

# who's who

TEXTE ET PHOTOS : GHISLAIN FOURNIER

**Vous vous souvenez certainement du compte rendu d'un voyage en ULM partant de Cork en Irlande pour aboutir au Cap en Afrique du Sud, le tout aller et retour, soit environ 35 000 km, publié dans notre journal préféré. Il m'a surpris et fasciné à la fois ! Surpris par la modestie de son auteur, fasciné par l'exploit. J'ai voulu en savoir plus !**



## GÉRARD LECUYER

**P**our mieux situer Gérard, précisons qu'il est Breton, il vit à Pontivy, ou plus précisément que c'est un Celte dans l'âme. Et l'esprit que véhicule cette culture a, depuis des siècles, donné naissance à plusieurs générations de voyageurs et d'aventuriers que sont les hommes de la mer ! Il suffit pour s'en convaincre de savoir les écouter pour se rendre compte de la richesse de leur vie et de découvrir par la même occasion ce qu'est l'aventure avec un grand A. Si je devais vous résumer en quelques mots l'impression que m'a laissée Gérard, ce serait la simplicité, la discrétion et la modestie mais aussi la rigueur, la persévérance, la fiabilité et la droiture, le tout enveloppé d'énormément de chaleur humaine. Je comprends maintenant pourquoi il a réussi un tel exploit et, comme moi, vous comprendrez que cela repose avant toute chose sur une parfaite formation et une maîtrise exemplaire de son appareil !

Comme vous pouvez le constater, j'ai réellement été conquis par un homme exceptionnel qui vaut, je vous l'assure, son pesant d'or !

**Ghislain Fournier**

**Comment t'est venue l'idée de voler ?**

**Gérard Lecuyer**

En 1981, sur l'aérodrome de Pontivy avaient été réalisés les essais des ULM de Michel Leclerc où une usine de montage avait été mise en place. Cette nouveauté faisait parler d'elle dans la région. Intéressé, je me suis rendu sur le terrain à plusieurs reprises, pensant qu'une école d'ULM avait été ouverte ou allait l'être comme cela avait été annoncé. Mais rien ne fut créé dans ce domaine et, lassé d'attendre, je me suis inscrit à l'aéro-club où j'ai appris à voler sur D112.

**Tu avais quel âge ?**

21 ans. J'étais étudiant à Brest où je suivais des études de philosophie avant de partir à Rennes pour des études d'information et communication.

Bien évidemment, mon budget était limité et l'ULM me semblait le moyen le plus économique pour apprendre à voler ! Par

la suite, je me suis vite rendu compte que sur le terrain de Pontivy, l'ULM ne s'était pas montré sous son meilleur côté aux pilotes de l'aéro-club : plusieurs incidents et un accident mortel sur le terrain avaient été la cause d'un a priori on ne peut plus négatif, ce qui peut très bien se comprendre... Ce fut donc sur un D112 que je fus lâché peu avant que l'aéro-club ne s'en sépare, à mon grand regret, car l'appareil était très économique. J'ai continué ma formation sur HR 200 et Cessna 172. J'ai vraiment pris mon temps pour passer mon brevet, en dilettante, j'ai traîné, je me sentais bien avec mon instructeur et c'est en 80 heures et 6 ans de formation que je l'ai obtenu. Ce n'est qu'après son obtention que j'ai mis l'accélérateur afin d'acquérir une bonne expérience aéronautique. J'avais eu la chance d'avoir comme instructeur Patrick Parisot qui était le

chef de tous les instructeurs de France, aujourd'hui retiré à la Guadeloupe où il est le chef du district. Ce très bon pédagogue m'avait donné de précieux conseils que j'ai toujours suivis, comme celui, entre autres, d'acheter un petit avion biplace pas cher et d'occasion avec un moteur Volkswagen si je voulais voler de la façon la plus économique qui soit.

En 1988, avec un copain, Tugdual Bertho, nous sommes devenus propriétaires d'un D18. Ensemble, nous avons commencé à parcourir la région, puis nous sommes allés en Angleterre, et en Hollande. L'appareil avait été acheté en avril et, à la fin de l'année, nous sommes partis suivre la route de l'aéropostale jusqu'à Saint-Louis au Sénégal. Avec l'acquisition de notre propre appareil, nous n'avons jamais eu de frustration car jamais privés de vol. Je faisais entre 100 et 150 heures par an.

