

JEAN-FRANÇOIS GUILBAUD

Nous allons avec Jean-François, pilote depuis 30 ans, essayer de comprendre le cheminement d'un propriétaire de Cessna 172 Sky Rocket équipé IFR au paramoteur, sans raisons financières, uniquement pour le plaisir du vol et de la liberté.

Ghislain Fournier

Comment es-tu venu à l'ULM ?

Jean-François Guilbaud

J'ai tout d'abord voyagé à travers l'Europe avec mon avion en VFR. Je me suis rendu en Yougoslavie, Italie, Grèce et Corse (avec survol maritime). Je n'étais qu'un pilote VFR qualifié aux vols de nuit pour la sécurité comme beaucoup de pilotes privés avion. Pour l'IFR privé, il est extrêmement difficile et coûteux d'entretenir ses connaissances.

Hormis ces grands voyages, je partais le week-end. Le plus pénible c'était la météo toujours bonne à l'aller qui me clouait souvent au sol lors du retour. La sécurité en avion VFR est très pointue et limitée. Quand vous volez à 250 km/h, les fronts arrivent très vite et, dans ces conditions, il faut réagir 2 fois plus vite qu'en ULM.

Après l'excitation de la découverte et de la maîtrise du vol, je me suis contenté de faire des ronds en l'air. En plus, l'ambiance dans le milieu avion n'a rien à voir avec celle de l'ULM : les pilotes que l'on y rencontre ont un comportement distant. Je me souviens d'une arrivée sur un terrain en Normandie. Dans un espace de 6 m² servant de bureau de piste se trouvaient un chef-pilote, l'acteur Maurice Renè qui apprenait à voler, un ami et moi-même : pas un mot n'a été échangé ! Même si cet exemple n'est peut-être pas représentatif, j'ai souvent retrouvé cette atmosphère au sein des aéro-clubs.

Un jour, où me trouvant devant mon écran de télévision, j'assistai à l'arrivée en direct, à Bagatelle, du premier Londres-Paris en ULM. Derrière les caméras de la télévision, se trouvait Roland Magallon que je ne connaissais pas. Il se faisait fort de monter en ULM en 20 minutes. Je me suis dit : "Je veux cette machine" et je suis parti sur le champ à Bagatelle. Roland présentait son Baroudeur Mono que j'ai commandé séance

tenante. Ce fut mon premier ULM et la découverte d'un nouveau style de pilotage. Bien qu'ayant toujours mon avion, je m'ennuyais de plus en plus à son bord et l'ai revendu assez rapidement. Ce fut mes débuts "d'ulmiste" en 1983.

T'es-tu déjà senti en danger en ULM ?

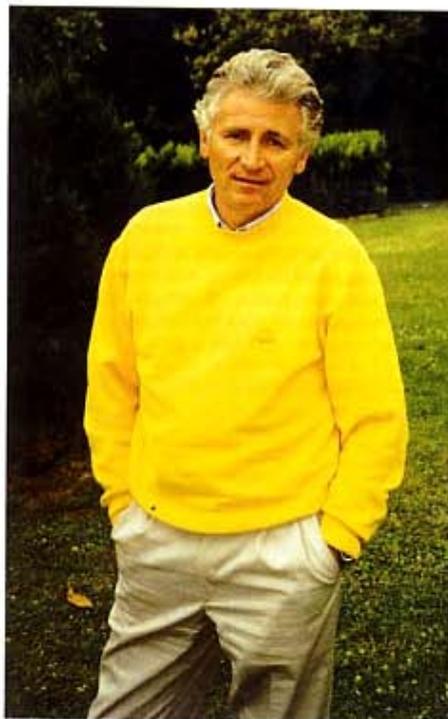
A l'époque, je venais d'acquiescer un nouvel ULM, un First II. Je tiens à rappeler qu'au début l'acheteur était aussi pilote d'essai étant donné qu'il n'y avait que des monoplaces sur le marché ! Il fallait se lâcher sur le type d'appareil choisi et comprendre le domaine de vol de la machine en fonction de sa propre expérience aéronautique. Ma nouvelle acquisition avait pour principal défaut de posséder une voilure masquant les gouvernes de profondeur. Ce phénomène se produisait à une certaine vitesse et sous un certain angle. J'exécutais des tours de piste à Persan-Beaumont. A 150 mètres du sol en finale, l'appareil s'est engagé en piqué de façon de plus en plus prononcée sans aucune efficacité aux commandes.

Lorsque je tirais, cela ne donnait rien. Il m'a fallu prendre une ultime décision : j'ai inversé les commandes en poussant tout en avant et, lorsque l'appareil s'est trouvé presque à la verticale de la planète, ma profondeur a de nouveau réagi. Ce qui m'a permis, en tirant sur le manche, de remettre mon appareil en ligne de vol à quelques mètres du sol. Immédiatement après, j'ai balancé ma machine à la casse pour récupérer les pièces et le moteur. Bien qu'intact, je ne voulais plus la voir en l'air.

