

**Ghislain Fournier - Question rituelle : depuis quand voles-tu ?**

**Hervé Cousquer :** Je suis originaire de Montpellier et j'ai découvert le vol en delta, avec Dominique Joran, en 1980, dans les Pyrénées. Par la suite, j'ai continué au nord de Montpellier, avec l'envol de Montoulieu où le delta a connu un essor considérable, grâce à Jean Carler, disparu aujourd'hui. En 1981, j'acquiers mon premier ULM d'occasion : un canard, l'American Eagle, un mono-place.

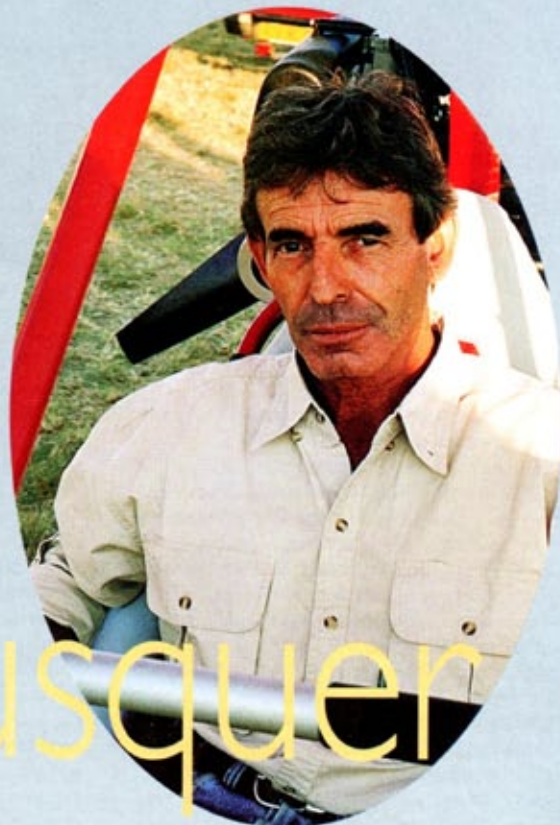
**Tu arrivais à vivre de ta passion ? Quelle formation professionnelle avais-tu avant de te consacrer à l'ULM ?**

Au départ, j'étais dans l'enseignement, en tant que professeur d'anglais mais, rapidement, j'ai quitté l'Education Nationale pour devenir expert en urbanisme du littoral. Je m'occupais du développement de l'aquaculture sur la Méditerranée et, déjà, dans ce milieu, nous savions que l'ULM était un très bon outil de travail pour l'observation et l'analyse des rejets et du couvert végétal. Les premières photos aériennes que j'ai faites étaient des mâts de déroquage, endroit où l'on travaille les moules et les huîtres en terre avant expédition. Je me consacrais au plan d'occupation des sols, travail qui consistait au développement de l'agriculture marine, aujourd'hui en plein essor. Avec cette première expérience de l'ULM, conjuguée à une activité professionnelle (montage de dossiers avec photos aériennes à l'appui), je me suis toujours dit qu'il y avait de l'avenir pour l'ULM dans de nombreux domaines. Dans l'élan, nous avons monté, en 1982, avec deux autres copains, Max Couderc et Patrick Dupont, une école à Montoulieu. Max exerce toujours aujourd'hui sur sa base à Laudou, dans le sud de la France. De mon côté, je faisais de l'itinérant en baptême, au soleil l'été et à la montagne, sur ski, l'hiver. A cette époque, l'ULM était en plein développement. Le premier Londres-Paris avait eu des retombées médiatiques très positives, phénomène qui s'est complètement inversé après le Grand Prix de France, en 1983 et ses morts ! De ce fait, les Préfets ouvraient les parapluies les uns après les autres, en supprimant les autorisations de vol et, surtout, les ouvertures de bases ULM. Ecoeuré par cette administration, variable d'un district à l'autre, j'ai pris la décision de partir en Afrique !

**Tu connaissais déjà ce continent ?**

Je l'aimais surtout après y être allé trois fois, dont la première fois en 1975, pour une traversée du Sahara en stop. Cela consistait à

# Hervé Cousquer



Si le salon Européen de l'ULM de Blois a pour mission de promouvoir notre mouvement au niveau national, tout en nous informant des dernières nouveautés, il est, avant tout, un formidable lieu de rencontres, où se retrouvent, chaque année, début septembre, des centaines de passionnés, dont les têtes nous deviennent, au fil des ans, de plus en plus familières. C'est au détour d'une conversation que j'ai fait connaissance d'Hervé, qui était venu faire son marché au Rungis de l'ULM.