#### Depuis, combien d'heures totalises-tu ?

Actuellement, j'ai 970 heures d'avion et approximativement 2 500 heures d'ULM trois axes, beaucoup en Coyote dont 600 en Moto du Ciel. En 1990, ayant accumulé 500 heures sur le D18, j'ai décidé de suivre une formation professionnelle au Canada pensant qu'il y avait une ouverture en ce domaine, les embauches dans le milieu aéronautique allaient bien finir par repartir ! C'est dans cet esprit que j'ai obtenu mon brevet professionnel canadien, The Commercial Pilot. Mais après mon séjour Outre-Atlantique, la situation au niveau des offres d'emploi se trouvait toujours au plus mal, alors je n'ai pas continué avec l'IFR ayant déjà déboursé 100 000 F au Canada.

#### Tu as, de ce fait, acquis une très bonne expérience !

Attention, je ne regrette rien, j'ai même eu l'occasion de faire un peu de vol avec instruments et cette expérience n'a pas de prix quand il s'agit de pouvoir un jour sauver sa vie ! Je n'ai absolument pas l'impression d'avoir perdu de l'argent ! Mon projet était de faire de l'agricole, l'esprit de pilote de brousse me convient très bien et le traitement aérien en Afrique m'aurait beaucoup plu. Je rêvais sur les aventures qui étaient survenues à un baroudeur qui fréquentait l'aéro-club, il volait sur DC3 pour Hemet Exploration à Toulouse et avait un talent particulier pour la narration. Je trouvais ses récits très excitants ! A l'époque, je m'étais renseigné pour une place dans une compagnie de traitement agricole mais la conjoncture était telle qu'ils avaient mis la barre très haut ne prenant que des pilotes IFR pour du pilotage à vue. Avec mes 600 ou 700 heures, j'étais sûr d'être "blackboulé" !

#### Et l'ULM dans tout ça ?

Il est arrivé en 1992. Toujours avec mon copain Tugdual, nous nous sommes rendus à Châteauroux pour y voir une Moto du Ciel et cette dernière nous a emballés. Tugdual me propose de revendre notre D18 dont on avait fait le tour pour acheter la Moto du Ciel et créer à deux une petite société de travail aérien ULM avec, au programme, des baptêmes, de la photo aérienne et de la banderole. Ce que nous avons fait ! Mais il s'est vite avéré qu'il n'était pas évident d'en vivre à deux, surtout en centre Bretagne, en plus des vents forts et la météo souvent capricieuse. Alors, avant de perdre de l'argent, nous avons revendu la machine à l'aéro-club et ainsi je me suis retrouvé instructeur au sein du club toujours avec la Moto du Ciel.

#### Tu avais donc passé ton brevet d'instructeur ULM ?

Voilà ! Je me suis recyclé dans l'instruction ! Par la suite, nous avons créé notre propre structure ULM, toujours sur le terrain de Pontivy pour faciliter la gestion des finances au niveau de l'aéro-club. Pour que cela se fasse, j'ai toujours été soutenu par le Docteur Melun à qui je dois beaucoup. Ce personnage exceptionnel a toujours cru et soutenu l'ULM, il est le créateur du terrain de Pontivy en 1947. Véritable catalyseur, il nous guide et nous encourage et, à 82 ans, il est toujours partant pour l'aventure et totalise aujourd'hui 400 heures d'ULM.

#### Tes revenus d'instructeur te permettent-ils de vivre de l'ULM ?

Non bien sûr, je suis un amoureux fou de l'Irlande et de ses habitants, c'est un pays merveilleux que je conseille à tous. Depuis septembre 1992, j'organise des voyages 5 à 6 fois par an, j'accompagne et fait découvrir à un petit groupe de 16 à 24 personnes cette île exceptionnelle. Nous partons en minibus et bateau pour une durée de 7 jours.

C'est une affaire bien rodée et mes clients en reviennent enchantés. Ils en informent d'autres par le bouche à oreille et ainsi de suite !

