

Dominique Brassae

Je vous parle d'un temps que les moins de vingt ans... Mince ! Nous avons juste la quarantaine et nous parlons comme des vieux ! Ou plutôt non ! Disons que Dominique était précoce.

Le retour

Début des années quatre-vingt, il était l'enfant ter-

rible du milieu ULM, un petit virtuose du pilotage. Par sa personnalité bien trempée, il suscitait l'émerveillement chez les uns et l'excitation chez les autres. C'est avec un réel plaisir que nous assistons à son retour après une trop longue absence. Ces années ont permis à l'homme de mûrir et prendre du recul tout en conservant cette allure d'éternel adolescent. Avec lui nous plongeons dans l'univers de la compétition ULM d'hier et d'aujourd'hui.

Ghislain Fournier : Question rituelle, comment l'ULM est arrivé dans ta vie ?

Dominique Brassae : J'avais 20 ans et l'ULM ne m'intéressait pas du tout, ma passion c'était le football ! Mon père, en revanche, pratiquait dans les années 80. Sa machine était un 3 axes Patrilor avec lequel il effectuait des tours de piste les dimanches sans vent ; rien de bien excitant à mes yeux jusqu'au jour où il insista un peu plus. C'était en juillet, je venais de passer mon bac quand il nous demanda, à mon frère et moi, de l'accompagner afin de rencontrer un constructeur. Il m'affirma que cela n'avait rien à voir avec les 3 axes que nous connaissions, qu'il s'agissait d'une aile delta et que l'engin devrait me plaire.

Tu avais quel niveau au foot ?

J'envisageais depuis longtemps une carrière de joueur professionnel, je jouais en quatrième division nationale à la place d'attaquant !

Pour en revenir à l'ULM, l'insistance de ton père pour te faire découvrir la 3^e dimension n'est pas commune !

Mon père était convaincu que ce type de vol me conviendrait ! Un dimanche où je n'avais pas de match, je lui répondis, ok, on y va ! Le constructeur était Air Création qui ne s'appelait pas encore ainsi avec Jean-Yves Lebihan aux commandes qui faisait le tour des plates-formes de France afin de promouvoir sa machine par des démonstrations. Mon frère, qui a 4 ans de moins que moi, accepta de monter à bord sur la proposition de Jean-Yves. Pour ce qui me concerne, il était hors de question que je monte dans ce type de machine évoquant à qui voulait l'entendre des préjugés classiques du genre : "J'ai peur du vide, je vais avoir le vertige, etc". Au retour de mon frère, son enthousiasme fut si communicatif qu'il me poussa à en faire autant. Jean-Yves me mit en place avant !? Au roulage, cela faisait un





bruit d'enfer, la structure vibrerait de partout, je te jure au décollage, j'ai fermé les yeux quand, soudain, plus une vibration, un moteur qui tourne au ralenti et une brise chaude de juillet qui vient me caresser le visage, nous étions en l'air ! J'ouvre les yeux et surprise : pas de vertige, je contemple le sol, pas d'appréhension particulière. Jean-Yves me confie la barre de contrôle, m'explique comment tourner à droite puis à gauche, comment en poussant, on monte et en tirant on descend. J'ai trouvé ça facile et agréable. Une fois au sol, je suis parti m'inscrire au club, un mois plus tard j'étais lâché. Le mois suivant, je faisais l'acquisition de ma première machine. Afin d'obtenir ce monoplace, j'ai troqué la moto de mon père lui prouvant par A+B qu'il n'en n'avait plus besoin puisqu'il ne l'utilisait presque jamais, c'était je me souviens une 400 cm³ Custom Yamaha, contre un ensemble Eole 2000 équipé d'un JPX 425 et d'une aile Alpha 17.

Ce n'était donc pas un Air Création ?

Non mais Gilles Bru, l'autre futur patron d'Air Création travaillait déjà en son sein.

Ci-contre, Dominique Brassart en départ d'épreuve lors du Championnat de France 2005.

En haut, le même avec Virginie Brice, sa compagne.

Tu étais lâché mais pas encore breveté et tu possédais déjà ta machine ?

