

WHO'S WHO

TEXTE ET PHOTO : GHISLAIN FOURNIER

Même si Lecoq et le coyote auraient pu être une fable de La Fontaine, l'histoire de ces deux frères (Philippe, 38 ans - à gauche sur la photo - et Bertrand, 37 ans) pourraient s'intituler "american dream". Leur expérience et leur passé prouvent que l'on peut finir commandant de bord dans une prestigieuse compagnie aérienne en étant entré dans le milieu aéronautique par l'une des plus petites portes. Fils d'un papa pilote dans l'armée de l'air et d'une maman qui s'adonnait au parachutisme dans le cadre de missions humanitaires, c'est sans doute par mimétisme que les deux jeunes frères voulurent aussi sauter dès l'âge de 17 ans.

A 18 ans, Philippe décide de partir travailler dans une compagnie de forage pétrolier, ce qui lui permet de payer son pilote privé avion car, à l'époque, en 1977, l'ULM n'existait pas. Bertrand, s'oriente vers une carrière de contrôleur SNCF sans trop de conviction, mais il possède un joker.

En effet, comme son frère, il a vu le jour aux USA et possède de ce fait la double nationalité. Sans problème de visa, il s'expatrie Outre-Atlantique après avoir obtenu son diplôme de contrôleur SNCF. Il prend ensuite une année sabbatique pour faire le tour des USA à moto et découvrir que ce pays est celui de la mécanique et de l'aviation. Dix-huit ans après, il y vit encore.

Ghislain Fournier

Comment êtes-vous arrivé dans l'ULM ?

Philippe Lecoq

Nous pratiquions le parachutisme en famille avec père et mère au para-club de Strasbourg. Nous avons toujours été attiré par le vol. Cela remonte à l'époque où nous portions encore des langes.

Quand j'ai vu, en 1980, le premier ULM, je l'ai acheté (le Vector 600). Il a fait envie aux copains, mais il fallait commencer par les former, d'où l'ouverture de mon école à Haguenau pendant 5 ans.

Pourquoi as-tu cessé cette activité ?



Bertrand, raconte-nous ton départ aux USA ?

BL : Après avoir vendu mon side-car, j'avais 19 ans et déjà le goût de l'uniforme ! Ma carrière en France était toute tracée en tant que contrôleur à la SNCF, métier que j'ai exercé pendant 10 mois ! J'étais parti pour un an aux USA pour en faire le tour avec quelques économies en poche et une moto achetée sur place. J'avais la double nationalité car je suis né aux USA, mes parents y ayant vécu 5 ans. J'en suis parti, j'avais 10 mois. Un gros avantage pour ma carrière aéronautique.

Quand as-tu pris la décision de devenir pilote ?

Mes économies étant rapidement épuisées, j'ai travaillé en Californie dans un atelier de brosses hydrauliques dont le but consistait à nettoyer les coques des pétroliers. Un petit job rémunérateur pour l'époque. Les ateliers se trouvaient sur le port de Los Angeles à côté d'un des plus importants aéroports de Californie. Pendant les 6 mois où j'ai travaillé dans cet endroit, je n'arrêtais pas de voir passer des centaines d'avions par jour. Ce qui, en quelque sorte, m'a donné le déclic. Dans le même temps, je suis allé me renseigner sur un petit aérodrome local afin de connaître le cursus à suivre pour apprendre à voler. C'est ainsi que j'ai débuté en 1980 à 16 dollars de l'heure sur Cessna. Je ne pouvais pas décoin- cer un mot d'anglais à la radio. Pour la suite de ma formation, j'avais lu une publicité dans un magazine où l'on pouvait, pour 6 000 dol- lars, acquérir une formation de pilote de ligne dans l'Oklahoma. Ce qui se révéla une véri- table escroquerie. J'en suis rapidement sorti pour aller sur un petit terrain où je suis devenu instructeur pour accumuler des heures et fai- sais parallèlement le taxi sur Cessna 421 et 340 Aero Commander.