#### Pourquoi partir d'Irlande pour un raid africain en ULM ?

Depuis longtemps, traverser l'Afrique en vol me trottait dans la tête. En 1988, pour un premier contact avec ce continent, nous sommes allés, comme je l'ai expliqué précédemment, à Saint-Louis au Sénégal par la route de l'aéropostale. En 1989, j'avais projeté de réaliser un vol trans-africain en Cessna 182.

Pour trouver des partenaires, j'avais lancé un

appel d'offre dans Infos Pilote. Trois personnes ont répondu parmi lesquelles deux pilotes de Brest dont le président de l'aéro-club de Brest, Gérard Chevalier, toujours en place, et le journaliste-reporter d'Infos Pilote, Alain Roellinger. Partis de Brest, nous avons limité nos ambitions en ne nous contentant de descendre que jusqu'à Brazzaville. Nous l'avons fait en trois étapes d'une semaine chacune environ, soit à peu près 1 000 km par jour avec changement de coéquipier ou plutôt de copilote à chaque point de rendez-vous. Nous ne sommes pas allés plus loin car, si le Cessna 182 est un superbe avion, il nécessite aussi un budget extravagant, nous avions calculé que nous en étions déjà à 100 000 F uniquement pour la location de l'avion et l'essence pour cet aller-retour Brest/Brazzaville.

Là-dessus se sont ajoutées des contraintes administratives avec le Zaïre ! Durant ce périple, nous avions, dans un but humanitaire, distribué 70 kg de médicaments !

Par la suite, je suis parti au Canada et à mon retour, je n'avais plus, ni le temps, ni les moyens de renouveler l'expérience. Ce ne sera qu'en 1997 que je retournerai en Afrique lors d'un voyage que nous avons organisé avec le club ULM de Pontivy qui consistait à prendre la route de l'aéropostale comme en D18 mais en ULM cette fois en respectant les étapes qu'avait connues Saint-Exupéry.

Durant cette aventure, nous avons rencontré des conditions de vol extrêmes avec parfois une vitesse de croisière de 30 km/h. Nous procédions toujours sur le même principe qui consiste à changer de copilote à chaque étape ! Alors pourquoi l'Irlande comme point de départ ? Pour plusieurs raisons : depuis 1983, j'aime me rendre dans ce pays que je parcourais déjà, plus jeune, à moto. Je me suis toujours senti très proches de ses habitants ainsi que de ses paysages. Je m'y suis rendu quatre fois en avion en partant de Pontivy avec des copains de l'aéro-club. Il est toujours miraculeux de partir par exemple un jour de canicule à midi de Pontivy et d'atterrir après 5 h de vol sans escale dans un pays totalement différent du nôtre.

Par contre, lors de mon raid en ULM, nous avons mis 13 jours pour faire l'aller et le retour, trois jours pour y aller et dix jours pour en revenir, nous étions en décembre et la météo peut être très très capricieuse... Mais si nous sommes partis d'Irlande, c'est avant tout parce qu'un ami de la famille, un Irlandais, savait que je rêvais de traverser l'Afrique en ULM, il a cru en mon projet et, travaillant dans la communication, m'a aidé à trouver des sponsors et devenait ainsi un élément important dans la concrétisation de notre aventure.

# who's who

## **Voire aventure aurait mérité un peu plus de battage médiatique en France comme un suivi par Internet, sur les radios ou télé ?**

Nous l'avons fait savoir au niveau régional mais nous avons peur de nous ridiculiser en cas d'échec, nous n'étions pas sûr de l'aboutissement du projet jusqu'à son terme car, à partir du Centre Afrique, cela demeure encore l'inconnu. Nous avons tracé notre parcours à pile ou face sachant qu'en fonction de ce qui se passait au sud Soudan, au Zaïre et aux alentours, nous pouvions y laisser notre peau si par malheur nous étions obligés de poser. Au contraire, tout s'est déroulé "normalement". Rassure-toi, nous avons quand même eu notre dose d'adrénaline déjà avec le survol de la forêt, aucune vache n'étant envisageable, d'autre part, quand au-dessus de la zone très hostile qu'est le Zaïre, réputé pour ne pas être sain avec peut-être au sol des types capables de nous tirer dessus au premier contact, les réservoirs se sont mis à siphonner sans que nous puissions juguler le phénomène en vol. Je te rappelle que nous volions sans couverture météo, sans radio, sans plan de vol, personne ne savait où nous nous trouvions avec, pour parfaire la situation, un énorme orage à contourner nous obligeant à un détour de 100 km.

