

Avec ce couple, nous assistons à l'arrivée d'une nouvelle génération de pilotes ULM. Samir s'est consacré entièrement à sa passion depuis son adolescence. Avoir été parrainé et encadré par des êtres rares lui a permis de s'épanouir dans une discipline dont les limites sont inaccessibles. Avec beaucoup de travail et, sans nul doute, des facilités naturelles, les titres se sont accumulés au fil des années pour atteindre la consécration suprême de Champion du monde. Mais, la particularité de ces Champions, puisqu'il faut en parler au pluriel, réside dans le fait de voler en couple car, avec Cathy, sa compagne, ils sont unis sur terre comme dans les airs. Simplicité et modestie caractérisent ce couple qui véhicule une image exemplaire de dynamisme et d'équilibre. Pour parfaire ce parcours aéronautique, ils assurent déjà leur succession, en lui donnant un prénom prédestiné, Antoine.

Samir ELARI



& Cathy ALMARIC

rentrées financières. A l'époque, habitant Valence, je faisais 40 km à mobylette pour me rendre au terrain et autant, bien évidemment, pour en revenir. Pour la petite histoire, j'étais interne la semaine, ma mère me voyait le vendredi soir et je parlais le samedi matin pour ne revenir que le dimanche soir. Puis, au fil du temps, Patrice a trouvé que j'étais assez motivé. Il m'a pris sous son aile en me confiant mes premiers travaux aériens, baptêmes, banderoles, me permettant d'accumuler des heures à moindre frais. Grand organisateur de compétitions, Patrice me trimbalait partout avec lui. Après trois années passées ainsi à consacrer tous mes loisirs à accumuler des heures et de l'expérience, j'ai passé mon brevet d'instructeur à 18 ans et demi.

Tu arrivais encore à trouver des motivations pour tes études ?

Je suis devenu instructeur un mois avant d'obtenir mon bac !

Qu'envisageais-tu comme études, après le bac ?

Après l'obtention d'un bac construction mécanique et dessin industriel, j'étais parti pour un BTS. Entretemps, j'ai fait une saison d'été en qualité d'instructeur. A la rentrée, j'étais inscrit pour les cours de BTS, mais une opportunité s'est présentée me permettant de continuer le métier d'instructeur. J'arrivais ainsi dans le milieu professionnel de l'ULM !

Tu ne te consacrais, à l'époque, qu'au pendulaire ?

La première année d'instruction a été sur pendulaire ; la deuxième, je suis passé au trois axes. Depuis 1993, j'enseigne sur pendulaire et trois axes. J'aime et pratique le paramoteur et le delta. Si je le pouvais, je volerais sur tout ce qui existe.

La compétition en trois axes ne t'a jamais attiré ?

Si, mais la diversité de machines qui existe dans cette discipline

Ghislain Fournier Comment l'ULM est-il arrivé dans ta vie ?

Samir Elari Il y est, en fait, arrivé très tôt. Mon premier vol m'avait été offert par mon grand-père, en guise de cadeau d'anniversaire, pour mes 14 ans. Mon grand-père connaissait un agriculteur qui décollait de sa ferme ; il lui avait demandé s'il pouvait me prendre à bord de son ULM. Ce jour a été le premier flash, mais, à 14 ans, cela vous paraît inacces-

sible. J'ai donc laissé passer un an. Pour mes 15 ans, j'ai, à nouveau, eu le même cadeau d'anniversaire mais, cette fois, je me suis dit que c'était trop bon et qu'il fallait que j'apprenne à voler moi aussi ! J'ai cherché l'école la plus proche, ce qui m'a conduit à Aubenasson, chez Patrice Barcouda. J'ai financé ma formation moi-même en travaillant pendant les vacances, ce qui m'a permis de débiter tout doucement, en fonction de mes

me gêne beaucoup. Cela repose trop sur le matériel et donc l'argent. En pendulaire, il est possible de préparer sa machine avec quelques astuces et petits trucs, cela reste un pendulaire !

