

Gérard Landry



Cet ancien rugbyman, à l'accent rocailleux du Sud-Ouest, est un solide pilier du monde de l'ULM.

Précurseur dans de nombreux domaines aéronautiques, son imagination débordante l'a fait innover dans le travail aérien ULM, au prix parfois, d'affrontements administratifs.

Lorsque Gérard est à bord de ses machines, rien ne lui semble impossible. Il contribue ainsi, depuis des années, à donner ses lettres de noblesse à notre discipline.

Enseignant de profession, il mène une double vie, se transformant, sur sa base, en chef d'entreprise qui ne laisserait pour rien au monde sa place dans la mêlée. A l'écouter me raconter son parcours, je l'imagine, tel un Didier Daurat, générant l'esprit d'équipe, faisant appel aux vraies valeurs humaines, celles qui soudent les êtres et les font avancer ensemble vers un même objectif. Ce fonceur a toujours honoré ses contrats. Comme le courrier, la banderole doit passer !

Ghislain Fournier • Que fais-tu dans la vie ?

Gérard Landry • Je suis professeur de technologie. J'enseigne toujours mais j'aurais aimé me reconvertir à 100 % dans le travail aérien. Lors de la création de mon centre de loisirs, une mauvaise association a tout fait périlcliter, bouffant, par la même occasion, dix ans de mon existence !

Landry père et fils devant le Kappa que Gérard a été le premier à utiliser intensivement en photographie aérienne. Gérard, c'est le plus beau, à droite !

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

J'ai pratiqué beaucoup de sports, le rugby jusqu'à l'âge de 28 ans, en élite 2 avec mon village. Nous avons réussi à être Champions de France. Ensuite, je me suis mis au tennis. Motard depuis 1978, j'ai pratiqué, la compétition moto sur une "Ayabusa", un 1 300 cm³ Suzuki, une moto qui atteignait 320 km/h. C'est un engin qui procure des sensations !

Pour en revenir à l'ULM, je l'ai découvert en 1979, dans une revue moto, en lisant un article qui décrivait les premiers deltas motorisés de Roland Magallon. L'avion ne m'avait jamais attiré. Je le trouvais, déjà à l'époque, trop entouré de carcans mais, ce que décrivait l'article, semblait me correspondre parfaitement. L'article affirmait que l'apprentissage ne demandait qu'une heure et le comparait à la planche à voile de l'air. Avec un ami, subjugués par l'idée, nous avons décidé

d'investir dans une dizaine de machines, que nous louerions sur la plage, comme des pédalos. Pour concrétiser notre projet, nous nous sommes rendus en Avignon, chez Alain Dreyer. J'ai découvert le petit monde naissant de l'ULM sur un bimoteur avec deux moteurs Solo non réduits surmontés d'un deltaplane de 26 m². La Patrouille de France pouvait passer au-dessus : on n'entendait que le pendulaire... Après quinze jours, mon ami s'est retiré de l'aventure. Nous avons compris qu'il n'était pas aussi simple de voler en ULM.

Tu as commencé par le pendulaire, alors qu'aujourd'hui tu voles principalement en trois axes ?

Rapidement, je me suis orienté vers le travail aérien et, dans une région ventée comme la mienne, le pendulaire n'est pas ce qu'il y a de plus simple. Impossible de le laisser quelques instants dehors sans le baisser. Un multi-axe, tu l'attaches et c'est bon ! Et puis, lorsque tu voles cinq à six heures par jour, tu la finis comme Schwarzenegger.

Le pendulaire est une machine de loisir formidable. Mais pour un professionnel traitant de la banderole ou pratiquant l'épandage agricole, je reste convaincu que le pilote subit suffisamment de stress psychique, sans y rajouter une dépense physique.

Sur quel type de machine voles-tu, aujourd'hui ?

J'ai débuté mon activité sur Quicksilver. J'ai même eu le premier Quicksilver biplace au monde ! Les Américains l'avaient conçu uniquement pour la France, car, chez eux, l'ULM est réservé au monoplace. Aujourd'hui, ma flotte se compose de trois AX3 912, un Europa-I-582 et deux Allegro.

J'aimerais au passage rappeler une antériorité dont je suis assez fier : ma base ULM date de 1981. Elle est la première créée en France.

Il n'y en avait pas en France avant 1981 ?