Comment es-tu devenu un inconditionnel du paramoteur ?

Je me trouvais par hasard de passage chez VLD et René Coulon vendait son appareil sans l'aile. J'ai sauté sur l'occasion pour découvrir cette discipline qui me tentait depuis un certain temps. Ensuite je me suis rendu dans une école, chez Michel Touitou, qui m'a fait un treuillé à 30 mètres du sol et m'a expliqué les rudiments de ce type de vol.

Quelques jours plus tard, j'achetai ma première aile, la Pacifique de chez BTS, une bonne aile mais sur laquelle je n'avais jamais volé. Je l'avais



choisi sur le simple fait qu'elle était belle.

Je reconnais avoir commis plusieurs erreurs en sous-estimant les difficultés de vol du paramoteur. Car même si ce type de machine reste très accessible, il demande un bon et sérieux apprentissage. Mais n'écouter que ma curiosité et une furieuse envie de voler dans le même esprit qu'au début de l'ULM, je me suis mis dans un champ un soir sans vent pour tester mon nouveau jouet. Il me suffisait de mettre plein gaz et je finirais bien par décoller. Erreur ! Je n'avais pas attaché la voile là où il fallait et, qui plus est, elle ne correspondait pas à ce type de machine. Je me suis retrouvé à 50 mètres du sol dans l'impossibilité de m'asseoir dans la sellette, les côtes comprimées.

Ma seule envie a rapidement été de redescendre mais n'ayant pas de vent, la vitesse sol me semblait trop rapide. Une fois de plus mon expérience m'a servi : j'ai patiemment effectué un premier passage puis un deuxième et un troisième et ce n'est qu'au quatrième que j'ai réussi à poser au moteur. Là, je me suis dit : "il est impératif que tu prennes des leçons !"

Peux-tu nous rappeler quelles machines tu as possédées ?

Tout d'abord un avion, le Cessna 172. J'ai ensuite acheté mon premier ULM monoplace Baroudeur. Après quoi, j'ai acquis le First II puis un pendulaire 16 SX 1+1 447 de Air Création. Mon quatrième

appareil fut un Ultrastar. Ensuite, je me suis racheté un mono Baroudeur Full Span. Après un arrêt de 2 ans pour raisons de santé, j'ai acheté un Weedhopper et un paramoteur avec une deuxième aile avec lesquels je vole encore aujourd'hui.

Si je comprends bien au début de l'ULM, il fallait être pilote avion pour savoir piloter car il n'y avait pas de biplace ?

Cela pouvait, en effet, aider pour les dernières inventions mais dieu merci l'ULM est né grâce à des non pilotes avions. Roland Magallon, Bernard Danis ou les Lemonnier, n'étaient pas pilotes avions. C'est grâce à ces créateurs imaginatifs, inventifs et un peu rêveurs que ces nouvelles machines sont nées. La paramoteur n'est pas non plus sorti des mains de pilotes avions mais simplement de parapentistes qui voulaient voler plus loin et plus longtemps.

Connais-tu l'histoire d'un berger qui rêvait de décoller pour survoler les vallées verdoyantes où paissaient ses moutons ? C'est tout simplement celle d'Alain Arnoult, aujourd'hui Champion du monde paramoteur. Le problème réside actuellement dans le fait que l'ULM tombe entre les mains de pilotes avions qui ne reproduisent que ce qu'ils connaissent sans faire travailler leur imagination. Eux ne sont pas des créateurs...

Comment es-tu venu à participer au Championnat du monde hélicoptère ?

Par la compétition en ULM. L'ULM était tout nouveau, tout beau, ce qui rendait les compétitions médiatiques et attirait des personnages déjà très connus. Alors est-ce que l'ULM était médiatique parce qu'il y avait des vedettes ou est-ce qu'il y avait des vedettes parce que c'était médiatique ? La question reste posée. Toujours est-il que j'ai sympathisé avec beaucoup de personnes, ce qui m'a permis de connaître Henry Pescarolo, Richard Fenwick, Patrick Fourtick, à la fois pilote avion, hélico et ULM. Volant à Meaux-Esbly, je suis devenu également ami avec le commandant de l'aérodrome, Jacques Mangenot, comme avec Roland Magallon. Je sautais sur toutes les occasions pour évoluer en ULM. La compétition de l'époque était par exemple le grand prix de Paris qui consistait à faire le tour de la capitale avec 500 km à effectuer dans la journée, le tout accompagné d'épreuves de précision d'atterrissage. Je m'amusais et améliorais mon niveau dans des conditions de sécurité optimales : médecin au sol, conseils météo bétonnés, encadrément par des pilotes expérimentés. Puis en 1987, la Fédération Nationale Aéronautique a lancé un concours pour promouvoir la précision de pilotage en avion. Cette discipline était populaire en Europe mais la France était dépourvue d'une

équipe nationale. Avec Roland Magallon et Cathy de la Matta, aujourd'hui son épouse (elle était pilote avion) nous nous sommes dit : "Pourquoi ne pas tenter le coup".

