


HUBERT DE CHEVIGNY

Avec Hubert de Chevigny, nous partons à la rencontre d'un explorateur pour tenter de comprendre les motivations qui poussent un homme à réaliser une expédition qui bouleverse sa vie en se transformant en exploit. Exploit, car Hubert a réalisé ce que personne au monde n'avait jamais tenté, le Pôle magnétique et géographique en ULM. Hubert a connu la préhistoire de notre mouvement et a contribué, par son sérieux et sa rigueur, à la renommée de l'ULM dans le monde aéronautique. Si nous volons aussi librement aujourd'hui, c'est sans doute grâce à ce genre de personnage hors du commun.



Hubert de Chevigny aux commandes du petit Avid Flier qu'il a mené au pôle nord.

Rares sont ceux qui aujourd'hui peuvent encore nous surprendre et nous faire rêver par leurs aventures. Ce n'est sans doute pas par hasard qu'il se retrouve entouré d'hommes d'exception comme, entre autres, Paul-Emile Victor, Gérard d'Abboville, Jean-Louis Etienne et Guy Delage. Devenu une référence en matière d'expédition extrême en ULM, il est aussi le père de l'Explorer d'Ushuaia et de l'avion actuel de Canal+, réalisé avec la participation de Dean Wilson, le concepteur et constructeur. Arrivé à un âge où il faut penser à l'avenir de ses proches, ce père de trois enfants partage sa vie entre la France et les USA où il a créé une société dans le but de commercialiser l'équivalent d'un camping-car volant accessible à tout pilote privé. Trop discret et modeste à mon goût, il se dit un "moine de l'ULM". Après cette interview, je vous annonce que nous avons en réalité affaire au "Pape".

Ghislain Fournier : Te souviens-tu de ton premier vol ?

Hubert de Chevigny : La première fois que j'ai volé, c'était lors d'un salon, j'avais douze ans et l'on proposait à des jeunes un baptême de l'air sur un Bréguet deux ponts, dans un but pédagogique. L'équipage répondait à nos questions en nous accueillant dans le cockpit de pilotage. Ce n'est que plus tard, vers 19 ans, que je me suis inscrit à l'aéroclub de Longwy-en-Villette où je vivais à l'époque pour passer mon brevet de pilote privé sur D 111 ou D 112. Puis j'ai cessé de voler, je n'en avais plus l'usage.

Tu te destinais à une carrière aéronautique ?

Pas du tout, j'étudiais pour devenir ingénieur forestier et je suis parti étudier à l'école des Barres, près de Nogant-sur-Vernisson, avant de terminer mes études à l'Université Laval à Québec. C'est au Canada où chaque été nous avions des boulots d'étudiants, sur le terrain, dans le Nord pour y effectuer des échantillonnages et des prélèvements, que j'ai renoué avec l'aéronautique. Nous étions trimbalés sur des Beaver et des Cessna 206 sur flotteurs l'été et sur skis l'hiver. Je retrouvais l'aviation qui m'intéressait, une aviation d'aventure hors des sentiers battus.

À l'époque, l'ULM n'existait pas encore ?

Non, mais dès le début du delta, je me suis mis à le pratiquer et, vivant au Canada, je suivais attentivement dans la presse aéronautique américaine l'évolution des ailes de Rogallo. De retour au pays, lors d'un passage en France, j'ai appris à voler en delta à Chartreuse avec Jean Rousseau qui est toujours dans le milieu ULM et delta et qui demeure un virtuose du vol. À cette époque, la conjugaison du vol avec les bush pilots nord-américains et ma découverte du delta m'ont apporté le plaisir du vol que j'attendais. Ce que j'adorais dans le delta, c'était ce côté aviation verte, nous partions avec nos ailes sur le toit de nos voitures jusqu'au moment où nous découvriions une pente séduisante. Là, en cachette, loin des regards indiscrets, après avoir marché pendant trois heures avec nos ailes sur le dos, nous attendions le moment propice pour prendre notre

envol. Il y avait dans ces moments-là une vraie communion avec la nature, il nous arrivait parfois d'attendre un week-end au sommet sans jamais pouvoir décoller à cause de la météo, du vent, etc... À l'époque nous ne faisons que descendre en vol. Le matériel ne nous permettait pas d'enrouler les thermiques. Nous étions heureux et libres, nous ne gênions personne et personne ne nous demandait quoi que ce soit.

Tu as assisté au tout début de l'ULM ?