Avec le recul et l'expérience acquise, ta préférence personnelle s'orienterait dans quelle direction ? Plus précisément, sur quelle machine prends-tu plus de plaisir ?

Je pense que la première machine sur laquelle tu as appris à voler influence beaucoup ton choix. C'est avec elle que tu as découvert le vol. Nous devons, inconsciemment, y être plus attaché, ne serait-ce que sentimentalement. Maintenant, comme je l'ai expliqué précédemment, je prends beaucoup de plaisir en trois axes et avec tout ce qui vole. En revanche, pour la compétition, je trouve que l'équilibre pilote-machine est mieux respecté en pendulaire qu'en trois axes. L'essentiel, en compétition, repose sur le fait de se sentir en parfaite confiance sur une machine ; il ne suffit pas qu'elle soit performante si le pilote ne peut pas l'exploiter au maximum !

Pourrais-tu nous retracer ton parcours professionnel ?

J'ai commencé à travailler en qualité d'instructeur salarié chez Patrice Barcouda jusqu'en 1995, année où il a été embauché chez l'assureur Castany. Patrice m'a proposé, tout naturellement, de reprendre son affaire ! Peu gourmand, il m'a généreusement facilité la tâche. C'est ainsi que je me suis retrouvé à mon compte. Au départ, l'activité de mon entreprise atteignait tout juste la limite de flottaison. N'ayant même pas mon permis de conduire, je dus me faire prêter de l'argent pour me le payer. Par la suite, la situation s'est rapidement améliorée, ce qui m'a permis de prendre un petit crédit et de me lancer vraiment. Aujourd'hui, nous sommes, Cathy et moi, installés à Pizay à vingt minutes au nord de Lyon, base de mes débuts.

Comment as-tu abordé la compétition ?

A l'époque, il m'était difficile de participer aux Championnats de France, étant donné qu'ils se déroulaient en pleine saison profes-



sionnelle. La première fois que je me suis engagé dans une compétition, ce fut en 1999, pour les Championnats du monde. Nous avions, d'ailleurs, démarré très fort en gagnant la première épreuve, mais au cours de la compétition nous avons enchaîné une série d'erreurs de débutant, ce qui nous a relégués un peu déçus, à la dixième place.

Tu n'as toujours concouru qu'en biplace ?

Oui, pour la bonne raison qu'un appareil biplace de compétition est très proche, de par sa conception, d'un appareil de série. C'est, de ce fait, la catégorie qui intéresse le plus les constructeurs qui peuvent ainsi promouvoir leur matériel. Le client s'identifie aux résultats obtenus, car sa machine

Studieux, Samir et Cathy bûchent une nav pendant les derniers Championnats du monde ULM 2003 au Royaume-Uni.

ressemble exactement à celle qui a gagné.

La catégorie monoplace ne représente qu'un marché restreint. Les machines de compétition sont beaucoup plus bidouillées avec des moteurs que peu de personnes connaissent ce qui, pour le business, apporte moins d'intérêt !

Quel est ton plus beau souvenir ?

Il m'est difficile de répondre à cette question au singulier. De même, j'ai du mal à établir une échelle de valeurs dans la qualité de mes souvenirs. Je pense que les meilleurs moments d'une vie

de pilote restent la phase de découverte avec le premier vol, le lâcher, la première navigation solo. D'ailleurs, avec l'expérience et le temps qui passe, je pense que nous essayons sans cesse de retrouver ces sensations vécues préalablement.

Chose rare, avec Cathy, vous volez en couple et êtes ainsi devenus Champions du monde. Depuis quand vous connaissez-vous ?

Depuis un peu plus de onze ans. Curieusement, je ne pensais pas que cela se passerait aussi bien. J'ai été agréablement surpris !

La compétition génère du stress ; il doit parfois être difficile de se contrôler quand on se connaît si bien ?