## **Tu avais installé des réservoirs spéciaux ?**

Nous avons racheté des réservoirs qui ont été conçus pour un Coyote qui a traversé l'Atlantique Nord en partant de France pour rallier Oshkosh. Je ne peux en dire plus sur cet exploit car son auteur, un Breton bien connu, n'en a, pour des raisons personnelles, jamais fait étalage...

## **Quand tu nous dis que l'atterrissage en terrain hostile s'était déroulé "normalement", comment devons-nous l'interpréter ?**

Nous n'avons aucune autorisation formelle, si ce n'est qu'un vague Fax et je savais que les avions d'Air Solidarité n'avaient pas eu l'autorisation d'atterrir. Certes, à notre arrivée, nous eûmes quelques problèmes, l'accueil fut rude puis, sans rien y comprendre, en montrant un simple papier avec un tampon qui n'avait rien à voir, tout s'est très vite arrangé. Notre stratégie, quand nous étions confrontés à ce type de comportement, était la gentillesse et le bluff. Nous montrions que nous étions sûrs de nous et possédions les bons documents, cela nous a sans doute beaucoup aidés... Le facteur chance est très important dans ce genre d'entreprise, il représente 60 % dans la réussite d'un tel projet, ne serait-ce qu'au niveau de la météo. Le feeling compte aussi, par exemple le classeur de cartes aéronautiques des terrains et leur approche que j'avais achetée ne m'indiquait pour certains gros aéroports comme

Dakar, uniquement les approches par les points IFR, ce dont je ne m'étais pas rendu compte en l'achetant. Pour nous qui volions en ULM et bien évidemment en VFR, il nous fallait improviser quand la tour nous demandait de passer par la "pointe", nom du point d'entrée dans le circuit. En observant la côte, nous définissions une pointe et l'interprétions comme bonne...

## **C'est dans ces moments-là que toute l'expérience paye !**

Certes, elle aide à gérer le stress. De plus, nous ne voulions pas nous griller auprès des autorités locales et jouer la politique de la terre brûlée ne serait-ce que parce que nous en avions besoin pour notre retour. Par principe, nous avons toujours laissé une bonne image et gardé de bonnes relations avec les autorités locales après notre départ. Preuve en est que le retour fut plus facile que l'aller, nous étions connus car pour le retour, nous avions remis nos pas dans nos traces...

## **Vous faisiez des étapes de combien de km par jour ?**

800 km en moyenne. Nous volions pendant 5 à 7 h avec un maximum de 8 h par jour.

## **Tes copilotés n'avaient aucune expérience de pilotage ?**

Non, je les formais à tenir un cap et à respecter une altitude, pendant ce temps cela me permettait de m'occuper de la navigation. Comme pour mes précédents rallyes, le fonctionnement était le même. Sept personnes avaient financé le même appareil et investi des fonds pour la réalisation du raid. J'étais le pilote du début à la fin et, toutes les 50 heures, je changeais de copilote qui, lui, était venu en avion de ligne et nous attendait sur le terrain de rendez-vous. Nous n'avons jamais eu plus de quelques heures de retard sur le temps prévu !

## **Quel a été ton plus beau souvenir durant ce périple ?**

La plus belle branche a été la partie allant de l'est vers l'ouest africain, l'aventure battait son plein, nous ne savions pas ce que nous allions trouver à l'arrivée, c'était l'inconnu, du jamais vécu pour nous ! Le Kenya bien sûr, la Tanzanie et même l'Ouganda avec sa forêt très dense, ont été les plus beaux paysages rencontrés.

