

Bernard CHABBERT

Quand on pense que nos grands-parents découvriraient étonnés les premiers sauts de puce de l'aviation et qu'aujourd'hui, supersoniques et géostationnaires sont des qualificatifs banalisés. Quelle fabuleuse évolution en si peu de temps ! Quel beau sujet philosophique ! Chaque mois, grâce à Pégase, au moment où la plupart des téléspectateurs s'endorment, nous les passionnés de l'air décollons cathodiquement pour des cieux lointains et inconnus.

Bernard Chabbert, son réalisateur mais aussi présentateur, "est tombé dans la marmite quand il était petit". Son père, après des études de notaire, fut embauché en 1929 par Didier Daurat, le patron de l'aéropostale. Ses collègues de travail n'étaient autres que St-Exupéry, Mermoz ou Guillaumet ! Cofondateur d'Air France, créateur d'Air Maroc, Air Madagascar et Air Mauritius, ce père passionné passe naturellement le virus au petit Bernard. Il apprend à piloter à l'âge de 15 ans à Madagascar. Tenté lui aussi par la Ligne, il sera contraint d'y renoncer pour cause de port de lunettes. Il passe alors une licence en droit public (ça sert toujours, dit son père), tout en continuant à travailler son pilotage et en s'adonnant à sa deuxième passion qu'est la musique et plus précisément la guitare du genre plutôt "rock and roll".

C'est en 1970 que notre jeune pilote-rocker entre à Europe 1, la rampe de lancement des journalistes de l'époque. Rapidement promu grand reporter, encore une fois par atavisme, puisque sa mère était écrivain issue d'une famille de littérateurs italiens, il couvre les grands événements aériens de l'époque. Apollo 13, 14, 15, 16, 17, les vols Skylab, les vols orbitaires franco-soviétiques en URSS, plusieurs tirs d'Ariane à Courroux, la guerre indo-pakistanaise, tout y passe jusqu'à la couverture de la guerre du golfe. Dans le même temps, il collabore à diverses revues aéronautiques et étrangères et

Texte et photos : Ghislain Fournier

Est-il tolérable à ceux qui ont la passion des airs de manquer Pégase ? Grâce à cette émission, il est possible d'apprécier la dimension d'un petit siècle d'immenses progrès aéronautiques.

publie au total plus de 600 articles. Il compte à son actif la parution de plusieurs livres afin d'occuper ses temps libres *L'homme fusée, La Faire des aigles, Les Fils d'Ariane, Manches et manettes, Spatial première* et trouve encore le temps d'adapter en français «Flight unlimited» du Champion de voltige Eric Muller. Bernard cosigne également pour TFI avec Michel Charlier (papa de Tanguy et Laverdure) la nouvelle série des Chevaliers du ciel en 87 et 88. Et parce qu'on ne fait pas les choses à moitié chez les Chabbert, Eve, son épouse, hôtesse de l'air, devient reporter à son tour. Quant à son fils Antoine, 20 ans, pilote de ligne, il envisage une carrière dans l'espace et les étoiles à la rencontre du Petit Prince...

Ghislain Fournier : Vous sentez-vous plus journaliste que pilote ?

Bernard Chabbert : «Je suis avant tout journaliste. Les avions je les connais un peu... Le métier de journaliste contrairement aux idées reçues, est un métier où l'expérience compte. Europe 1, où j'ai débuté était à l'époque un endroit privilégié pour apprendre car on savait vous juger et vous faire confiance. Cette station a formé un nombre important de personnes du monde de l'audiovisuel actuel. A la limite, l'aviation je n'y connais rien mais le journalisme, c'est mon métier ! J'essaie de lui donner plusieurs facettes : j'ai commenté environ 350 meetings aériens dont tous ceux de la Ferté-Alais depuis le début. Commenter un meeting revient à faire du direct pendant 4 heures, c'est un

vrai boulot de journaliste de radio.»

GF : Vous devez posséder une bonne expérience dans le domaine aéronautique ? Combien de types d'appareils avez-vous déjà piloté ?

BC : «J'ai piloté plus de 240 types d'appareils, la seule chose que je sache faire, c'est passer d'un avion à l'autre que ce soit du planeur au PA28, au 777 (sur simulateur, mais c'est pareil), Alpha Jet, Bucker, Airbus A-330...