C'était l'opportunité de troc ! Mon père, agriculteur de profession, me proposa de préparer une piste en croix juste à côté de la ferme afin que je puisse venir m'y poser une fois mon brevet obtenu. Dans les jours qui ont suivi, j'avais à côté de la maison deux pistes de 600 m de long sur 60 de large. Puis, après y avoir passé le rouleau, mon père me demanda mon avis sur la qualité de la piste : était-elle assez plane ? Comme j'avais la machine dans un hangar à la ferme, je me suis dit : *"Rien ne vaut un test de roulage en réel !"* J'avais bien été briefé sur le fait qu'il ne fallait jamais rouler sans aile car le chariot surmotorisé deviendrait vite incontrôlable. C'est donc avec l'aile que j'effectuais les essais de piste. Je m'aligne, mets les "gaz" et, sans le vouloir, me retrouve en l'air. Devant moi, la ligne téléphonique : pas de possibilité de passer dessous donc gaz à fond pour sauter l'obstacle puis je reviens me poser sur l'autre piste. *Merde*, me suis-je dit, *j'ai décollé sans l'accord de mon instructeur qui me l'avait interdit en plus, je ne suis même pas sur la piste de mon club ! Que va-t-il m'arriver ?* Mon père qui avait tout vu vint me rejoindre et me dit l'es ok, tu sais voler, redécoule si tu as compris. C'est en vol que le soir-même je me suis rendu au club pour prendre ma leçon de pilotage afin d'obtenir mon brevet. Un peu comme le type qui vient passer son permis de conduire au volant de sa voiture !

Pour en revenir à ton parcours, tu venais d'avoir ton bac, tu envisageais quelle profession ?

Je pensais que toutes les écoles de commerce m'attendaient les bras ouverts et je me suis retrouvé sans rien. Pour ne pas perdre de temps, j'ai fait mon service militaire tout en continuant à potasser, ce qui m'a permis d'intégrer à la sortie une école de commerce. Pendant ma période, je me suis retrouvé sur une base aérienne. J'ai fait savoir que je

pratiquais l'ULM, le commandant l'a appris et m'a demandé de faire une démonstration. Tout a été alors fait pour me faciliter les vols. Ma solde était suffisante pour m'acheter le carburant pour mes vols du week-end, ce qui m'a permis d'acquérir assez rapidement une bonne expérience.

Afin de mettre à profit ces toutes nouvelles compétences, je me suis inscrit au Championnat de France. J'avais 21 ans et c'était en 1984. Les épreuves avaient lieu sur le plateau du Larzac. Je n'avais jamais volé ailleurs qu'en plaine, j'avais peur de ces grands trous entre les montagnes... Après les premières épreuves, précision d'atterrissage et maniabilité, je me suis retrouvé au niveau des cadors de l'époque, qui n'étaient autres qu'Henri Pescarolo, Patrick Fourtica et quelques autres fidèles du Paris-Dakar qui venaient retrouver l'esprit aventurier que générait l'ULM. Quand est arrivée l'épreuve de navigation, ce fut moins brillant ! Première phase de cette épreuve, le rendement, qui consistait à tourner à un point précis nommé la Cavalerie (pour ceux qui connaissent la région) en conjuguant vitesse et économie. Je n'avais jamais volé aussi vite avec mon pendulaire pour rejoindre ce point avant de réaliser que j'avais le vent dans le dos. Après le contournement, il m'a été impossible de rejoindre le terrain. Je suis resté barre tirée 45 minutes à la verticale de la Cavalerie avant de prendre la décision de me poser dans un chaume. Avec une croisière à 45 km/h, je me suis contenté de ne participer qu'aux précisions d'atterrissage.

L'année suivante, j'ai rencontré Robert Buisson, créateur de BR.ULM. Lui m'a réellement mis le pied à l'étrier. Il m'accorda des facilités pour l'achat de mon premier biplace, un 1+1 Air Création avec une 16 SX. Puis il a su m'encadrer, me canaliser : il était mon manager. Il s'occupait d'entretenir la machine, me faisait les pleins, il m'assistait avec un réel esprit de compétition.

A ma deuxième participation aux Championnats de France à Montreuil-Bellay, ce fut moyen, avec encore quelques erreurs de jeunesse. Air Création sortait, cette année-là, son Racer. Robert se débrouilla pour revendre le 1+1 afin que j'acquière cette nouvelle machine. En 1984, le Championnat du monde d'ULM se déroulait à Chantilly, mais à l'époque je n'étais pas sélectionné en équipe de France. Parallèlement à la compétition, il y avait aussi le Grand Prix de Paris (sorte de mini-Championnat de France) que j'ai remporté. C'est à partir de cet instant qu'a réellement commencé ma carrière de compétiteur. J'avais dû batailler là aussi contre des notoriétés comme, entre autres, Rolland Magallon et ses Baroudeur. Je dois cette victoire au fait d'avoir volé en radada au-dessus de la Beauce. Nous avions un fort vent d'Est et, pour naviguer, je passais sous les lignes électriques alors que, par sécurité, les autres volaient plus haut... Grâce à cette petite notoriété, beaucoup de pilotes ont voulu acquérir la même machine.