prendre des camions en Algérie qui descendaient des dattes à GAO et remontaient des moutons. Une autre fois, nous avions, avec des copains, repéré les lieux à Dakar et le pendulaire nous semblait parfaitement adapté au pays, parce que rustique, simple et tout terrain. Tous les villages ont un terrain de foot, les lignes électriques sont presque inexistantes. Nous pouvions ainsi développer une aviation sans avoir à créer de terrain. Autre facteur attractif par rapport à la France : la météo. Le climat est chaud tout au long de l'année. Nous sortions de deux saisons d'hiver où nous volions par - 30 parfois et - 15/- 12 couramment. La chaleur nous séduisait. Nous pensions aussi que l'administration serait plus souple, car, lors d'un dernier voyage, nous avions exposé notre projet à l'administration aéronautique du Sénégal, pour qui il ne semblait n'y avoir aucun problème.

**Tu dis "nous". Vous étiez plusieurs ?**

Nous sommes partis à trois copains, deux pilotes, un commercial, et trois machines. Au retour de notre voyage de repérage sur le terrain, nous avons fait une saison d'été ensemble, en France, puis nous avons contracté un petit emprunt de famille avant de partir pour l'aventure africaine. Mais, à notre débarquement, les problèmes ont commencé ! D'abord, la douane qui voulait nous imposer 100 % de taxes sur nos machines, ce qui équivalait à repayer une seconde fois le prix de notre matériel. Il nous a fallu attendre

un mois et demi pour pouvoir les sortir du port, après maintes dérogations. Ensuite, ce fut l'administration qui ne voulait plus délivrer d'autorisation de vol. Là, nous avons dû attendre plusieurs mois pour obtenir une autorisation de vol valable six mois. Elle était verbale et ne fut pas renouvelée. Puis, s'en est suivie une véritable galère administrative !

## Tu fuyais l'administration française pour en retrouver une pire ?

Tout à fait. Au Sénégal, il n'y avait pas de réglementation ULM et les échos européens qu'ils avaient à ce sujet ne leur parvenaient qu'au travers des accidents, ce qui ne nous accreditait pas. L'ULM ne faisait pas sérieux. Ce n'était, de ce fait, pas une valeur sûre, à leurs yeux. Cela ressemblait à une aviation de pauvre, faite de bouts de ficelles. Comme pour les investissements immobiliers de l'époque, le gouvernement ne tolérait pas les hôtels paillotes, mais désirait du dur bien carré. Avec les ULM, ils avaient l'impression que l'on voulait se moquer d'eux. Malgré tout, pendant nos six mois d'autorisation de vol, nous avons fait en sorte de leur prouver le contraire. Nous étions basés à Saly, à 80 kilomètres au sud de Dakar, où se trouvent les hôtels club, où Jean-Luc Klitz vole aujourd'hui sur "Air Création".

Tout se déroulait sans aucun problème. Or, nous faisons du baptême ce qui, malheureusement pour nous, intéressait aussi les entreprises d'hélicoptères auxquelles nous prenions, innocemment, une part du marché. Ceci entraîna un non-renouvellement de nos autorisations de vol. De ce fait, j'ai cessé mon activité aérienne pendant sept ans au Sénégal, où je suis resté vivre !

## De quoi vivais-tu ?

J'ai travaillé dans l'hôtellerie à Richard Toll, de 1986 à 1992, dans le nord du pays, sur le bord du fleuve, à la frontière de la Mauritanie. J'avais mis mes appareils en cocoon, dans l'attente d'une opportunité de vol. Mon copain, pilote, est reparti en France. Je suis resté avec celui qui jouait le rôle du commercial. Nous vivions du tourisme local. Il m'arrivait de rentrer en France pour voler avec des amis, mais je ne voulais pas y revenir définitivement. J'espérais que la situation évoluerait au Sénégal. Je ne voulais pas, non plus, refaire le chemin à l'envers, après ce que l'on pourrait appeler une fuite en avant. Je voulais me donner le temps de réfléchir à ma situation, faire le point avec moi-même sur mon avenir : la quarantaine approchait... Puis, il y a eu le passage de Guy Delage, qui est resté à Saint-Louis 15 jours pour préparer sa traversée Atlantique en pendulaire. Sa réussite a prouvé aux autori-

