de sang neuf. Par exemple, à Blois, j'ai l'impression de connaître tout le monde ; chaque année, on revoit les mêmes têtes et c'est grave !

Une fois encore, je trouve que la fédé ne joue pas son rôle qui est de promouvoir l'image de l'ULM au niveau du grand public. Elle a plutôt tendance à s'arrêter sur des brouillilles.

GF : Quelle est ta devise dans la vie ?

PB : Pour bien apprécier la vie, il faut savoir la risquer ! Je rêve d'un monde de plaisir où chacun serait responsable de lui-même (sans risquer la vie des autres bien sûr !).

GF : Quelle est la dernière bonne blague que tu as entendue ?

PB : C'est l'histoire entre un souriceau et une éléphant. Mais le souriceau ne peut plus se contenter de cette relation qui n'est que platonique et désire un rapport sexuel avec sa dulcinée. L'éléphant accepte et lors de l'étreinte amoureuse, les singes qui observaient la scène du haut des cocotiers éclatent de rire. L'éléphant vexée barrit un grand coup pour les effrayer. Et le souriceau de répondre : « Excuse-moi, je te fais mal, chérie ! »

«L'ULM sert à faire voler un maximum de personnes avec un minimum de moyens !»



Patrice dans ses oeuvres lors du plus beau Championnat de France : celui de 1991.