Tu es toujours resté fidèle à Air Création ?

Non. Avec eux, j'ai remporté le Grand Prix de Paris et le Grand Prix d'Italie.

A l'époque, lors des Grands Prix, il y avait de l'argent à la clef ?

Non, à l'exception de l'Italie où les récompenses étaient impressionnantes. Nous nous retrouvions avec un paquet de lires nous donnant l'impression d'être millionnaire, le tout accompagné d'un joli cadeau, c'était vraiment sympa ! Le Championnat se déroulait pendant le week-end de Pâques. Comme chez nous, l'Italie change d'heure durant cette période. Or, lors du briefing de la veille rien ne nous a été signalé, ni rappelé. Nous avons simplement constaté le lendemain que tous les Italiens avaient une heure d'avance sur nous dans la préparation des machines et commençaient à s'aligner pour décoller. Avec le team Air Création et Jean-Yves, nous avons foncé pour prendre le départ en temps et en heure. L'épreuve était en navigation à réaliser le plus rapidement possible avec des ravitaillements en campagne ; nous devions nous débrouiller comme nous le pouvions, une photo à l'appui certi-

fiait notre poser. Sur la première branche de navigation au premier ravitaillement, je crève de la roue avant. J'essaie de réparer rapidement, n'y arrivant pas, j'arrache sans démonte-pneu le pneu et la chambre de ma roue de 400 afin de pouvoir redécoller sur la jante. Mais il me restait encore 2 poser en campagne, plus l'atterrissage sur le terrain... A chaque fois, je risquais de voir ma jante se fendre en deux ou d'effectuer un cheval de bois après l'affaissement de ma fourche avant. Rien de tout cela ne m'arriva. Je soulageais au maximum l'ensemble à chaque atterrissage. J'ai fini l'épreuve et, de retour au terrain, j'exécutais plusieurs passages bas afin de signaler la disparition de mon pneu avant. Mais personne ne comprenait, tout le monde faisait des signes d'encouragement. Je dois reconnaître que j'en rajoutais un peu pour la frime, j'étais très content et fier d'avoir fini l'épreuve dans ces conditions. J'ai surpris toute l'équipe en arrivant ainsi, j'avais par la même occasion remporté l'épreuve. Par la suite à chaque Championnat, je me classais deuxième derrière Jean-Yves Lebihan. Jusqu'au jour où Renaud Guy, le patron de Cosmos, m'appelle et me propose de participer aux compétitions aux commandes de leur toute dernière machine : "le Futuriste C". Un pendulaire à train

rentrant construit tout en carbone. Etant lié avec Air Création depuis le début, j'ai voulu que les choses soient claires. J'ai posé mes exigences vis-à-vis de Cosmos. J'accepterais de voler pour eux à condition que je dispose de la machine chez moi afin de pouvoir m'entraîner à ma guise. Ils ont répondu d'accord. Sachant cela, j'ai aussitôt appelé Jean-Yves pour lui expliquer la situation en lui demandant s'il pouvait en faire autant. Et dans ce cas, je restais avec Air Création. A l'époque, l'entreprise ne pouvait pas offrir une machine à un compétiteur. C'est ainsi que je suis arrivé chez Cosmos où je fus reçu comme un seigneur. La machine était pour l'époque le top du top sur le plan technologique. Je demande s'ils accepteraient que quelques modifications soient apportées, ils me répondent : "Pas de

problème", c'était royal ! Le team était composé de Gilles Finet et de Jean-Michel Rivault. Ils m'encadraient comme un véritable sportif professionnel de haut niveau. Je n'avais, lors des compétitions, qu'à me foutre le cul dans la machine. L'hôtel était réservé, le plein était fait, la machine et l'aile montées et nettoyées avant d'arriver le matin...

Tu avais quand même un métier en parallèle ?