Ça n'a pas été la première école mais, pour la première fois dans le pays, l'appellation de "base ULM" a été officiellement créée !

Tu arrives à gérer ta base, tout en continuant ton métier d'enseignant ?

A l'époque, j'avais préparé une re-conversion dans le travail aérien en ULM en créant un centre de loisirs près de ma piste, avec un restaurant de quatre cents places et une piscine. Suite à des problèmes avec mon associé, j'ai dû le revendre en 1996, perdant gros dans cette opération. Aujourd'hui, le restaurant a été transformé en discothèque. La piscine existe toujours. J'ai réussi à conserver ma piste et, si j'ai épongé ma dette, je le dois à l'ULM et au travail aérien, ce qui prouve bien que l'on peut vivre de cette activité.

Quand tu parles d'activités professionnelles, tu y intègres l'école ?

Nous ne faisons pas de publicité dans ce sens. Si quelqu'un me le demande, nous le formons mais, n'étant pas issu d'une famille aisée, bien au contraire, je n'ai pas les moyens de ne faire que de la formation ! En tant que société, nous devons déclarer et payer le pilote, les frais d'essence, amortir la machine, sans oublier la TVA. Rien à voir avec la photo aérienne et la banderole qui, elles, sont beaucoup plus rémunératrices.

J'aimerais citer mon instructeur qui est indépendant de ma société, mais qui exerce sur ma base : Maurice Glas. Je suis moi-même instructeur multi-axe et pendulaire indépendant.

Avec l'école, tu gagnes ta vie en vendant une machine à ton élève ?

Le problème est qu'actuellement tu n'en vends plus. Les élèves ont tendance à se fournir directement chez les constructeurs en essayant d'obtenir un petit avantage.

Les constructeurs ont oublié qu'ils ont besoin de gens comme nous ! Leur discours consiste à dire : "Mais, messieurs, vous n'êtes pas concessionnaires de la marque. Dans ce cas, prenez-nous une machine et nous vous ferons un rétro-actif sur la deuxième". Vu l'étendue et le choix du marché actuel, ce fonctionnement n'est plus possible. Si je n'avais pas la photo et la banderole, j'aurais arrêté mon activité depuis longtemps !

Il te reste la location de tes 2 000 m² de hangars !

Les loyers ne me servent, actuellement, qu'à rembourser l'investissement. Ils ne rapporteront que dans plusieurs années. Pour bien faire et parfaitement autofinancer mon affaire, il me faudrait une quarantaine d'appareils supplémentaires et j'en suis loin. Mais je reste optimiste de ce côté.

Le plus scandaleux a été l'obligation de me soumettre une TLE (Taxe Locale d'Équipement) de 200 000 F. Il s'agit d'une taxe attribuée au m² et qui varie selon les en-

Vue de la base ULM dans l'axe sud.



Ta spécialité, c'est la publicité aérienne, n'est-ce pas ?

J'ai commencé cette activité avec le "Quick" et des banderoles de un mètre de hauteur, comme les avions les tractent encore actuellement. Chaque lettre est collée et renforcée par une latte, ce qui représente une mise en œuvre délicate et très longue. Par la

suite, j'ai entrepris de fabriquer moi-même mes propres banderoles, plus grandes, plus légères et plus simples d'utilisation. Aujourd'hui, je les commercialise un peu partout même à l'étranger. Leur conception me permet, actuellement, de traiter avec un minimum de puissance des panneaux de 40 mètres !

Tirer une banderole nécessite une formation spéciale ? Je suppose qu'il y a des pièges à éviter ?

Exactement. Il ne suffit pas d'en accrocher une derrière sa machine et de décoller. Il faut connaître toutes les procédures de sécurité qui garantissent la longévité de l'activité. Mon expérience dans ce domaine me permet de former les personnes qui veulent se lancer.

Il faut toujours avoir un couteau à portée de main, afin de pouvoir larguer la banderole à tout moment, connaître les procédures, pour la positionner au sol, pour l'accrocher au grappin ; lorsque le vent vient de la mer, de la terre ; comment faire en cas de panne moteur au-dessus de l'eau, etc.

L'activité regorge de petites astuces que j'ai apprises durant mes vingt années d'exercice. Cela reste facile en apparence, mais se complique lorsque les problèmes arrivent...

Combien de machines tirent des banderoles l'été, sur ta base ?