Dans l'aviation, on parle actuellement beaucoup de l'importance du facteur humain car l'on se rend compte que les limites dans le savoir-faire instantané du pilote importent plus que l'avion lui-même. J'ai beaucoup appris grâce à Jean Salis dont la qualité première est le bon sens. En volant sur des avions anciens, on apprend à être très attentif car une panne peut survenir à tout moment. D'évidence, ils ne bénéficient pas des améliorations survenues dans le temps. Cela apprend à être sensible et vigilant, on s'attend toujours à un coup tordu.»

GF : Comment avez-vous négocié votre première panne moteur ?

BC : «J'étais avec mon fils lors de l'accompagnement d'un tour de France aérien. Nous nous trouvions à bord d'un Mooney Porche, un avion prêté qui n'avait que 600 heures de vol. C'était une étape qui allait de Royan à Biarritz, il y avait un plafond de 600 pieds. Soudain, un bruit violent s'est produit au niveau du moteur ! Mon fils qui n'était pas encore pilote m'a



surpris par sa réaction. Il a tout de suite sorti les cartes et la check list. Nous avons fait demi-tour et sans s'effoler avons mis les boutons là où il fallait les mettre. Je me suis rendu compte dans ces conditions que toute une expérience et une culture ressortent. Le planeur m'est revenu et c'est le vol à voile qui m'a servi. Puis je me suis souvenu d'un article d'une revue américaine qui conseillait de ne surtout pas toucher à la manette des gaz, lorsqu'un moteur à piston commençait à faire du bruit et à craquer. C'est exactement à cet instant que tout cassait. Le moteur a tenu ainsi en perdant des tours. Je me suis présenté vent arrière, ai sorti le train et les volets. Mais j'avais sous-estimé le vent arrière. Nous avons énormément rebondi, ce type d'avion n'étant pas simple à poser en temps normal. L'essentiel, c'est que nous avons posé et rien cassé ! La panne était due au vilebrequin qui était cassé en biais, fait rarissime. Cela nous a permis quand même de revenir en 5 mn de vol.»

GF : Comment vous sentez-vous en avion ?

BC : «J'ai peur en avion ou plutôt je suis très méfiant. Plus je connais les avions, plus je m'en méfie. D'ailleurs Marcel Dassault, qui ne montait jamais en avion disait "Je ne vole jamais car je connais trop bien les avions pour leur faire confiance". C'est peut-être un peu excessif mais c'est pour dire qu'en avion ce n'est jamais gagné. Il suffit de constater que les plus grands pilotes ne sont pas morts en faisant de grandes choses. Pour exemple, Bill Bridgman, qui volait sur Skyrocket, était l'un des plus grands pilotes de recherche américain, plus qu'un pilote d'essais, et il s'est tué sur un petit hydravion. Dernièrement Denisot, un professionnel qui était sans doute l'un des pilotes VFR le plus expérimenté de France est mort en percutant le relief. L'aviation n'est pas super dangereuse, elle est potentiellement mortelle. Et il s'agit de se mettre en paix avec cette certitude-là ! Depuis 1972, j'ai vu partir autour de moi des amis très proches, qu'ils soient polytechniciens, pilotes d'essais ou de voltige ou passé par Sup-Aéro, comme Denis Legrand, Pierre

Dague et bien d'autres. Des types d'un gabarit exceptionnel, on ne s'attend pas à ce qu'ils se tuent en avion, pas eux !»

GF : Avouez que cela déboussole ?

BC : «Ça déboussole oui ! Mais il faut apprendre à vivre avec ou tout arrêter. J'en ai pris conscience très tôt, car contrairement à l'image de fête et de joie qui règne sur le terrain de la Ferté-Alais, c'est aussi un lieu dramatique !»

GF : N'est-ce pas là le cas de tous les terrains ?

BC : «A la Ferté-Alais, le contraste est peut-être plus flagrant ! Que ce soit en bateau, à moto ou en auto la chose la plus dangereuse est de se sentir immortel. C'est pourquoi à la fin de Pégase, je termine toujours en disant «Volez, mais volez prudemment.»

GF : Quel est votre plus beau souvenir ?

BC : «Il y en a tellement ! Plus que des souvenirs de pilotes, il y a beaucoup de souvenirs de vols. Cet été par exemple, nous allions tourner un reportage sur le Waco aux USA et lors du vol aller en 747, alors que beaucoup regardaient le cinéma de bord, j'avais le nez collé au hublot assistant à un spectacle exceptionnel. Des cumulonimbus montaient à 50 000 pieds dans un ciel profond, limpide, d'un bleu très foncé car nous étions très haut. Je dois avouer, ce ciel m'a marqué, j'en avais rarement vu un aussi beau. À côté, les champignons atomiques ressemblent aux champignons de Paris.