Ah oui, bien sûr, j'étais salarié comme commercial dans l'imprimerie et mon patron me sponsorisait pour me faciliter les vols, tous mes week-ends étaient consacrés à l'ULM. J'étais en quelque sorte le seul pilote compétiteur amateur !

Alors le bilan de ces premières années avec Cosmos ?

1^{ère} année : je me classe 2^e au Championnat de France et j'obtiens le bronze au Championnat du monde, en rappelant qu'à l'époque

la catégorie biplace pendulaire n'existait pas, nous étions mélangés avec les 3 axes.

2^e année : je leur demande de me confectionner une aile sur mesure. La Mouette me la réalise. Je finis encore 2^e au Championnat de France, je commence à avoir l'habitude... et je gagne le Championnat d'Europe.

La 3^e année : toujours 2^e au Championnat de France. C'était aussi l'année du Championnat du monde. Là, je suggère à Renaud de mettre un 4 temps en y ajoutant des modifications dans l'aile. Il refuse ! Dès le départ, tout a très mal commencé, des chardons crevaient nos pneus. Nous perdions beaucoup de temps et d'énergie pour réparer entre chaque vol. Ceci ne m'a pas permis de prendre mes repères. Première épreuve, je finis 5 ou 6^e, c'était déjà terminé. Deuxième épreuve, l'épreuve du litre qui consiste à rester le plus longtemps possible en l'air. Je décolle, trouve un thermique, je coupe le moteur comme je le fais à



chaque fois, j'enroule le thermique et monte ainsi à 1 000, 1 200 et 1 500 m. Au moment de remettre le moteur en route, impossible de le redémarrer. J'étais écoeuré, cela m'a dégoûté de la compétition. Par la suite, je me suis marié, j'ai eu un fils, une maison à crédit me faisant appréhender la vie différemment et à 30 ans en 1993, j'ai décidé de prendre mes distances avec l'ULM. J'avais une sorte d'overdose.

Etonnant, voler ne te manquait pas ?

A la naissance de mon fils, j'ai bien essayé quelques machines mais je me faisais chier en l'air me demandant ce que je faisais là-haut alors que ma femme et mon fils m'attendaient en bas. Je me suis mis au paramoteur, plus économique mais j'ai failli me faire mal alors j'ai arrêté !

Explique-nous ce qui s'est passé.

Que ce soit en paramoteur comme

en pendulaire quand je pars en vol, c'est pour 3 ou 4 heures. Un matin, le vent s'est levé après mon décollage. A l'atterrissage, je n'avais pas coupé le moteur et j'ai passé la main à travers le filet de protection de l'hélice ce qui m'a un peu mangé les doigts. Rien de grave, juste un peu de peau mais je me suis fait peur et j'ai pris cet incident comme un avertissement me disant que ce n'était pas fait pour moi ! J'ai revendu mon paramoteur pour me racheter un pendulaire d'occasion...

Le paramoteur, c'était en quelle année afin de nous situer ?

En 1996, j'achète un paramoteur. En 1997, je le revends pour un pendulaire me permettant de revoler seul dans mon coin. Rapidement, je monte une XP12 dessus. Mon fils grandit, il a 8 ans en 1999, nous volons ensemble et dans le but de sonder l'évolution du milieu ULM, j'appelle Patrice Barcouda lui demandant si je pouvais participer - sans y participer réellement - en observateur en sorte, au Championnat de France avec mon fils. Il me convainc de ne pas faire les choses à moitié et de nous inscrire. Ce que je fis en ratant complètement notre prestation, la conso n'était pas bonne, sans parler de la navigation pour laquelle nous n'étions pas entraînés.

Que tires-tu de cette expérience en Championnat de France avec ton fils ?

Les résultats étaient certes moyens mais j'avais replongé ! Je me suis rendu au salon de Blois afin d'analyser ce qui existait sur le marché. Pour commencer, je ne voulais pas un Rotax et pas de quatre temps trop lourd et trop cher qui ne correspondait pas à ma philosophie. Je cherchais un deux temps et, passant devant le stand Hirth, je découvrais un deux temps sans carburateur. Je m'informe et, de fil en aiguille, je prends contact avec les Allemands qui me reçoivent très courtoisement. Je les informe de mon désir de refaire de la compétition avec l'un de leur moteur. Ma société tournant bien, je m'achète un Buggy avec une XP12 sur lequel je monte un Hirth de 65 chevaux. Je m'inscris au Championnat de France à Gap où je constate que le niveau a beaucoup augmenté : la navigation est à