## **Vous avez pu observer les animaux ?**

Crois bien que nous ne nous sommes pas gênés pour descendre, ce n'est pas tous les jours que l'on peut observer un tel spectacle, nous avons bien profité de ces rares instants. En volant ainsi à basse altitude, nous avons survolé des éléphants, des girafes, des zèbres, des hippo-

tames, etc. Même au-dessus de la forêt dense, nous ne volions pas haut, il ne servait à rien de prendre de l'altitude. Si la panne était survenue, nous nous serions posés sur la cime des arbres puisqu'il n'y avait aucune autre solution...

## **Ce devait être "Out of Africa" en 3D ? Peux-tu donner quelques conseils à ceux que cela tenterait ?**

Il faut commencer par se munir de bonnes cartes, ne jamais s'annoncer comme ULM car ils ne les connaissent pas ou rarement en Afrique sur les aéroports contrôlés. S'ils savent de quoi il s'agit, ils l'identifieront avant tout à un outil de loisirs donc peu sérieux. Annoncez-vous comme avion, cela simplifiera énormément les choses. Respectez bien les procédures et les circuits d'intégration dans la mesure du possible, soyez sûr de vous en matière de formalités et autorisations, restez toujours courtois et diplomate. Nous n'avons rencontré lors de notre voyage que des personnes sympathiques avec lesquelles nous avons toujours pu parler. Utiliser une bonne phraséologie aéronautique, cela fait bien évidemment plus sérieux et, à partir du moment où l'on a la carte sous les yeux et un GPS, il est facile de communiquer sa position, l'heure estimée de son arrivée et sa vitesse. En agissant ainsi, vous le faites pour vous mais surtout pour ceux qui passeront derrière vous. De cette façon, vous ne jouez pas la politique de la terre brûlée qui consiste à penser "Après moi, le déluge". A plusieurs reprises, les passages antérieurs de rallyes d'aviation sans frontière nous ont fait bénéficier d'un accueil respectueux et chaleureux.

## **Te souviens-tu de ta première vache ?**

Il s'agissait d'une erreur de jeunesse, elle s'est produite en 1989 en Afrique avec le D18. Nous étions sur la route de l'aéropostale, partis le matin d'Agadir pour El Ayoun. Notre appareil n'était pas équipé d'alternateur, nous le démarrions à la main et, pour économiser notre batterie, nous avions pour habitude de couper la radio durant le trajet afin de conserver suffisamment d'énergie pour prendre contact avec la tour du terrain de destination et nous annoncer. Seulement entre temps, un bulletin d'alerte météo a été envoyé sur notre fréquence signalant un vent de 45 noeuds et une visibilité de 600 m pour cause de tempête de sable ! Alors que nous progressions peinards et insoucians, nous avons remarqué que l'air s'opacifiait devant nous mais sans plus. Puis soudainement, nous nous sommes retrouvés brassés comme dans une machine à laver au niveau de l'Atlas et l'anti-Atlas, le vol devenait insupportable et mon coéquipier, Tugdual, un fon-



ceur, était d'accord pour que je continue. De toute façon, nous n'avions plus d'autre issue, nous nous trouvions à 100 km de notre but. Secoués, aveuglés par le sable, nous n'avancions plus alors qu'en même temps s'insinuait en moi le pressentiment que nous n'allions pas arriver au bout du vol. J'étais vidé, épuisé, nous n'avions à l'époque pas de GPS... A chaque étape nous échangeons les commandes et, cette fois, le vol reposait sur mes épaules, j'étais aux commandes et volais à 150 m des flots avec pour seul point de repère le blanc de l'écume des vagues venant rouler sur la plage. Si tu relis Saint-Ex, tu verras qu'il était parfois amené à procéder ainsi pour naviguer, je le faisais d'instinct ! Ainsi ballottés en tous sens, nous serions quand même arrivés à destination si, à force de manoeuvrer les gaz, la poignée ne m'était pas restée dans la main. Je me suis retrouvé avec un filet de moteur dans la tabasse et à 150 m du sol. En un instant, nous nous sommes retrouvés sur la plage, la chance et le hasard ont fait que nous nous sommes arrêtés intacts, à 100 km de notre but !