Dans ce cas, au contraire, le fait de bien se connaître facilite les rela-

tions et la communication. Chacun met sa susceptibilité dans sa poche, en ne cherchant qu'à compléter et faciliter la tâche de l'autre.

Cathy, quel est ton rôle à bord ?

Cathy Almaric : Je pilote en place arrière pour lui faciliter la navigation lorsqu'il doit travailler sur sa planche à recalculer un cap ; en place avant il y a moins de vent qu'à l'arrière, d'où cette position en vol. Nous sommes, à vrai dire, parfaitement complémentaires et essayons de ne faire qu'un ! Ce qui n'évite pas pour autant les coups de gueule que nous oublions vite !

Les compétitions et l'expérience acquise doivent vous permettre de voler presque instinctivement ?

Samir Elary : En ce qui concerne la navigation, par exemple, ce n'est pas si compliqué que ça. Je n'ai jamais navigué au GPS car il me semble qu'il retire toute la poésie du vol ! Naviguer sans risque de se perdre ne m'intéresse pas. Lorsque l'on vole sur des vrais ULM, il n'est jamais dramatique de se perdre, tout du moins cela ne devrait pas l'être. En utilisant régulièrement un GPS, je pense qu'un pilote aura plus tendance à pousser le bouchon toujours un peu plus loin à chaque vol. Il finira par voler dans des conditions météo incompatibles avec les règles du vol à vue ou par se trouver au-dessus de régions interdisant tout poser.

Les deux ou trois fois où je me suis servi d'un GPS, je n'ai pas volé droit. On regarde l'objet en ayant tendance à jouer avec, ce qui a pour conséquence de vous distraire. Pour conclure sur ce sujet, j'ajouterai que le risque de se perdre rend évidemment plus vigilant et quelle satisfaction que de pouvoir arriver pile poil à l'heure prévue, uniquement par ses propres calculs ! Sans oublier que les meilleures navigations sont celles qui ne se sont pas déroulées comme prévues, provoquant des rencontres inoubliables et toujours très sympa !

Quels sont, lors de Championnats du monde les pays les plus forts ?

En pendulaire, l'Angleterre et la Pologne se distinguent parmi les dix ou douze pays participants. La

compétition reste quand même très européenne, contrairement au parapente, qui est plus international. A mon avis, les pays de l'Est n'ont pas fini de nous surprendre ...

Pourrais-tu nous établir un récapitulatif de vos titres obtenus, Cathy et toi ?

Deux titres de Champion de France, j'ai gagné une fois le tour de France, deux fois les Championnats d'Europe (2000 et 2002) et nous fûmes Champion du monde 2001. Je mets entre parenthèses celui de cette année car nous avons été très affectés par la mort de Patrice Barcouda et cela a beaucoup joué sur notre concentration.

Quelles sont, d'après toi, les qualités nécessaires à un bon compétiteur ?

Nous rencontrons toutes espèces de personnalités et de caractères et toutes fonctionnent. Nous croisons des calculateurs super précis et méticuleux, mais aussi des instinctifs, des intuitifs. Je me classerai plutôt dans cette deuxième catégorie. Cathy m'apporte la rigueur nécessaire afin de se remettre dans les clouds.

Pourrais-tu nous rappeler le déroulement d'une compétition internationale ?

Nous y rencontrons des épreuves de précision en navigation qui consistent à respecter un parcours donné en passant par des portes bien précises, ainsi que des portes cachées surveillées par des commissaires au sol. Le tout en un temps prévu et estimé préalablement. Les points descendent en fonction de l'écart que nous avons entre le temps énoncé et le temps réalisé. Des photos aériennes nous sont remises ; nous devons les reconnaître en vol. Ensuite, vient la maniabilité avec la précision d'atterrissage et le "porte-avions", un rectangle de cent mètres par vingt mètres. Le jeu consiste à se poser dans les cinq premiers mètres, chaque mètre supplémentaire représente une pénalité, le tout moteur coupé.

Le roulage compte-t-il ?