Le problème de mon métier, c'est que l'on «piloteuille». Je ne sais pas faire grand chose avec les avions, rien de bien. Je sais seulement les faire voler et si je ne pilote pas à proprement parler, je sais faire voler n'importe quoi. En revanche, l'avantage de ma position de journaliste est que l'on peut monter dans des tas de machines différentes. Un jour, je me retrouve aux manches d'un Airbus 319 en conditions de turbulence, le lendemain je suis aux commandes d'un planeur performant. Cela fait que le soir en me couchant, je me dis "merde, c'était sympa !".

Pour en revenir à la question, en 25 ans de vol et de métier, j'ai appris qu'il n'y avait pas de petits ou de grands avions, pas plus que d'avions nobles ou roturiers. De même qu'il n'y a pas de petits pilotes et de grands pilotes, tout ce qui monte en l'air doit redescendre, et c'est déjà assez compliqué comme ça ! Si à chaque fois que l'on monte dans un avion ou un ULM on a le souci d'apprécier le vol que l'on va faire, de le faire bien et donc d'en retirer des satisfactions alors il n'y a pas de hiérarchie des vols. Il y a des moments dont on se souvient, des images ! Je me méfie des vols inoubliables narrés ici et là car ils correspondent à des moments où l'on s'est senti vulnérable.»

GF : Comment voyez-vous l'avenir de l'aviation légère ?

BC : «Mal ! Il faut préciser qu'il y a plusieurs types d'aviation légère. Tout d'abord les aviations sportives et notre pays est béni des Dieux pour ces disciplines grâce à la loi de 1901 et à l'existence d'aéro-clubs, de clubs de vol à voile et bien sûr la présence de fédérations puissantes qui sont des forces de pouvoir mais aussi des structures qui permettent de faire de la politique, c'est important. En l'occurrence pour le vol à voile, nous sommes un pays roi, nous avons les meilleurs pilotes du monde et c'est très bien comme ça car à mon avis le vol à voile est le sport du 21^e siècle. C'est le seul des sports aériens qui a la possibilité de devenir sport olympique. On en parle depuis 1936. Pour y aboutir, il faut s'en occuper et c'est le rôle des hommes de télévision dont je fais partie. Pour que cela devienne discipline olympique, il faut que cela soit télévisuel, il y a beaucoup de boulot à réaliser au plan technique pour faire savoir et transmettre une «régate de planeurs». Je refuse d'appeler ça un circuit ! Il faut donner l'impression de suivre une course de voiliers telle d'America Cup. Sincèrement, je crois que le vol à voile est le grand sport à venir. Personnellement, je suis convaincu que le plus beau pilotage est celui d'un planeur, quand un planeur reste en l'air il exploite un peu d'énergie solaire et beaucoup d'énergie cérébrale. C'est faux de dire qu'un planeur n'a pas de moteur car il y en a un dans la tête du pilote. Si nous sommes très bons dans le domaine, nous le devons à notre centre national de St-Auban où se trouvent les meilleurs instructeurs du monde. Pourquoi ? Parce que nous sommes des putains de Français qui voulons tout décortiquer, tout disséquer, ce qui donne une méthode unique au monde.»

“Plus je
connais les
avions,
plus je me
méfie...”

Bernard CHABBERT

GF : Que devient le tourisme aérien ?

BC : «Le vol à voile, parce qu'il existe des motoplaneurs, peut déboucher sur le tourisme aérien. Le motoplaneur, c'est quoi ? C'est un planeur avec un moteur de faible puissance. A la limite on est proche de l'ULM !»

GF : OK, mais l'achat d'un motoplaneur n'est pas à la portée de toutes les bourses.

BC : «Non, je ne crois pas qu'il faille dire ça, car toute machine volante est coûteuse pour une raison évidente c'est que l'on peut se casser la gueule avec. Il faut donc qu'elle soit bien construite. Les planeurs et motoplaneurs modernes sont des engins pour lesquels il n'y a plus d'entretien cellule. Leur durée de vie est prévue pour 6 000 h qui peuvent être étendues à 12 000 et pourquoi pas prolongé de 6 000 k. Ces engins sont tellement imputrescibles qu'il n'y a aucune raison qu'un planeur bien construit ne dure pas un siècle et demi, deux siècles, dix siècles, on n'en sait rien. Donc, compte tenu du coût d'entretien de ce type d'appareil, nous ne sommes pas dans l'aviation chère. De plus, je reviens du salon des avions de légende, on y voit des personnes qui, par paquet de 25, sont assez motivées pour mettre 650 F pour 1/2 heure en DC3. Dans les stations de ski, on ne rencontre pas que des milliardaires, or une semaine de ski coûte bien plus cher qu'une saison entière de vol à voile.»