Les débuts de l'ULM ont eu lieu simultanément en Amérique et en France. Retourné en tant que forestier, j'étais aux premières loges pour constater cette évolution parallèle. En France, Jean-Marc Geiser fut le premier à mettre un moteur sur un delta, créant le premier pendulaire, le Motodelta en composite. En même temps, aux USA, arrivaient les premiers 3 axes Weedhopper et les Quicksilver motorisés dérivés d'appareils de vol libre. Mon premier vol ULM remonte à 1979. J'avais à l'époque rapporté dans mes bagages un petit 2 axes avec lequel je me baladais dans tous les meetings de notre pays. À l'époque, nous ne gardions pas un moteur plus de six mois tant les innovations allaient vite. Nous sommes passés des moteurs de tronçonneuses norvégiennes à des moteurs marine entre autres. Mais ce qui me fascinait le plus dans ce type d'aviation, c'était notre autonomie totale. Etant depuis toujours attiré par l'aviation verte qui permet de pénétrer le paysage et non pas de le survoler, mon parcours reste très logique dans ce sens : delta, avion, hydravion, ULM et hélicoptère, pour arriver aujourd'hui à la machine ultime le Private Explorer qui permet non seulement de pénétrer le paysage mais d'y rester et surtout d'y vivre !

Comment t'es-tu fais connaître des médias ?

C'est très clair. J'avais un des premiers appareils opérationnels en France, c'est-à-dire que lorsqu'un journaliste voulait faire des photos, il m'appelait et le lendemain j'étais pile à l'heure au rendez-vous... J'étais ponctuel, disponible, du coup j'ai eu beaucoup de presse, Paris Match, etc... À l'époque, l'ULM plaisait beaucoup avec ce nouveau côté aventurier et cela m'a beaucoup aidé pour monter les dossiers de mes premières petites expéditions. Ma première véritable, c'est lorsque je suis parti au pôle magnétique en 1982, totalement en pirate. Je suis parti de France avec mon ULM plié dans une boîte et le moteur dans une autre pour faire croire aux douaniers qu'il s'agissait d'un simple delta. Cela m'évitait de rentrer dans des explications qui risquaient de compromettre mon projet à la frontière canadienne... J'avais prévu de prendre sur moi une photo d'un delta pour expliquer que je me rendais au salon de Oshkosh. Rassurés, les douaniers me laissèrent filer avec mon aile volante et son petit moteur...

Tu avais prévu une assistance ?

Avec un copain, nous avons associé nos deux expéditions, lui en voilier, moi en ULM. Le voilier me servait de ravitaillement en carburant et de camp de base, mon rôle consistait à lui indiquer les glaces en

Who's Who

vol, pour faciliter son cheminement.

Tu te posais sur les icebergs ?

Non, je posais sur les îles car il y en a beaucoup dans cette région du globe et j'attendais le volier.

Ton ULM ressemblait à quoi ?

C'était un Pathfinder I, un petit monoplace anglais 3 axes, avec lequel j'avais plusieurs heures de vol d'automotisme.

Tu devais avoir un sérieux matériel de survie ?

J'avais une combinaison que l'on m'avait conseillée. J'ai appris par la suite que je n'aurais pas survécu plus de quelques minutes, les manches et les pieds étaient ouverts... Je volais avec le strict minimum, toujours un fusil pour les ours et deux bougies, car immédiatement après avoir posé, je démontais les bougies de mon Robin 330 encore chaud et les remplaçais par des bougies sèches afin de pouvoir redécoller en urgence au premier coup de ficelle.

Combien de temps vous a-t-il fallu pour mener à bien cette expédition ?

Ca a duré un bon mois en tout. Il faut savoir que le Pôle magnétique bouge tous les ans et nous avions posé à dix kilomètres du but. Puis nous nous sommes trouvés coincés par les glaces pendant quatre jours. Le retour fut plus rapide car c'était la débâcle. Je volais et naviguais jour et nuit (il n'y a pas de nuit à cette saison dans cette région). Je volais pendant des heures au-dessus d'une eau à moins deux degrés. Quand je pouvais, je dormais à bord, sinon j'avais un duvet pour me réfugier en attendant son passage. Un jour j'ai entendu dans le silence arctique un hélicoptère qui s'approchait. Peut-être des scientifiques, il fallut me cacher en plaquant mon appareil le long des falaises pour ne pas être aperçu. Je n'avais, je te rappelle, pas l'autorisation de me trouver ici.