#### **Vous avez pu redécoller ?**

Ce fut le début d'une longue aventure ! Nous avons été récupérés par les militaires qui guettent en permanence la côte dans des petites guérites de métal. Grâce à eux, nous avons informé le contrôle que tout allait bien. Les militaires ont été pleins de bonnes intentions à notre égard et, après avoir calfeutré toutes les ouvertures de l'appareil, nous avons été conduits dans leur cabane où ils nous ont offert leur repas. Nous vivions à ce moment précis une aventure exceptionnelle, nous étions en plein désert sous une tempête de sable, heureux de nous en être sortis indemnes. Par la suite, nous avons été remis entre les mains de la gendarmerie royale avec, là aussi, le même accueil chaleureux et compréhensif. Par contre, le lendemain nous en avons remis une dose. Le temps de nous rendre à l'avion, 100 km en Jeep, les conditions météo se sont à nouveau dégradées et, à notre arrivée sur la plage, nous nous retrouvions dans les mêmes conditions que la veille avec certes une poignée d'accélérateur remise en place mais plus de batterie ! Nous avons quand même redécollé mais, arrivés à destination, nous étions dans l'impossibilité de poser l'appareil. Le vent soufflait à 50 noeuds et nous nous faisons éjecter de l'axe de la piste. Pour finir, nous avons été obligés de poser en travers. Sans batterie, nous n'avions pas pu nous annoncer et, avec cet atterrissage, il ne nous a pas fallu attendre longtemps pour voir arriver les militaires, sirènes hurlantes ! Cette fois, c'est en mauvais élèves que nous avons été réprimandés et conduits au coin. Nous nous sommes faits ser-

monner avec un gros rapport à l'appui, signalant que notre avenir aéronautique serait fortement compromis. Là encore, notre jeunesse nous a servis car, en fait, aucune suite ne fut donnée à cette affaire si ce n'est un papier que je conserve comme un souvenir relatant les faits et les conditions météo !

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

Sur le terrain, l'aéro-club a aujourd'hui, pour des raisons de clairvoyance économique, scindé en deux les activités moteur avec d'un côté les avions et de l'autre les ULM. Nous faisons maintenant autant d'heures que les avions et ce qui inquiète les ulmistes, c'est un durcissement de la réglementation avec, par exemple, une visite médicale obligatoire.

Pour l'instant, c'est très bien mais attention à ne pas reproduire le fardeau imposé aux avions. Il faut responsabiliser les pilotes et non pas leur couper les ailes !

#### **Quels sont tes projets d'avenir ?**

Avec un tel périple en Afrique je veux prouver aux organismes humanitaires la fiabilité de l'ULM d'aujourd'hui. Je cherche à démontrer qu'avec peu de moyens l'ULM est très économique en comparaison avec l'avion ou l'hélicoptère, il est possible de l'utiliser pour transporter des secours d'urgence à moindre frais ou de jeunes médecins

dans des régions du globe où la misère règne. Aucune structure spéciale n'est nécessaire, ces appareils simples d'entretien correspondent exactement à la rusticité de ces pays. Si des lecteurs sont intéressés par plus de détails ou connaissent bien le sujet, qu'ils n'hésitent pas à me contacter !

#### **As-tu un message à faire passer ?**

C'est un message personnel, j'aime beaucoup la Bretagne et j'y suis très attaché mais durant les mois d'hiver les conditions météo ne facilitent pas le vol. Si quelqu'un est intéressé par mes services durant les quatre mois les plus rudes de l'année en Bretagne, je suis prêt à partir pour du travail aérien bénévole en ULM à condition d'être nourri, logé et blanchi dans des endroits comme la Martinique, La Réunion, la Nouvelle-Calédonie ou autres encore. Que les intéressés n'hésitent pas à me le faire savoir, je reste à leur entière disposition !

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

Si certains disent qu'il fait beau en Bretagne mais plusieurs fois par jours, en Irlande il est de coutume de dire que vous pouvez avoir les quatre saisons dans la même journée !

**Gérard Lecuyer, Tél : 02 97 25 45 08, portable : 06 12 65 33 81**



**Le petit local de son club à Pontivy, où avions et ULM se marient harmonieusement.**