GF : Je pensais au fait de posséder sa propre machine.

BC : «Posséder un avion, est-ce important ?»

GF : Tout le monde sait que pour voler au sein d'un club, en particulier de vol à voile, il faut du temps.

BC : «Je crois que dans toute discipline, s'il n'y a pas un peu de sacrifice, on ne peut pas apprécier ! Cela dit en France, nous sommes un pays d'enfants gâtés et sommes jamais contents de ce que nous avons. Il faut savoir qu'aux USA par exemple, une heure de planeur coûte 1 000 F, c'est-à-dire bien plus cher que le vol moteur, c'est le sport des riches, de l'élite.»

GF : Comment se fait-il que cela coûte si cher ailleurs ?

BC : «Tout simplement parce qu'aux USA la vie associative n'existe pas. Les «clubs» appartiennent à des propriétaires et le planeur est purement ruineux. Quand vous parlez à des gens qui savent ce que voler veut dire, comme à la NASA par exemple, et que vous discutez avec quelques astronautes sélectionnés, ceux qui ont la réputation d'être les plus grands des plus grands, comme par hasard, vous vous apercevrez qu'ils font tous du planeur. C'est le seul sport que Niel Armstrong pratique. Dans le monde entier, tout individu qui aime piloter vous dira que le planeur est le top. Il n'y a qu'en France où les structures sont telles que nous avons la chance de voler et de nous frotter aux meilleurs du monde à un prix raisonnable. Par contre, je ne vois pas qui peut accéder à une discipline comme la voltige à près de 2 000 F l'heure de vol. A part peut-être quelques individus terriblement motivés dont beaucoup sont déjà dans des professions aéronautiques, comme les pilotes de ligne qui ont aussi du temps car, comme l'argent, le temps compte aussi énormément. Leur culture aéronautique leur permet de comprendre ce qui se passe en voltige moderne entre l'interaction du pilote, de l'avion et de la trajectoire. Même si nous sommes les meilleurs du monde, cela reste un sport très spécial qui n'a pas un grand attrait pour le public. Par la complexité des épreuves, il ne peut pas faire de différence entre le niveau des candidats. Ces épreuves ont été médiatisées par l'épisode Brietling, le sponsor des compétitions de voltige. Mais que deviendront ces dernières lorsque le seul sponsor, qui pour des raisons qui ne regardent que lui, décide de modifier son comportement. Tout le sport peut s'écrouler ! Pour conclure, la voltige, c'est à la fois le pire et le meilleur et c'est avant tout un sport cher et donc réservé aux riches.»

GF : Mais Rans Aviation fait des appareils de voltige abordables ?

BC : «Effectivement, quand je vois ces ultra-légers qui permettent d'accéder à une bonne voltige de premier cycle, je me dis qu'il y a peut-être de l'avenir dans ce domaine. Mais je l'ai dit précédemment, nous vivons dans un pays d'enfants gâtés, car parmi tous ceux qui font de la voltige en France aucun ne dira «mon rêve est un petit monoplace calculé à +7/-7 avec un moteur de 85 cv et je m'en contente». Comme nous vivons dans le pays de Mudry, un type extraordinaire, le pilote de voltige moyen rêve de piloter un Cap 232 avec une aile en carbone et 300 cv



dans le nez et c'est la course à la puissance. Je sais que la voltige va survivre car il y a une petite élite de pilotes français qui continueront ce sport, mais ce n'est certainement pas la voltige qui va amener au pilotage un maximum de pratiquants.»

GF : Mais à part le planeur que reste-t-il ? L'ULM ?