Non. Dans les compétitions internationales, nous devons nous arrêter dans les cent mètres. Ce

qui n'est pas toujours évident lorsque la piste, comme en Espagne, est en dur et descendante sous une température de 40° à l'ombre.

Il y a aussi le short-short ?

Il était réservé aux Championnats de France mais le directeur des vols du dernier Championnat du monde en Angleterre en a organisé un avec beaucoup de succès. Cette épreuve permet aux machines lentes de marquer des points. Elle consiste à poser le plus court possible après avoir passé un fil tendu en travers la piste. Pour en revenir aux compétitions internationales, nous y retrouvons l'épreuve du litre. A l'origine, nous ne devions embarquer qu'un seul litre de carburant, le but étant de rester le plus longtemps possible en vol. A l'époque, un seul litre suffisait car les ULM ressemblaient à ce que nous appelons aujourd'hui les PULMA (delta à motorisation auxiliaire). Aujourd'hui, six litres et demi sont embarqués par machine et nous évoluons dans un périmètre de quinze kilomètres défini par des commissaires qui surveillent l'épreuve en permanence. Le jeu consiste à chercher les ascendances et à couper le moteur au bon moment. En 2001 en Espagne, nous avons, Cathy et moi, réussi à monter à 2 800 mètres en biplace sans moteur avec notre Clipper ! Nous avons ainsi tenu trois heures et demie. L'épreuve étant limitée, nous ne pouvions décoller qu'à partir de 15 h.

Dans ces conditions, comme en planeur, le moteur, c'est le cerveau !

Il existe plusieurs tactiques. La première consiste à décoller et à monter tout de suite au régime économique, à 200 mètres du sol, en cherchant une pompe, en volant au moteur si nécessaire et en coupant si possible, tout en sachant que, même au régime économique, le moteur consomme toujours beaucoup. La deuxième tactique revient à exploiter au maximum la puissance du moteur jusqu'à 800 mètres, à couper le moteur et à enruler. Chaque technique correspond à l'aérogologie rencontrée lors de l'épreuve ; petites conditions avec peu d'agitations.

La première est préférable, forte agitation. J'opte pour la deuxième ; cette épreuve est ma préférée.

Existe-t-il un esprit équipe de France lors de vos déplacements à l'étranger ?

Tout à fait ! La Fédération exécute un gros travail ayant pour objectif de toujours l'améliorer. Des stages pour former et sélectionner les participants aident à les préparer en les entraînant vers ce même esprit. Si, parfois, comme au Championnat d'Europe, nous nous retrouvons quatre français dans les huit premières places, il est évident que l'esprit de compétition reprend le dessus, mais ce ne sont là que des tensions positives ! En fin de journée, le team leader joue son rôle en détendant tout le monde et tout fini dans la joie et la bonne humeur.

Quelle serait ta devise dans la vie ?

"Savoir entretenir la passion". Comme je l'ai expliqué précédemment en évoquant mes meilleurs souvenirs, le meilleur moment d'un pilote est le lâcher et je retrouve régulièrement cette sensation à chaque fois que je lâche un élève.

Aurais-tu un message à faire passer ?

D'une part, j'aimerais rappeler que la compétition est ouverte à tous et qu'il n'y a pas que la première place qui compte ; à voir au Championnat de France la joie du dernier, cela devient une évidence. D'autre part, je voudrais informer tous ceux qui désireraient faire de l'instruction qu'ils ne doivent pas en faire uniquement pour voler, mais que l'objectif principal est, avant tout, d'enseigner. Le plaisir d'enseigner et de transmettre aux autres représente une passion par lui-même. Pour conclure, j'entends souvent autour de moi ou dans la presse spécialisée que notre liberté est en danger ! Je pense que le meilleur moyen de la défendre consiste à l'utiliser le plus intensément possible. Notre réglementation actuelle me paraît très souple. Pouvoir se déplacer à sa guise à travers notre pays, sans trop de contraintes, me procure une certaine sensation de liberté dont je n'arrive pas à me lasser. ■