tés locales que ce type de machine n'était pas si farfelu qu'elle en avait l'air. Grâce à cette image positive, j'ai, à nouveau, obtenu des autorisations de vol. Pour comprendre ce phénomène, je vous rappelle qu'en Afrique, on aime donner une image avantageuse du pays dans lequel on vit. La population est très attentive à l'image qu'elle donne d'elle-même et n'aime pas le misérabilisme qui tend à, souvent, se dégager des médias, quand ils traitent des sujets concernant le continent africain. C'est pourquoi le Paris-Dakar est très apprécié. Il met de l'animation dans le pays et donne l'image d'un pays dans l'actualité sportive. Pour une fois, la population peut voir et approcher ce qu'elle ne voit, habituellement, qu'à la télévision. Je pense qu'ils en ont marre que l'on décide pour eux ce qui leur est bon ou mauvais. Avec l'ULM, il en est de même. Ils sont contents d'avoir la possibilité de découvrir des machines inhabituelles, leur ouvrant de nouveaux horizons. Cet état de fait est très important. Il ne faut, surtout pas, le négliger ou avoir de la pitié mal placée. C'est dans ce même esprit que j'ai pris la décision de participer à l'assistance et à la préparation d'un rallye en jet ski, où l'on pouvait, là encore, dire : "Que viennent faire ces blancs avec leurs machines ?" Erreur. Les Africains aiment quand ça bouge et que leur pays est filmé en montrant son côté attractif et positif. Comme nous, ils vivent avec leurs joies et leurs peines et sont fiers de nous recevoir, afin de partager de bons moments !

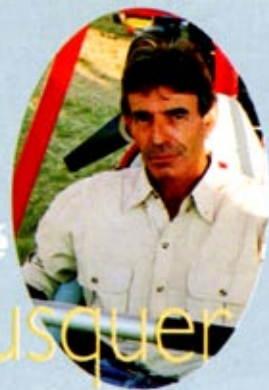
## Ton travail dans l'hôtellerie consistait à quoi ?

J'étais guide touristique pour des excursions et gérant pendant certaines saisons, quand les propriétaires prenaient leurs vacances. Après le passage de Guy Delage, je me suis remis à voler sous la responsabilité du Commandant de l'aéroport de Saint-Louis du Sénégal. Puis, à nouveau, j'ai été suspendu de vol, pour vols rasants. Un Gouverneur me mettait des bâtons dans les roues, après m'avoir aperçu volant autour de chez lui. Il paraissait que certains pêcheurs se soient aussi affolés en me voyant voler assez bas. Enfin, je n'en connais pas les raisons exactes, mais il semblerait que mes vols en gênaient plus d'un... Pourtant, de mon côté, j'essayais de montrer tous les avantages que peut offrir ce type d'appareil. J'ai participé, entre autres, un jour, au dépannage d'un Ministre, la Ministre de la Condition Féminine plus précisément, dont l'avion s'était posé en brousse, suite à une panne moteur. Les VHS ne portaient pas au sol et il fallait retrouver ces personnalités, ce que j'ai fait après deux heures et demie de recherche. Elles se trouvaient à 120 km de leur point de départ. Je

me suis posé à côté de l'appareil, 20 minutes, certes, après l'hélicoptère, mais j'avais fait la démonstration de l'efficacité de l'appareil. Cela ne les a tout de même pas empêché, six mois plus tard, de me suspendre de vol une nouvelle fois, en avril 1994, après toutefois avoir pris la décision d'entreprendre la création d'une réglementation ULM pour le pays. Aujourd'hui, l'aéroport possède, à sa tête, un nouveau Commandant dont le dynamisme me permet d'envisager de créer, de façon fiable, une section ULM au sein de l'aéroclub. Tout semble très bien se passer et mes projets ne font que renforcer ma position.

## Quels sont les projets ?

En voulant prouver, une fois de plus, l'utilité de nos machines. J'ai, dernièrement, assuré le rôle d'assistant à un handicapé gallois qui avait entrepris la traversée de la Mauritanie en char à voile, accompagné de cinq autres participants, soutenus par Tony Blair, qui leur avait serré la main au départ de cette épreuve, autrement plus physique que le vol en ULM. Mon travail consistait à ramener sur le chemin les chars en cas d'égarement. J'apportais une certaine sécurité, tout en facilitant les prises de vues aériennes. C'est en décembre 1998 qu'un cinéaste allemand m'a contacté pour un reportage sur la réserve du Djoudj, la très importante réserve ornithologique naturelle qui se situe à 60 kilomètres de Saint-Louis. Nous y rencontrons des milliers d'oiseaux de 350 espèces les plus variées. Les pélicans s'y retrouvent par milliers avec des échassiers les plus divers. Avec ces Allemands, nous avons fait six heures de tournage en vol, pour compléter leurs prises de vues terrestres, alors qu'au même moment, une équipe d'ornithologues belges étudiait les cigognes noires en les observant et les photographiant. Ils m'ont expliqué qu'ils suivaient ces oiseaux depuis huit ans et qu'ils aimeraient, si cela était possible, que je les emmène voler au-dessus de la réserve. Je me suis fait un plaisir de couper le moteur à 800 mètres avant d'atterrir, dans le but de leur prouver qu'il était aussi possible de planer en silence, comme la cigogne... Nous avons sympathisé. Je leur ai exposé ce que l'on pouvait faire avec ce type de machine et, rapidement, ils m'ont fait part de leur projet qui consistait à suivre la route migratoire des cigognes noires en vol. Cela ne consistait pas à voler avec ou parmi les cigognes, mais filmer ce qu'elles voyaient à leur passage, avec la même altitude de vol, jour après jour, à leur rythme, en les suivant de plus ou moins près. Ce reportage serait destiné à la télévision belge et aurait l'intérêt, par la même occasion, de mettre le projecteur sur tous ceux qui travaillent le long du cheminement des oiseaux, en les comptant et en observant leur comportement, leur fréquence migratoire. Les lieux d'observation sont basés en