Je possédais toujours mon Cessna. Nous avons ainsi passé les sélections régionales nous ouvrant la porte du Championnat de France où je suis arrivé second, un point derrière un Anglais : un point sur 5 000 !

Que venait faire un Anglais à un Championnat de France ?

Tu as tout compris ! Sur les conseils de mon entourage, je suis allé trouver Richard Fenwick afin qu'en tant que Président de l'Aéro-club de France, il me fournisse le règlement national de la discipline. Nous y avons trouvé une clause en ma faveur ce qui m'a permis d'obtenir très rapidement gain de cause. C'est de cette façon, qui n'est peut-être pas très sportive, que je me suis retrouvé Champion de France de pilotage de précision ! Suite à l'obtention de ce titre, la FNA, par l'intermédiaire de son président, Gérard Trocmé, a décidé de m'envoyer comme éclaireur au Championnat d'Europe en Angleterre. Mon principal objectif était de participer du mieux possible mais surtout de réaliser un rapport circonstancié. Le but de cette mission était de préparer un niveau d'entraînement national. J'ai d'ailleurs fini dans les derniers : les meilleurs étaient les Polonais, les Tchèques et les Anglais.

Mais l'hélicoptère dans tout ça ?

J'y arrive. Suite à toutes ces aventures, un copain, Schulz, m'a proposé de l'assister en tant que navigateur pour la pré-sélection du Championnat de France hélicoptère en vue du Championnat du monde. Il faut savoir qu'en hélicoptère, il est impossible pour le pilote de se gratter le nez en vol car les deux mains sont occupées. Si vous voyez dans un film un pilote tirer à la mitrailleuse, sachez que c'est impossible. Nous avons donc passé les sélections nationales avec deux autres équipages, celui de Fourtick et celui de Pescarolo. Les Championnats du monde se déroulaient dans un cadre très familial, à Chantilly, où le responsable et organisateur n'était autre que Richard Fenwick et le directeur de vol et de la sécurité, Jacques Mangenot. Nous avons terminé 26^e sur 44.

Tu n'as pas persévéré dans l'hélicoptère ?

Non, pour moi l'hélicoptère n'a aucune finalité et sa pratique est très onéreuse.

Quel est ton plus beau souvenir ?

Mon lâcher en avion en 1966 reste gravé dans

mon esprit. J'ai un autre souvenir sympa, au Championnat d'Europe de pilotage de précision où, comme je l'ai précédemment expliqué, je me suis rendu en touriste sans préparation particulière. L'organisation était très lourde : il s'agissait d'une manifestation internationale avec un lot de médias complet : télévision anglaise, photographes, journalistes...

L'ambiance était déjà très particulière, lorsqu'un soir, on a demandé aux participants de former un cercle sur la pelouse devant l'hôtel. Soudain, trois hélicoptères sont arrivés avec à leurs bords la Cour royale d'Angleterre à qui nous avons été présentés. Parmi eux, un type formidable au physique d'acteur de cinéma est venu me parler de la France qu'il semblait beaucoup apprécier. C'était Lord Spencer, le père de Lady Di !

Ce qu'il faut retenir, c'est qu'à partir du moment où l'on participe à des compétitions aéronautiques, on vit souvent des moments invraisemblables. Tout est possible !

Que penses-tu de l'avenir de l'ULM ?

Pour moi, les ULM, ce sont les tubes et toiles, les pendulaires et les paramoteurs.

Le paramoteur m'ouvre des horizons merveilleux : la Tunisie en novembre, le Maroc où en vacances j'ai volé dans l'Atlas et pour les prochains mois, je l'espère, le grand Canyon du Colorado et Monument Valley avec des amis. Cela, c'est vraiment l'idée que je me fais de l'ULM. Dans les années soixante, je rêvais d'une machine volante qui tiendrait dans le coffre d'une voiture.

Aujourd'hui, nous l'avons ! Avec le paramoteur, nous possédons à la fois un ULM et un parapente, qui, lui, peut nous accompagner encore plus facilement.

Sachant que tu as perdu il y a quelques années un poumon suite à un cancer, quelle est ta façon d'appréhender la vie ?

L'expérience des uns ne sert malheureusement pas aux autres ! Lorsque je vois un fumeur, je ne peux pas m'empêcher de penser qu'il est plus en danger qu'en ULM ou parapente. Rappelons qu'il y a encore en France 60 000 morts par an en raison du tabac pour environ 10 millions de fumeurs réguliers. Ma philosophie est aujourd'hui de profiter de chaque moment qui passe.

J'ai appris à relativiser les choses en ne donnant plus d'importance à des problèmes qui n'en ont pas. En prenant conscience que j'étais mortel, j'aborde désormais l'avenir complètement différemment.

Je pense par exemple qu'il y a un intérêt tout à fait relatif à posséder ou à thésauriser. Sur cette terre, nous ne sommes propriétaires de rien mais simplement locataires... ■ ■ ■