Cette première grande expédition serait ton plus beau souvenir ?

Absolument. Parce que pirate, libre et entièrement responsable de chacun de mes actes, c'est le genre d'aventure que l'on tente quand on est jeune et il est bien de passer par des étapes très risquées, de se faire des premières. Il faut se dégrossir pour prétendre par la suite à des budgets importants pour monter d'autres expéditions.

Tu as publié cette aventure ?

Non, mais cette histoire a été relatée dans un livre,

Hubert avec le Pathfinder de sa première expédition



le premier sur l'ULM d'ailleurs. On y voyait en couverture l'ULM en vol au-dessus du volier.

Comment as-tu rencontré Nicolas Hulot ?

Nicolas Hulot est un phénomène totalement périphérique à cette histoire. Quand je suis rentré du Pôle en 1982, l'ULM était devenu à la mode suite au premier Londres-Paris. Le public découvrait l'ULM. Nous étions les nouveaux fous volants sur leurs drôles de machines. Avec le succès médiatique de cette traversée et d'une certaine façon, la démonstration de la fiabilité du matériel, les journalistes affirmèrent qu'une nouvelle discipline volante était née. A les entendre, dans dix ans tout le monde décollerait de son jardin. Mais l'activité n'était pas du tout prête et dans les années qui suivirent, le phénomène s'inversa. Nous n'avions pas d'école et pas d'instructeurs et lorsqu'un accident survenait, la presse qui nous suivait mettait l'accent dessus, nous donnant une très mauvaise réputation. Ce n'est qu'après que nous nous sommes structurés alors qu'en même temps les machines ne cessaient de progresser en fiabilité et sécurité.

Bon mais Hulot dans tout ça ?

Un jour de 1985 où je me rendais à Saint-Malo avec un Baroudeur sur flotteurs, je suis arrivé en retard. J'étais pressé de prévenir mes proches du bon déroulement de mon vol. J'interpelle un vélipanchiste sur la plage pour me tenir la machine pendant mon coup de fil à la cabine la plus proche. A mon retour je le remercie et il me répond : "il n'y a pas de quoi Hubert". C'était Nicolas Hulot, j'avais eu l'occasion de le croiser une fois ou deux auparavant, je ne l'avais pas reconnu avec sa combinaison. Il faisait ses débuts sur France Inter avec une émission diffusée le samedi matin. Il m'a invité chez lui dans une petite maison au fond de la Rance et, au coin du

feu, il m'a parlé de mon expédition au Pôle. Jeune journaliste il était en demande d'expédition et me dit : "Hubert, pourquoi n'irions-nous pas au Pôle géographique pour une expédition retransmise en direct sur les ondes. L'idée me paraissait saugrenue, j'en revenais, pourquoi y retourner ? Mais pour le pôle géographique, j'ai répondu "OK, mais je t'apprends à voler sur flotteurs, pour pouvoir affronter les irrégularités du relief glacé". C'est ainsi que l'année suivante, en 1986, nous sommes partis pour le Pôle avec deux Baroudeurs et pour Nicolas, quelques petites dizaines d'heures de vol. Je passe les détails mais c'était une expédition lourde, j'avais établi un créneau météo qui se situait du 15 avril au 15 mai. J'avais pour cela étudié tous les ouvrages qui concernaient

cette région, les récits des navigateurs, les récits d'expéditions historiques qui avaient vécu sur la glace et relaté au jour le jour leurs observations, sans oublier les études faites sur l'évolution des anticyclones et j'en oublie sûrement... Plus tôt, c'était trop froid, et au-delà du 15 mai, il ne fallait plus compter sur aucun secours, c'est-à-dire que le Twin Otter ne pouvait plus venir vous chercher en cas de pépin, vous étiez condamné à finir sous les glaces. Hélas notre sponsor principal (France Inter) a décidé que nous partirions le 1er mai parce que ce jour-là il n'y avait rien à dire à l'antenne ! Grave erreur ! Nous sommes donc partis chacun en Baroudeur, avec quinze jours de retard, pour environ 1800 km de vol à effectuer. J'avais un GPS qui pesait 6,6 kg avec une batterie de voiture en plus. Je ne recevais les satellites que quatre heures par jour.

En cas de panne moteur, tu avais toujours une aire en vue ?