Pour la simple raison que l'administration envisageait de transformer le terrain d'Hague- neau en zone industrielle. Au même moment, j'avais la possibilité de partir pour le compte de Nouvelles Frontières en Guadeloupe pour promener des touristes au-dessus des lagons, ce que je fis pendant 2 ans avec un ULM Baroudeur sur flotteurs. Nous côtoyons de riches Américains qui venaient en vacances avec leurs maîtresses. Celles-ci effectuaient leur baptême les seins nus. Je les retrouvais le soir quand leurs riches compa- gnons étaient ivres-morts au bar... J'ai fait en 2 ans et demi 1 500 h de vol dans des condi- tions qui n'étaient pas des plus désagréables, l'uniforme étant un short...

BERTRAND ET PHILIPPE LECOQ

WHO'S WHO

Tu as fait combien d'heures dans ces conditions ?

Un peu plus de 3 000 heures. J'ai volé 7 jours sur 7 pendant 3 ans payé 10 dollars de l'heure, ça n'allait pas loin.

C'était du vol aux instruments ou VFR ?

Les 2. Ensuite, j'ai été embauché 1 an par une compagnie pétrolière dans le Middle Ouest, en plein sur la route des orages... J'ai ensuite été licencié suite au crash pétrolier puis ai été embauché sur Metro Liner pour une compagnie intérieure. En 1984, j'ai réussi la sélection chez American Airlines.

Tu es passé de ab initio à pilote de ligne en à peine 5 ans de baroude, bravo ! Philippe, le parcours de ton frère t'a sans doute beaucoup influencé ?

PL : Tout à fait, mon contrat en Guadeloupe finissait et je me suis dit "Tant qu'à faire, pourquoi ne pas partir pour les USA". C'était en juillet 86. De juillet à novembre, j'ai passé le commercial, instrument, bimoteur. En janvier, j'ai trouvé un job de cargo sur Centurion. J'ai ainsi fait du fret jusqu'en juillet, accomplissant ainsi 800 heures en 6 mois. En Amérique, on apprend sur le tas. J'ai commencé sous la neige et ai terminé par les orages, le tout de nuit. Le travail consistait à faire des vols d'une heure quinze environ. Nous volions 7 à 8 h par nuit. Ensuite, je suis parti pour Kansas City, embauché sur bimoteur Aero Commander dans les mêmes conditions : cargo de nuit et dans toutes les configurations météo possibles. J'ai ainsi accompli 1 200 h en 11 mois ce qui m'a permis de trouver pour 1 an un job sur Commuter (3^e niveau aux USA et équivalent à l'aviation régionale en France). A la même époque, la France manquait de pilotes, une compagnie m'a proposé de travailler en France : il s'agissait de Britair où je suis toujours actuellement.

Philippe et Bertrand pour conclure votre parcours, sur quel type de machine volez-vous actuellement et combien d'heures comptabilisez-vous ?

BL : Je suis commandant de bord chez American Airlines depuis 11 ans, actuellement sur Airbus A300/600. J'avais 4 000 h avant d'y entrer. Je fais en moyenne 700 h par an, j'ai donc environ 11 000 heures de vol.

PL : Je suis commandant de bord sur Régional Jet chez Britair et totalise 8 000 h de vol.

Quel est, à vous deux, votre plus beau souvenir ?

BL : Sans nul doute les sauts sauvages en parachute que nous faisons aux USA dans l'état de l'Oklahoma sans aucune autorisation. Nous sautions avec un copain à tour de rôle d'un Piper Cub J3 le soir. Nous étions et nous nous sentions vraiment libres et heureux.

PL : En ce qui me concerne, mon plus beau souvenir remonte à l'époque où je volais aux Antilles. Un soir, je rentrais du Gosier vers St-François en Baroudeur et, dans un lagon, je m'amusais à faire des ronds au-dessus d'un superbe voilier quand, à ma grande surprise, les 5 passagers du bateau m'ont fait signe de les rejoindre pour boire un verre. Sans hésitation, j'ai améri. Leur bateau était ancré. J'y ai amarré par l'arrière mon petit hydravion. De façon insolite et inattendue, j'ai passé deux jours en compagnie d'individus bons vivants et très sympathiques.

Avez-vous un mauvais souvenir ?