Je tourne avec quatre pilotes, des chevronnés, des costauds en pilotage, avec un Champion de France ULM et un Champion du monde, un autre que j'ai personnellement formé et qui travaille avec moi depuis trois ans.

Combien pèse une banderole ?

Ce n'est pas le poids qui compte, mais la traînée. Le tissu pèse 70 g au m². Une banderole de 40 m² pèse 2,8 kilogrammes, auxquels tu

rajoutes les lettres et du lest. Tu te retrouves avec un poids total de 5 kg maximum. J'ai été le premier, en 1986, à tracter des panneaux de 90 m² en ULM. Les avions le faisaient déjà, mais très rarement. Je me suis mis à les fabriquer moi-même car mon fournisseur me demandait 50 000 F, uniquement pour la peinture d'un panneau !

Quel est ton rayon d'action ?

Nous survolons la côte, de Sète à Leucate. Lors des JMJ, pour l'arrivée du Pape à Paris, nous avons réalisé un petit exploit : aux commandes d'un Buse'Air, Tanais Foulon, un jeune que j'avais formé lorsqu'il avait 17 ans, a, pendant une semaine, volé neuf heures par jour, parcourant la côte méditerranéenne aller et retour. Il était équipé d'un transpondeur et d'une radio pour communiquer avec Marseille, Toulon, Cannes, afin d'atteindre Menton avec un ravitaillement à Aix-en-Provence et Saint-Tropez.

Quels sont tes clients pour la banderole ?

C'est très varié. Je travaille pour de très grandes surfaces, de grosses boîtes de nuit, mais aussi de petits restaurants. Les petits clients sont souvent sur la plage et me regardent passer. Les autres contrôlent, au début, puis la confiance s'instaure. Ce n'est pas par hasard qu'ils font appel à mes services depuis quinze ans. J'ai la réputation d'être sérieux et de tenir mes engagements.

Comment fais-tu pour honorer tes contrats par mauvais temps ?

Cela dépend des clients. Avec certains, nous nous sommes préalablement mis d'accord pour effectuer des passages en fonction du nombre de vacanciers sur les plages. Par grand vent, il peut être divisé par deux. Dans ce cas, ils préfèrent que je laisse passer un jour et je compense par deux passages le lendemain. C'est ce que j'appelle "de la publicité de notoriété".

Pour un annonceur qui désire informer d'un événement ponctuel nous utilisons une banderole classique et, par grand vent, cela ne représente pas de difficulté. J'ai créé, à cet effet une base de largage car, au retour, nous n'annonçons pas, nous montons à 500 mètres et nous

rentrons sans panneau face au vent. La banderole est récupérée par un de nos panneautiers.

Tu ne passes jamais sur les terres ?

Nous ne le faisons plus, pour raisons de sécurité. D'autre part, les campings sont ombragés et l'on ne voit pas le ciel, en plus les vacanciers sont sur la plage dans la journée.

Quelle est la procédure en cas de panne moteur ?

C'est la flotte direct. Afin de minimiser les risques, j'ai équipé, cette année, mes AX3 de Rotax 912. Je tiens à préciser que depuis que j'utilise du Mécarun avec mes 582, je ne connais plus de problèmes. Je n'ai aucune action dans la boîte qui le distribue, mais, je le constate sur le terrain : ça marche !

Il n'y a pas pires conditions pour faire travailler un moteur que de lui faire tirer des banderoles. Cela équivaut à tracter une caravane avec voiture toute l'année. Cela fait 20 ans que je tire de la banderole l'été et, pendant 20 ans, je n'ai pas cessé d'avoir des problèmes de vilebrequin. Les années qui suivirent l'usage du Mécarun, j'ai attaqué la saison avec des moteurs d'occasion qui avaient fait deux saisons,

500 h chacun, sans ne plus jamais rencontrer un seul problème lié au moteur !

Tu as quand même décidé de mettre du 912 sur tes machines ?

Je voulais les changer depuis longtemps, mais je garde mes AX3 car, lorsque tu vas à la flotte, leur rusticité de conception permet de grosses économies et les gens, au sol, lèveront toujours plus le nez pour regarder passer une trapanelle qu'un ULM ressemblant à un avion.

J'aimerais que tu nous parles de cet étonnant panneau lumineux électrique que tu avais fixé sur le côté d'une de tes machines ?