Je n'ai cessé de penser à cette situation. Je volais au Pôle comme en France, je me souviens à l'époque avoir écrit dans une revue aéronautique, que naviguer c'est musarder ! C'est-à-dire contourner les forêts, éviter le survol des lacs, etc... Cela m'avait valu la foudre des pilotes d'avion car pour eux il y a le point A et le point B avec la montre... Pour en revenir à notre expédition, elle avorta car Nicolas percuta le relief, sans gravité, mais en mettant hors de service son appareil. Nous nous trouvions à une journée de vol du Pôle. Il fut rapatrié et j'ai pour ma part effectué le retour seul en vol. Quand on lit le récit de toutes les expéditions au Pôle, j'ai lu et me suis inspiré des anciens surtout, on s'aperçoit rapidement que l'arctique n'est pas un endroit où l'on passe pas vu pas pris. Toutes les expéditions ont foiré la première fois. Jean-Louis Etienne a lui-même été contraint d'abandonner la

première fois en 1985. Ce n'est qu'en 1986 qu'il est parvenu au Pôle à pied. Idem pour Peary, le premier homme à atteindre le Pôle s'y est pris à sept reprises... On s'aperçoit donc qu'il est indispensable d'affiner sa méthode. Pour cela le principe est simple, après s'être servi de l'expérience des autres et de ses connaissances personnelles, il s'agit d'anticiper, dans son salon, la totalité des problèmes envisageables et d'y trouver la solution afin de les assimiler. Ainsi une fois dégagée, vous avez la tête disponible à 100 % pour franchir l'obstacle à venir. Autre chose, je dis toujours qu'il y a deux courbes dans une vie d'explorateur, la courbe du risque et celle de l'expérience. Quand on est très jeune, on prend beaucoup de risques avec peu d'expérience. Plus on vieillit moins on peut se permettre d'en prendre tout simplement parce qu'on est moins physique. Heureusement on bénéficie d'une expérience plus importante. C'est au moment où les deux courbes se croisent qu'il est préférable de tenter un exploit en mettant le plus de chance de son côté. J'en conclus que l'âge idéal pour ce genre d'aventure se situe autour de la quarantaine, j'avais trente-huit ans à l'époque.

En 1987, tu es reparti avec Nicolas pour la seconde fois ?

Cette fois, nous sommes partis le 20 avril avec même de l'avance sur la date prévue. Nous avons commencé par un vol de huit heures non-stop Resolut Bay/Eureka, une base scientifique, dernier lieu civilisé avant le Pôle. Nous avons ce jour là battu le record de distance en ULM de l'époque. Pour ma part je volais sur un Avid Flyer, Nicolas sur un Mistral biplan, mais je reste convaincu que nous

aurions pu réaliser l'expédition sur des Baroudeurs comme l'année précédente. Nous avions équipé nos appareils avec des 532 Rotax. Le 582 n'existait pas encore. Trois étapes ont été nécessaires pour atteindre l'île la plus au nord du continent américain, c'est de là que partent toutes les expéditions, il reste environ 800 km jusqu'au Pôle. Il me fallait calculer très précisément ce que nous allions consommer pour l'atteindre car nous n'avions plus aucun ravitaillement possible. Le problème n'était pas simple, mon appareil était américain avec des réservoirs en gallons US de 3,8 litres, Nicolas avait un réservoir en litres et nous étions ravitaillés en gallons anglais de 4,2 l. Bref, il me fallait tenir compte de toutes ces données et je jonglais sur mon carnet de notes dont je ne me sépare jamais. Je connaissais parfaitement nos consommations respectives, j'avais intégré l'allègement au cours du vol avec le gain de vitesse parallèle à la baisse de consommation, mais aussi le temps de chauffe, le temps qu'il fallait entre la décision d'atterrir et l'atterrissage. Nicolas qui commençait à avoir une certaine expérience, trouvait que j'avais prévu trop de carburant. Il refusa vingt litres que je pris discrètement en charge. C'est avec une surcharge énorme que je m'alignais pour décoller mon Avid Flyer. Je ne me faisais aucun souci pour Nicolas, car avec son biplan, le décollage s'avérait plus facile et plus rapide. La piste que nous avions était les traces laissées par le Twin Otter du ravitaillement, après c'était l'océan avec ses vagues de glace... Je m'élançais mais après avoir passé les traces du Twin Otter, ma roulette de queue touchait toujours et l'Avid n'avait pas du tout envie de décoller, pendant des kilomètres j'ai rebondi de vague de glace en vague de glace en