BL : Je me souviens d'une fois où je me suis senti très mal. C'était au début, lorsque je volais sur Cessna 310 et transportais deux riches Américains. A l'atterrissage, je me suis trompé de piste. J'avais dû prendre la 33 au lieu de la 26. Une fois posé, la tour m'a informé de mon erreur. Je n'avais pas de casque, nous communiquions par micros et haut-parleur. Mes passagers ont ainsi été informés de mon erreur, je n'étais pas fier. Un autre mauvais souvenir qui ressemble plus à une blague qu'à un gros malheur. Dans les paras, il arrive souvent que le dernier qui sautait parte avec les clefs contacts magnéto de l'avion. Cela m'est arrivé sur un Cessna 180. Ce qui surprend et énerve toujours mais reste sans gravité car les sauts ont souvent lieu à la verticale du terrain !

Mais comment en êtes-vous venu à commercialiser des ULM ?

PL : C'est tout bête. Je voulais acheter un S10, le Sacota de Rans pour faire de la voltige. Cela remonte à l'époque où nous volions, mon frère et moi, aux USA. En janvier, nous nous sommes rendus à Hays (Kansas) pour

voir l'usine. Quand, au fond du hangar, Bertrand examine le S6 Coyote et se fit la réflexion suivante : "Chez nous, ce ne serait pas un ULM, ça ?"

BL : Et nous avons essayé de convaincre mon père d'en acheter un pour sa retraite, nous aurions ainsi un bon ULM pour nous promener en France lors de nos passages. Ce qu'il fit.

PL : L'arrivée du kit correspond à mon retour au pays pour mes débuts chez Britair. Nous l'avons eu en juillet et nous volions avec en septembre suivant.

Seulement 3 mois de montage ?

PL : Même pas puisque nous l'avons reçu mi-juillet et nous volions avec le 15 septembre. Cela fait à peine 2 mois. Je l'ai monté dans la rue car mon père ne possédait qu'un garage dans lequel nous rentrions les pièces le soir. Nous l'avons mis en croix dans la rue au bout de l'impasse ! Puis les copains de mon père m'ont demandé de leur en commander un, puis 2, puis 3... Nous nous sommes alors organisés pour pouvoir répondre à la demande. Nous avions calculé que 10 kits par an serait un bon nombre. Cinq ans après, il y en avait 300...

Comment voyez-vous l'évolution de l'ULM ?

BL : Aux USA, la différence entre l'ULM et l'avion n'est pas aussi importante qu'en France. Le prix des avions étant très proche de celui des ULM, les Américains préfèrent acheter un avion pour se promener. Cela s'explique par la superficie du pays.

PL : En France, la tendance est de rechercher une grande sophistication sans vouloir en subir les contraintes. On privilégie plus le look d'un appareil que ses performances. Je reste un fervent défenseur du tubes et toile et crains un abus de sophistication. On est toutefois tenté de répondre à la demande de la clientèle.

Que pensez-vous de la réglementation actuelle ?

PL : Je la trouve très bien mais, si l'on appliquait la réglementation FAI, ce serait parfait : 450 kg et 65 km/h de vitesse de décrochage à la masse maxi. Il serait toutefois nécessaire que l'administration se donne les moyens de contrôler le 65 km/h de vitesse de décrocha-

ge. Pour l'instant, il semblerait qu'elle s'orientent vers une autre réglementation par manque de moyens.

Quelle votre message d'espoir dans la vie ?

BL : Si l'on a un objectif dans la vie, il faut s'y accrocher, bosser pour l'atteindre et ne jamais renoncer, ne pas se laisser distraire, regarder droit devant soi.

PL : Pareil ! (rire de Bertrand). Non mais c'est vrai. Il ne faut surtout pas se trouver plein d'excuses pour ne pas réussir. Il y a toujours un moyen d'y arriver.

Vous semblez comblés, vous ne regrettez rien de votre parcours ?

BL : Cela m'a coûté cher de quitter la France et ma famille si jeune et si longtemps. Actuellement le problème est résolu car il suffit que je fasse un vol sur Paris pour revoir mon pays.

PL : Dans mon parcours, je regrette de m'être laissé distraire ou plutôt influencer par la façon française de concevoir l'aviation professionnelle. Par corporatisme, les candidats sont sélectionnés après math sup/math spé. Au bout du compte, cela va faire des gens frustrés car ils vont rapidement se rendre compte que l'aviation n'est pas leur truc. Souvent ces personnes ne veulent devenir pilotes que pour le prestige et l'argent et non pas parce qu'ils aiment voler. En France, pour terminer mon pilote de ligne, il fallait apprendre la trigonométrie dont on ne se sert jamais ensuite. En revanche, on ne nous apprend pas les choses basiques.