BC : «A condition que cette cloison poreuse qui existe entre l'aviation classique de loisir et le monde de l'ULM devienne de plus en plus fragile. Certes, se confronter aux gros systèmes est contraignant et certains le ressentent comme une atteinte à leur liberté. Ils diront : "Si je vole, c'est pour l'inverse. Je veux être libre, donc je ne reconnais pas ce système pesant basé sur la réglementation". Mais moi je continue à dire qu'apprendre à piloter à la classique en 40 heures permet d'acquérir des trucs qui datent d'un siècle conçu par des personnes dont beaucoup sont mortes en essayant de faire progresser le schmilblick. Ceci étant dit, je crois que pour des raisons financières et d'environnement, les aérodromes deviennent de moins en moins accueillants. Il faut se poser la question : "Pourquoi tant de gens tournent le dos à l'aviation classique pour faire de l'ULM mais aussi de l'avion ancien ?". Nous vivons actuellement une importante croissance de la



“L’avantage de mon métier de journaliste est que l’on peut monter dans des tas de machines différentes.”

restauration d’avions anciens. Partout en France, chaque aéro-club en possède au moins un. Cela correspond peut-être à un besoin de retour aux sources, ce qu’ils veulent c’est voler en biplan, le museau dans le vent sans avoir à s’embêter avec les VOR, ils veulent de la simplicité et donc de la liberté. Un retour aux vraies valeurs, un peu comme en cuisine. Après la nouvelle cuisine on retourne à la bonne cuisine traditionnelle. Ou bien comme en musique, on a beau vouloir tourner le dos à tout ce qui existe depuis des siècles, il reste que Mozart, c’est quand même pas mal ! Donc, quand je vois le Pétrel que nous avons présenté dans Pégase, l’Europa, les Rans, je me dis que vraiment cette barrière est en train de s’effondrer. Quand je suis à bord d’un Pétrel, pour moi c’est clair, je suis en avion. Je me sentirais en ULM à bord d’un pendulaire mais il se trouve que je n’aime pas ça. Par contre mon beau-frère qui vole sur DC10 adore le pendulaire et cela ne lui pose aucun problème.»

GF : Le problème serait dans la formation des pilotes 3 axes ?

BC : Pour moi tout ce qui vole du parapente à la navette spatiale, obéit aux mêmes lois. Si vous donnez de l’incidence à une porte de grange avec suffisamment d’énergie, elle va voler. Le tout est de lui mettre les commandes qui vont bien. On

peut faire voler n’importe quoi, ça c’est une chose. Ensuite, le fond du problème est plus une question d’état d’esprit qu’une question de savoir. L’état d’esprit est que le gars qui veut monter dans un ULM 3 axes doit analyser un peu, il faut qu’il comprenne et qu’il prenne du recul. Il n’y a rien de plus désagréable que de se retrouver en l’air dans un engin que l’on n’a pas l’impression de maîtriser !»

GF : Avez-vous une devise dans la vie ?

BC : «Oui, être honnête avec soi-même et les autres. C’est la vérité élémentaire»

GF : Avez-vous un message d’espoir à faire passer ?

BC : «Oui, être honnête ! Oui, oui. Cela ne coûte pas cher et ce n’est qu’une question d’attitude mentale.»

GF : Pouvez-vous nous parler un peu de Pégase ?

BC : «Pégase, c’est entre 775 000 et 800 000 téléspectateurs en direct de 23 h 30 à 0 h 30 et 1 million et demi avec les cassettes.»

GF : Combien de temps faut-il pour réaliser une émission comme celle-ci ?

BC : «Un cycle correspond à un mois. Mis à part le choix du sujet, le tournage,

déplacement compris, dure environ une semaine. Au retour, on rentre en montage dans la foulée qui pour l’ensemble de l’émission dure une douzaine de jours auxquels viennent s’ajouter 3 jours de mixage et de définition. Avec France 3, les montages se font à Bordeaux, les mixages à Toulouse et je vis en Région Parisienne. L’équipe comprend 3 personnes permanentes et l’émission fournit du travail à 12 personnes cameramen, ingénieurs du son, journalistes.»

GF : Quelle est la dernière blague qui vous a fait rire ?

BC : «C’est le sanglier qui croise un cochon et qui lui dit «Alors ta chimiothérapie se passe bien ?»

GF : Elle est horrible !

BC : «C’est vrai. Mais finalement, elle correspond assez à mon état d’esprit. Je considère que la vie est un cadeau et si l’on doit tomber dans le misérabilisme autant se flinguer tout de suite. Il faut désacraliser les choses dans la vie, désacraliser les avions de ligne, comme aux USA pour la formation, désacraliser la chimio car peut-être un jour on y aura droit. Faire simple et nous serons ainsi plus heureux. Pour finir, je dois dire que dans le milieu de l’ULM ce qui m’a impressionné et frappé a été la rencontre de beaucoup de gens heureux. On y retrouve une impression de sérénité.»■