Ha ! Le panneau lumineux ! Il s'agit, au départ, d'une idée un peu folle. Ce panneau ne faisait que 9 cm d'épaisseur, 1 m de hauteur et 5 m de long, pour un poids de 92 kg. A partir du moment où tu le places collé le long du fuselage, cela ne représente, réellement, aucun problème aérodynamique. Il était alimenté par un groupe électrogène embarqué et possédait 30 000 diodes électro-luminescentes. Un pilote a fait toute la saison avec. Au début, nous passions dans l'après-midi, à la fin, nous volions juste avant le coucher du soleil, lorsque la lumière était

moins forte et faisait ressortir le panneau.

Pourquoi ne l'utilises-tu plus ?

Avant les premiers vols, j'avais demandé une autorisation de vol à la DGAC, en simulant avec des planches l'emplacement d'un panneau sur l'AX3. Elle m'avait répondu qu'il n'y avait aucun problème ! A la fin de la saison, suite à divers articles dans la presse concernant mon panneau, la DGAC s'est rendue compte que le pilote n'avait pas de visibilité à gauche ! Elle ne voulait plus que je vole ainsi ! Mais où était le problème ? Comment veux-tu qu'un avion vienne me percuter par la gauche avec un panneau visible à plusieurs kilomètres ? Beaucoup d'avions militaires, entre autres, volent avec moins de visibilité. Il m'a été demandé de modifier ce panneau et mon ULM AX3. J'ai préféré laisser tomber ! Maintenant, je pense qu'il est possible de l'adapter en le posant sur un ponton, tracté par un petit bateau qui passerait, le soir, devant les terrasses des bars, des restaurants et des plages. Avec une visibilité à 300 m, nous pourrions passer de la pub payante, mais aussi des informations locales gratuites, comme la météo du lende-



main, les températures, les annonces de manifestations, les résultats sportifs, etc. Je suis certain que cela fonctionnerait superbement bien ! Mais je n'ai ni le temps ni le bonhomme, pas plus le bateau pour exploiter cette idée. Avis aux amateurs ! Je fournis le panneau et les clients s'il le faut. Ce sont les mêmes que pour l'ULM.

Lorsque tu ne fais pas de la banderole, as-tu d'autres activités aériennes ?

A partir de 1983, nous avons fait, un ami et moi, de l'épandage agricole avec des Quicksilver pendant deux ans. Cet ancien collègue s'appelle Chassonnerie et possède, aujourd'hui, sa base à Toulouse. Nous traitions ainsi jusqu'à 3 000 hectares de rizières. J'ai arrêté car je ne pouvais remplir mes contrats de banderoles. Ce que je gagnais d'un côté, je le perdais de l'autre.

Plus tard, devant les caméras de FR3, j'ai largué un homme-grenouille à partir de mon ULM, afin de démontrer l'efficacité d'interventions de nos machines pour porter secours en mer. Dans le même esprit, j'ai tenté des extinctions d'incendies. J'avais embarqué un réservoir de

120 litres, que je larguais sur le feu. Notre véritable utilité aurait été dans l'observation de la forêt. Il faut retenir qu'à partir du moment où le feu est déclaré, il est déjà trop tard. C'est l'avis de nombreux spécialistes ! Notre rôle aurait consisté à alerter, par radio, les pompiers aux premières émissions de fumées dans notre périmètre puis à commencer de déverser 500 à 600 litres d'eau en plusieurs rotations. Les hélicoptères ne font guère mieux. Même si nous n'éteignons pas l'incendie, nous l'aurons contenu, lui évitant de prendre de l'ampleur. Par la même occasion, nous facilitons l'arrivée au sol des pompiers qui mettent de un quart d'heure à une heure pour trouver le meilleur cheminement.

Idem en mer, lorsqu'un ULM large un sauveteur une à deux minutes avant l'arrivée du canot qui peut avoir du mal à localiser l'individu, nous pouvons sauver une vie. Pour cela, j'imagine un ULM de la Sécurité Civile basé sur la plage. Avec nos forts vents laminaires, nos machines décolleraient quasiment sans roulage.

Tout ce que je raconte, je l'ai prouvé devant caméra et testé en conditions réelles.

La photo aérienne

Panneau de 90 m² remorqué par un AX 3 912 : l'aboutissement de presque 20 ans d'expérience.



est une autre bonne source de revenus. Je viens d'investir 26 000 € dans un matériel numérique qui me permet de garantir des photos plus belles que du 24/36.