10 m près et la précision du temps à la seconde. Je pensais que la navigation était comme le vélo, qu'elle ne se perdait pas, ce qui est totalement faux. La carte, le sol, etc : tu dois rester concentré en permanence et quand je contemplais les paysages, je m'éloignais tout de suite de 2 ou 3 kilomètres de ma ligne. Aujourd'hui, les appareils sont rapides et l'erreur est proportionnelle. Il suffit de quelques secondes d'inattention pour se perdre. Je décidais de me faire violence en m'imposant un entraînement draconien. Depuis 2 ans, je ne fais que mettre au point ma machine et m'entraîner. Ces derniers 6 mois, j'ai volé 200 h. Cette année, je reviens !

Qu'est-ce que tu apprécies dans la compétition ?

Comme dans toutes autres disciplines, les compétitions permettent aux jeunes de révéler et libérer la "niaque" qu'ils ont en eux. Cela permet de s'extérioriser mais le plus intéressant repose sur le fait qu'elles t'apprennent à dépasser ton domaine de vol habituel, ce qui permet par la suite de voler en toute sécurité. Elles t'imposent une rigueur qui te sert après au quotidien dans tes vols de loisir.

Si tu avais un conseil à donner ?

Dans une vie de pilote de loisirs, un passage par la compétition me semble indispensable. Mieux, je pense qu'un instructeur, avant d'obtenir son diplôme, devrait impérativement participer au moins une fois aux Championnats de France.

Quand je vois des instructeurs qui sont mauvais en précision d'atterrissage, je ne conçois pas qu'ils puissent laisser partir des élèves en navigation de 200 ou 300 kilomètres sans jamais leur avoir appris à se poser moteur coupé. Cela équivaut, à mes yeux, à les envoyer au "casse-pipe" ! Pour ce qui me concerne, aujourd'hui, je dois approcher des 4 000 h de vol, et bien quand je pars en navigation, chargé en configuration inhabituelle, la veille, dans cette même configuration, je procède à un ou deux atterrissages moteur coupé afin d'intégrer comment ma machine réagit et d'enregistrer mentalement la nouvelle masse. Le secret pour vivre vieux dans ce

milieu consiste à se remettre toujours en cause. Quand je fais une démonstration en meeting comme dernièrement, je ne suis qu'à 55 % de mes capacités. Dernier conseil pour conclure la question : au cap des 100 h, je préconise à tout pilote de demander à un instructeur de lui faire découvrir le domaine de vol de la machine afin qu'il n'essaie pas de le découvrir par lui-même. Cette réflexion est mal perçue par certains instructeurs qui ne comprennent pas ma démarche. A la question peut-on aller au-delà de 60° d'inclinaison avec un pendulaire ? Sur le papier en instruction, NON ! Par contre, on peut parfaitement y parvenir et au bout de 100 h, le rechercher seul est dangereux ? Quand j'ai eu une centaine d'heures, j'ai contacté Patrice Barcouda et lui ai demandé de me démontrer tout ce que l'on pouvait faire avec une machine sans la charger en G. Il faut accepter de se remettre en question et se faire corriger. Il faut du temps pour comprendre, seule l'expérience compte !

Quel est ton plus beau souvenir de vol ?

Mon lâcher, encore maintenant cela me donne envie de pleurer. J'en avais tellement ras-le-bol de traîner mon instructeur derrière moi que j'ai enchaîné 3 tours de piste. L'autre moment fort est les 10 dernières secondes - car cela ne dure réellement que 10 secondes - des Championnats d'Europe. A l'épreuve finale, seuls 150 points me séparaient de mon adversaire direct, l'Anglais Becker. Il ne nous restait que quelques précisions d'atterrissages à effectuer, le premier qui ratait son coup perdait le titre. Je te jure avoir pleuré plusieurs fois en l'air pendant l'épreuve à cause du stress, tiens le fait de me le remémorer, je le revis ! Renaud Guy me fait signe que c'est bon, je suis encore dans le porte-avions, je remets les gaz pour en sortir et c'est fini, l'émotion est derrière... Certes, il y a la remise des médailles, la Marseillaise mais le top ne dure que 10 secondes.

Qu'elle serait ta devise dans la vie ?

Il faut se faire plaisir ! Tout simplement, tout le temps ! 