## Hervé Cousquer

Alsace, dans le Massif Central, les Pyrénées et à Gibraltar. 2000 sera l'année de concrétisation de ce rêve. Nous serons suivis par des écoles sur Internet. Nous pensons attirer l'attention du public, car les cigognes sont mondialement connues pour symboliser la fertilité. En Afrique, il en est de même, car elles arrivent après la saison des pluies. Certaines tribus éthiopiennes en ont fait leur animal fétiche.

### Quel sera votre parcours ?

Nous partirons des Ardennes belges, puis nous traverserons la France en diagonale. Une demi-douzaine de cigognes sera équipée de balises Argos, afin de définir notre trajectoire qui passe par l'Espagne, Gibraltar, jusqu'à la Mauritanie. Ce qui représente environ 5 800 kilomètres.

### Les cigognes volent à quelle altitude ?

Elles pratiquent le vol thermique. Le matin, elles ne décollent pas avant 10-11 heures, pour se laisser porter en ne battant que très peu des ailes, effectuant ainsi 200 à 300 km par jour. Du fait qu'elles ne connaissent pas les frontières administratives et les tampons, il est fort possible qu'elles arrivent avant nous. Pour ce vol, nous utiliserons deux machines : une pour filmer, l'autre afin de mettre en valeur ce petit exploit, s'il en est un, car, de nos jours, nos appareils permettent facilement de naviguer de façon très fiable et sécuritaire. Mais, ça, le public ne le sait pas toujours !

### Te souviens-tu d'une vache marquante ?

Tout à fait. Il s'agit d'une vache très pédagogique, comme tu les aimes et qui pourra servir de leçon aux autres pilotes. Elle remonte à la première saison, quand nous avions mis les ULM sur skis et lorsque, après une semaine d'essais et de réglages, tout fonctionnait parfaitement. Notre première cliente arriva avec ses enfants pour des baptêmes. Notons ce petit détail, qui signifierait que l'ULM rentre dans les mœurs. Auparavant, les parents montaient sur ces machines qui étaient expérimentales et ce n'est qu'après que les enfants volaient. Aujourd'hui, c'est le contraire. Je vois là le signe révélateur que nous donnons une image plus positive de notre activité. Pour en revenir à nos baptêmes, j'emène la mère pour un vol, sans problème. Au retour, j'installe le premier enfant. Nous nous trouvons, je vous le rappelle, sur une altisurface avec une pente de 10 %. Nous décollons, et, à trente mètres, le moteur carafe. J'avais, préalablement, défini un lieu de décollage, le cas échéant, avec une petite butte pour nous freiner, mais je n'avais jamais posé dans de la poudreuse. Nous nous sommes arrêtés

comme prévu, nous enfonçant par l'avant, une fois immobilisés jusqu'aux cuisses. Après avoir tiré la machine de la poudreuse, j'ai remonté la piste et j'ai analysé ma machine avant de faire un vol seul. Aucun problème ne s'étant signalé, je me repose et propose au gamin de reprendre place à bord. Nous redécollons et, là, même scénario. Arrêt moteur en bout de piste. Comme quoi, il ne faut jamais revoler sans avoir compris et trouvé la panne. Je me suis dit : "Tu revoleras uniquement quand tu auras identifié la cause de ces arrêts moteur". A l'époque, les Durits étaient en plastique transparent renforcé, moins résistantes que celles d'aujourd'hui, mais elles m'avaient permis d'apercevoir un minuscule glaçon transparent couleur essence, qui venait bloquer l'arrivée du carburant au filtre, mais qui pouvait redescendre quand je réduisais les gaz. Il devait s'être formé durant la nuit, par la condensation dans le réservoir.