risquant à chaque fois d'exploser mon train d'atterrissage que je ne regrettais pas d'avoir spécialement fait renforcer par Dean Wilson. Gardant ma manette de gaz à fond, je me disais "c'est ici que l'expédition se joue, si ça passe c'est bon, si cela doit échouer autant que ce soit maintenant, il est trop tard pour revenir sur la piste". Je ne pouvais oublier que je transportais sept combustibles différents entre l'essence, le gaz des fusées de détresse, celui du parachute et celui des réchauds, etc... J'étais une véritable bombe. Quand soudain, j'ai pu rendre un peu la main et tout doucement l'appareil décolla, le moteur prit ses tours et en rasant la glace défoncée, j'effectuai un virage et revins chercher Nicolas pour lui donner le feu vert comme prévu. Pour lui et son biplan, il n'y eut aucun problème. Nous étions partis face au vent nord avec la victoire à portée d'ailes, nous ne savions pas ce que nous allions trouver, personne ne nous y attendait. Et là Nicolas a forcé mon admiration, car si je connaissais l'ampleur de nos risques, pour lui cela restait vraiment l'inconnu. Nous avons ensuite rapidement eu une faiblesse radio et pour économiser nos batteries, nous communiquions avec des impulsions sur les boutons d'émission : tac-tac pour un oui et tac pour un non. Plus nous avançons vers le nord, plus notre contact radio s'affaiblissait lorsque je lui posai la question ultime : on continue ou on abandonne, car si nous nous perdions, sans radio, au sol personne ne pourrait nous retrouver. Immédiatement Nicolas répondit tac-tac...

Nous avons ensuite été contraints de nous poser et à attendre cinq jours le passage d'un front météo. Quand nous avons redécollé, nous étions à 100 km du Pôle soit une petite heure de vol de notre but.



Le Baroudeur de la première tentative vers le pôle géographique.



En route avec Nicolas Hulot dans son Mistral.

Depuis quelque temps, Nicolas me faisait signe que ses réserves de carburant s'amenuisaient, nous posons et je lui transvase 20 litres de carburant supplémentaires, mes calculs se sont avérés. Nous nous sommes finalement posés au Pôle avec trois litres d'essence chacun.

Félicitations et encore bravo. Y a-t-il quelque chose qui identifie le Pôle ?

Non. Seuls le sextant et le GPS peuvent identifier ce point géographique qui se situe sur une plaque de glace en déplacement permanent. Grâce au GPS et à l'Institut de navigation, j'ai su par la suite que nous avions posé à 555 m du Pôle.

Comment as-tu rencontré Dean Wilson ?

Ses appareils me plaisaient. Après la seconde expédition, je me suis rendu chez lui sous prétexte d'aller faire un reportage sur ses activités. Pendant la conversation, je lui expliquais ce que j'avais fait au Pôle sans rien lui demander. Immédiatement il m'a répondu qu'il considérait ce genre d'expédition comme de la folie pure et que cela ne l'intéressait absolument pas. En partant, je lui ai demandé de réfléchir quand même car je reviendrais le voir, ce que je fis peu après. Cette fois, sur son bureau étaient étalées des cartes géographiques du Pôle. Je compris qu'il avait pensé au problème. Il m'a testé et interrogé pendant deux heures en me demandant par exemple comment je comptais faire lors d'un atterrissage par vent fort sur la banquise. Je lui ai répondu ce à quoi j'avais pensé depuis très longtemps. Dean a poursuivi avec trois ou quatre questions techniques du même genre auxquelles j'avais également pensé puis il a dit "OK je te fais l'appareil". Encore maintenant quand nous reparlons de cet entretien, Dean aime raconter qu'à chaque fois qu'il soulevait une nouvelle pierre, se trouvait en dessous une de mes réponses.

Par la suite sont nés le premier Explorer puis l'Avion et tout dernièrement le Private Explorer ?

Nicolas Hulot s'est servi de cette expédition pour créer Ushuaïa et de mon côté des passionnés d'aviation m'ont, à titre privé, aidé à réaliser mon rêve. Ce n'est qu'après, pour les rembourser, que j'ai proposé ces appareils à des tournages télévisés mais pour l'Avion et Explorer rien n'était gagné d'avance...

Qu'apprécies-tu plus particulièrement dans le vol ?