BL : En effet, la philosophie de l'aviation en France veut que l'on demande au pilote de savoir construire un avion. Ce n'est pas du

tout le cas aux USA. Aux USA, tout est basé sur l'expérience acquise sur le terrain. On ne peut être embauché dans une compagnie sans avoir accumulé des milliers d'heures de vol. Lors de mon embauche, je comptais à mon actif 4 200 heures de vol. En France, un pilote est embauché après "math sup" et 400 h de vol. Que de la théorie et pas de pratique... Autre chose : j'ai remarqué qu'au sein des aéro-clubs français, la plupart des pilotes se prennent beaucoup trop au sérieux. Ils ont tendance à se considérer comme des caïds du ciel. L'aviation légère est faite pour s'amuser, se promener, aller et venir sans avoir à utiliser la règle à calcul et le transpondeur !

PL : On y retrouve le même esprit que dans l'aviation commerciale : pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué !

BL : Aux USA, dans n'importe quel endroit, je peux louer un avion pour m'amuser, de jour comme de nuit, et on ne me cause aucun problème. Alors que je ne me souviens pas en France d'avoir pu voler une seule fois sans m'être fait engueuler pour ne pas avoir respecté ceci ou cela.

PL : Remarquez "de jour comme de nuit", car aux USA, le côté pragmatique de la réglementation inclut de façon obligatoire le vol de nuit dans la formation d'un pilote privé. Si vous n'avez pas volé de nuit durant votre formation cela constitue une restriction sur votre licence. Alors qu'en France, c'est une qualification, toute la différence est là. Il s'agit d'une autre mentalité.

Croyez-vous que les pilotes ULM se prennent au sérieux ?

PL : Le plus important n'est pas que les pilotes ULM se prennent au sérieux. Ce qu'il faut, c'est qu'ils soient sérieux dans leur for-

mation et qu'ils sachent se remettre en cause quand ils abordent les derniers pendulaires ou multi-axes performants. Je pense que l'on peut acquérir une bonne formation sans devenir prétentieux comme dans la majeure partie des aéro-clubs. Par exemple, je me souviens de m'être fait rabrouer pour avoir volé en short dans un Centurion pour un long vol.

Quelle est la dernière blague qui vous a fait rire ?

BL : C'est une fille qui a bu et qui, à la sortie d'une soirée, décide de se faire tatouer les têtes de ses acteurs préférés sur chacune de ses cuisses. Alain Delon sur la gauche et Belmondo sur la droite. Au petit matin, après la réalisation du travail, elle n'est pas satisfaite car elle ne reconnaît pas ses acteurs préférés. Le tatoueur lui explique que c'est la perspective qui la trompe ! Pas convaincue et avant de régler ce qu'elle doit, elle veut un avis extérieur et prend le premier clochard allongé au sol. Elle : "Vous reconnaissez ce visage ?" en montrant la cuisse gauche. Le clochard : "Oh non !" Elle : "Vous reconnaissez alors celui-ci" en montrant la cuisse droite. Le clochard : "Ah non mais par contre celui du milieu c'est bien Georges Moustaki !"

PL : C'est l'histoire de deux pilotes qui font escale à Nice. Le copilote dit au commandant "On pourrait aller se baigner". Le commandant : "Je n'ai pas de maillot de bain". Le copilote : "Allons à la plage nudiste." Ils se promènent ainsi à poil sur la plage quand un groupe de filles passe en les saluant : "Tiens, des pilotes !" Deux cents mètres plus loin, même scène avec d'autres filles "Salut les pilotes !" Les deux pilotes : "Mais à quoi nous reconnaissez-vous ?" Les filles : "Mais les pilotes sont les seuls à avoir une grosse montre et une petite quéquette."



adventure

LEADER MONDIAL DU PARAMOTEUR

Une gamme complète de moteurs et d'ailes pour tout pilote. 18 centres de formation

ADVENTURE
Pkg Porte de la Villette
75019 PARIS - FRANCE
Tél. : 01 48 34 74 00
Fax : 01 48 34 76 24