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

Nous finissons le premier siècle de l'aviation. Il a fallu aller plus haut, plus vite, construire plus gros, plus lourd. Puis, nous sommes allés dans l'espace et l'homme a marché sur la lune. Mais, il y a 17 ans, quand j'ai quitté la France, 85 % de la population n'avait jamais volé. Aujourd'hui, il doit bien y en avoir encore 70 %. Mais, pour un pays comme le nôtre, qui se situe parmi les leaders mondiaux dans ce domaine, le fait de voler n'est pas passé dans les mœurs. Il existe, pour les Français, soit l'aviation militaire, soit l'aviation commerciale. Point final. Ou, peut-être, à la rigueur, un moyen de loisir pour des riches ou des fous. Tout ceci pour dire que nous n'en sommes encore qu'au tout début. Rappelons-nous des débuts de la marine et de son évolution. Ce qui n'empêche pas, de nos jours, de toujours construire des pirogues ou des planches à voile. Je dirai de l'ULM qu'il s'agit de l'aviation retrouvée, revenir aux valeurs des débuts et se reposer les questions sur les possibilités que nous offrent ces machines. S'interroger ainsi permet de vite se rendre compte de son vaste domaine d'exploitation dans des domaines plus variés les uns que les autres. Quand je travaillais au bureau d'études pour l'environnement, je me suis trouvé devant l'évidence que l'ULM était un outil formidable en agriculture, pour détecter et observer, de même pour l'observation du littoral. Je considère que l'histoire de l'aviation est close et que la boucle est bouclée. C'est aux peuples, aujourd'hui, de se l'approprier. Certes, tout le monde prend l'avion pour voyager à l'étranger, mais cette façon de prendre les airs ne déclenche pas forcément l'envie de piloter, de voler, avec un grand V, par ses propres moyens. Au tout

début, l'avion servait à regarder son habitation d'en haut, sa ville, puis sa région. Je me souviens, enfant, d'une journée portes ouvertes où l'aérodrome proposait, à l'époque, le baptême à 5 francs. J'avais été émerveillé de voir mon lycée à Montpellier. Il y a eu avant et après. Je ne pouvais plus vivre les choses de la même façon. C'est en cultivant cet esprit que je voudrais, au Sénégal, accompagner les jeunes, leur faisant ainsi découvrir leur pays en trois dimensions. Le Sénégal est très plat et il leur est impossible de l'observer avec de la hauteur. Je leur montrerai qu'un étang n'est qu'une pellicule d'eau sur la terre. De même, que vues du ciel, il n'y a plus de frontières. Observer, prendre de la hauteur, au sens propre du terme, par rapport au monde dans lequel nous vivons, nous le fait appréhender de façon plus positive et totalement différente.

### Aurais-tu une blague, pour conclure ?

C'est un brave type qui arrive au paradis. Il y retrouve, comme au catéchisme, les petits nuages blancs. Il ne fait pas trop chaud, ni trop froid. Des anges jouent de la harpe. Il est bien, mais, au bout de quelque temps, le Bon Dieu s'aperçoit qu'il reste seul dans son coin et lui demande si ça va. Le type répond qu'il n'y a pas de problème. Tout est parfait mais il s'ennuie un peu. Dieu lui dit que si cela persistait, qu'il aille voir St-Pierre. Ce qu'il fait. St-Pierre lui dit qu'il existe des voyages organisés en enfer, pour se changer les idées et que, s'il le désire, il peut s'inscrire. Va pour l'excursion ! L'enfer n'est pas loin, c'est la porte juste en face. L'accueil est super, avec le sourire. On lui présente les lieux. Ici, c'est vraiment la fête. On danse, on boit, les femmes sont nues, etc. Passés 15 jours, il doit retourner au paradis, la mort dans l'âme. Il retrouve St-Pierre, lui demande un autre voyage. Là, St-Pierre lui répond qu'il n'y a plus droit, mais, que s'il le désire, il est possible de s'y installer définitivement. Le type réfléchit et se décide. Il se représente à la porte, frappe et apprend que, pour rentrer définitivement, il faut passer par la porte de derrière. Après l'avoir ouverte, il est tiré à l'intérieur avec violence et reçoit des coups de fourches au milieu de flammes. "Ho ! Ho ! crie notre type. Arrêtez ! Ce n'est pas ce que j'ai connu la dernière fois !" Et là, une voix lui répond : "Attention, il ne faut pas confondre tourisme et immigration !" ■ ■ ■