As-tu un message à faire passer ?

Je trouve regrettable qu'à partir du moment où nous parlons d'ULM, il devient très difficile de convaincre. Prenons le cas des interventions en mer. Nous gênions un peu les CRS en leur retirant peut-être un peu de leur pouvoir ? Il en est de même pour la surveillance EDF : Les techniciens ne veulent pas monter à bord d'un ULM. De ce fait, les travaux aériens demandés aux ULM sont les plus difficiles à réaliser. Pourquoi ? Tout simplement parce que nous n'avons pas affaire aux mêmes interlocuteurs : pour l'agricole et la banderole, nous sommes en face de clients privés qui ne regardent que l'efficacité et le rapport qualité-prix. Pour la surveillance incendie, mer et autoroute, nous nous adressons à l'administration et aux très grosses entreprises. Nous avons contre nous les syndicats qui ont peur que nous leur retirions des emplois en réalisant, seul, ce qu'ils feraient à trois !

Les plus malins d'entre nous ont, parfois, réussi à franchir ces barrières et surveillent, en ULM les gazoducs, les lignes électriques.

Souvenons-nous de la base de Kourou, en Guyane, protégée par des ULM. Mais, hélas, cela reste trop anecdotique.

Combien coûte une heure de banderole ?

Actuellement, nous sommes à 130-140 € de l'heure. J'ai été obligé de descendre mes tarifs à cause de la concurrence. Un de mes anciens élèves m'a quitté pour monter sa base à côté en cassant les prix auprès de mes clients qu'il avait connus grâce à moi !

As-tu connu des pannes moteur ?

Bien sûr ! Une bonne dizaine qui se sont déroulées sans problème et ont toutes fini à la flotte. Au début, il a fallu essuyer les problèmes de nos moteurs qui n'étaient pas très fiables...

Quel est ton plus mauvais souvenir ?

La mort de deux pilotes amis qui travaillaient avec moi. L'un, en 1992, avait omis de mettre de l'essence. Peu après son décollage, son mo-

teur s'est arrêté. Il a voulu éviter une ligne en passant par dessus. Il a décroché juste derrière alors qu'il aurait pu passer en dessous. Le deuxième, en 1995, s'est tué avec un bimoteur. L'un de ses moteurs a calé et il a décidé de revenir sur le terrain en effectuant son dernier virage à forte inclinaison sur le moteur mort. A 30 m du sol, il est parti en virage engagé. La solution aurait été de couper le deuxième moteur et de se poser dans les vignes en face, ou bien de continuer à monter au maximum sur un moteur et faire un large virage sur le moteur vif pour revenir sur le terrain. Comme toujours, ces accidents sont dus à un mélange de problèmes mécaniques et de réactions pilote qui, en s'additionnant, provoquent la catastrophe.

Dans ces moments-là, si mon entourage ne m'avait pas forcé à continuer, j'aurais tout arrêté. L'ambiance, les rapports humains sur une base comme la mienne, où chacun connaît son rôle et sa mission, sont d'une extraordinaire intensité que l'on ne retrouve nulle part ailleurs.

Comment vois-tu l'évolution de notre mouvement ?

J'aimerais que notre avenir ne soit pas mis dans les mains d'administratifs qui n'ont jamais mis leur cul dans ce type d'appareil. Je vois l'ULM à l'image de la moto : on y retrouve sous la même appellation "moto", une "Harley Davidson" et une moto de trial ! Personne ne doit nous imposer une idée de l'ULM. L'ULM doit se développer dans tous les sens du terme, avec comme SEULE obligation : la vitesse d'atterrissage. Je suis également contre la ségrégation des gros, qu'entraîne la limite des 450 kg !

J'ai entendu dire que tu diffusais de la musique à partir de tes ULM ?

Avec les 582, le petit bruit aigu du deux temps attirait l'attention de la population lors de nos passages de banderole. Avec l'arrivée du 912, nous n'entendons plus rien. J'ai installé un klaxon qui joue "la Coucaratcha". Je l'utilise avec parcimonie. A l'époque du panneau lumineux je diffusais une bande-son par haut-parleur. J'ai dû arrêter, car on m'accusait de vouloir faire danser les gens sur la plage... ■