Faire voler quelqu'un pour la première fois ou lâcher un élève en delta ou en ULM. Je ne suis pas un passionné des airs en particulier. Ce qui m'intéresse, c'est d'utiliser l'avion ou l'ULM comme un outil pour aller à la rencontre de ce qui se passe au sol. Depuis cinquante ans, nous pouvons vivre sur un bateau de plaisance, y dormir et manger. Il en est de même sur la route avec les camping-cars. Pourquoi n'existerait-il pas la même chose dans le domaine aéronautique ? Le Private Explorer a été conçu pour combler cette lacune, amenant avec lui la plaisance aéronautique !

Quels ont été les moments les plus forts dans ta vie ?

Une fois le Pôle atteint, j'ai eu l'impression de me retrouver face au vide, j'avais réalisé mon rêve, qu'allait être le suivant pour me motiver ? De retour du Pôle dans le Twin Otter, on m'informe que j'ai vingt secondes de connexion pour m'adresser à Valérie, en France. Ma toute première question a été de savoir si mon père allait mieux suite à une crise cardiaque survenue avant mon départ, la réponse fut positive. Ma deuxième question fut une demande en mariage suivi d'un blanc radio, les vingt secondes étaient écoulées, j'ai cru que nous avions été coupé mais l'opérateur me signala qu'elle était toujours en ligne, -allô Valérie?, -oui, ouï!, -oui quoi ! oui tu m'entends, ou oui pour le mariage ? -oui pour le mariage!

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

Je le redis, pour moi c'est un outil vert. Plus je me trouve loin de l'administration des aéroports, mieux je me porte. Ce n'est pas par hasard si Philippe Tisserant, le journaliste le plus compétent en la matière en France et en Europe a présenté pour la première fois l'Explorer dans "Vol Moteur" en titrant "le plus gros ULM du monde". Il avait compris que seul un type issu de l'ULM pouvait créer ce genre de machine. Pour l'avenir proprement dit, je crois sincèrement que nous sommes, comme dans l'aviation, depuis toujours confrontés à des cycles de sept ou huit ans. Nous assistons à la naissance d'un type de machine, puis viennent les améliorations, un agrandissement, une motorisation supérieure pour une plus grande vitesse et de meilleures perfor-

mances. Une fois le cycle terminé, nous retournons à des valeurs de base plus simples. Je me souviens encore des réflexions qu'on me faisait il y a quelques années, lorsque je commercialisais les premiers Vector 600 : "tu te rends compte Hubert, une machine à plus de 20 000 F, tu n'y penses pas!" La barre des 20 000 F était difficile à passer, aujourd'hui, treize ans après, nous trouvons des machines de 300 à 400 000 F toutes équipées. L'arrivée du paramoteur est peut-être la naissance d'un nouveau cycle...

Un mot sur la réglementation ?

En France, on photographie le parc des machines, puis on en fait des classes. Si par malheur vous n'entrez pas dans cette classe, vous êtes exclu du système. Ce fut le cas pour les premiers deltas et les premiers ULM, jusqu'au jour où une Fédération se crée et officialise la discipline. Là une nouvelle photo est faite, mais l'on est déjà en retard puisque les machines existaient depuis longtemps alors que de nouvelles arrivent déjà. Les Américains ont trouvé, je pense, la solution, ils ont des classes pour les avions et les ULM, puis un grand sac à côté, le sac "experimental". Le résultat est que l'Explorer vole aux USA alors qu'il est interdit en France. Trop puissant, trop lourd pour un kit ou une construction amateur. Idem pour le Private Explorer, un monomoteur 235 CV aussi simple à piloter qu'un multiaxe et doté d'une sécurité passive à toute épreuve. Voici donc l'exemple de deux avions qui me sont proches et qui ne peuvent pas voler en France...

As-tu un message à faire passer ?

Pas un message mais il y a une chose qui me tient tout particulièrement à coeur et qui m'a profondément touché. A l'époque je siégeais en tant que vice-président de la FFPLUM, et lorsque nous sommes rentrés du Pôle avec Nicolas, c'était le plein marasme post Tour de France 1984. Les écoles depuis trois ans se vidaient et l'image ULM était au plus mal. Quand un jour autour de la table se trouvaient les vieux de la vieille du mouvement, tous avaient des écoles et ils m'ont dit : "depuis le Pôle nord, nous remplissons à nouveau les écoles". Je me suis rendu compte qu'en créant un événement extrêmement positif, on pouvait changer les opinions. D'entendre ces types autour de cette table a été le plus bel hommage que l'ULM m'ait rendu, ce fut en quelque sorte ma Légion d'honneur de l'ULM... ■ ■ ■