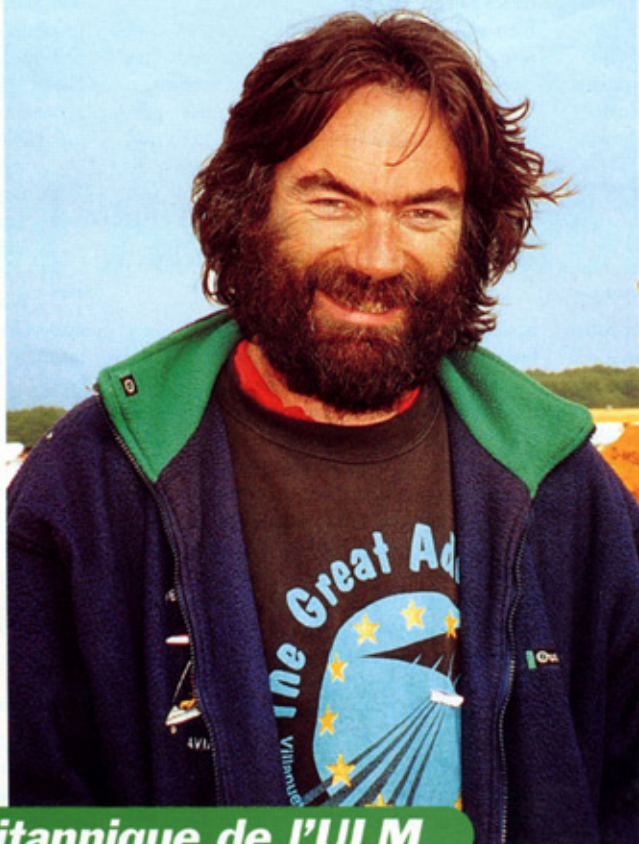


# Richard MEREDITH-HARDY

◀ Richard est surnommé affectueusement par de nombreux pilotes de compétitions "le grizzly". On comprend pourquoi !

**A 43 ans, ce père de 3 enfants a réussi, en un peu moins de 20 ans, à devenir une véritable légende vivante dans le milieu de l'ULM. Reconnu et respecté dans le monde entier par les pionniers du mouvement, il se retrouve logiquement, depuis plusieurs années, directeur des vols aux Championnats du monde.**



*me passa au-dessus, coupa le moteur et hurla : "Hé, c'est beau, hein !" (éclats de rire). J'ai trouvé cela formidable. Par la suite, ce même ami a acheté un biplace et m'a appris à piloter.*

**Sur quel type de machine volais-tu ?**  
*J'ai fait mes premières heures de vol sur un Quicksilver MXL avant de passer au pendulaire, un an et demi après.*

**Quelle formation as-tu, à quel métier te destinais-tu ?**  
*Avant de découvrir les joies du pilotage, j'ai participé à quelques safaris-photos en Afrique, en camion. Ensuite j'ai fait pas mal de choses, tout m'intéresse à partir du moment où il y a un peu d'aventure. Par exemple, nous achetions, avec un ami, des camions en Allemagne ou en Belgique pour les revendre, à la fin de notre voyage, en Afrique. J'ai également retapé une vieille maison que j'avais achetée avant que le prix de l'immobilier s'enflamme. A sa revente, j'ai fait une bonne plus-value, ce qui m'a permis de partir en vol pour*

## L'ambassadeur britannique de l'ULM

**R**ichard fait partie de ces personnages qui paraissent naitre pour la discipline qu'ils pratiquent. Bien que, physiquement, il se rapprocherait plus du loup que de l'aigle, il semble voler par instinct. A plusieurs reprises Champion d'Angleterre, d'Europe et du monde, il vole toujours en solitaire, ce qui ne l'empêche pas, une fois revenu au sol, de se révéler un personnage chaleureux, débordant de joie de vivre et ponctuait ses phrases par de généreux éclats de rire.

### Depuis quand voles-tu ?

*J'ai commencé avec l'école, très jeune vers 11 ans. En Angleterre, il est possible*

*d'apprendre à piloter. Cela s'appelle "les Cadets de l'Air" qui sont encadrés par la Royal Air Force. Ils volent en planeurs et au vingtième vol, ils peuvent, théoriquement, partir en solo. Pour ce qui me concerne, je n'ai fait qu'un seul vol et je me souviens de ces planeurs qui avaient de telles qualités aéronautiques que l'on aurait cru qu'ils étaient construits en béton (éclats de rire) ! Ce ne sera que dix ans plus tard, en 1974, que je découvrirai le vol en ULM.*

### Comment cela s'est-il passé ?

*Je rendais visite à un ami qui possédait un monoplace quand, en arrivant chez lui, il*

*l'Afrique du Sud. Un an après avoir obtenu mon brevet de pilote ULM, j'ai pensé que cela serait intéressant de réaliser un vol Londres-Le Cap. Je n'avais pas 100 heures et il fallait être un peu stupide ou inconscient pour l'envisager.*

### Avec quelle machine as-tu réalisé ce raid ?

*Il s'agissait d'un Mainair Flash I, un pendulaire motorisé, un 447. Le premier 447 vendu en Angleterre. Mon amie me suivait avec un camion et du matériel de secours.*

### Combien de temps dura l'expédition ?

*Nous n'étions pas pressés et le temps ne comptait pas. Nous voulions savourer*

notre voyage. Nous avons mis 10 mois pour atteindre Cape Town. Les températures étaient souvent insupportables à bord du véhicule terrestre. Pour ma part, une fois décollé, je montais pour trouver une température confortable en niveau de vol. A chaque étape, le camion arrivait à destination deux heures après l'ULM, avec au volant une conductrice liquéfiée et épouillée (éclats de rire) !

#### **Parle-nous de ton palmarès en compétition !**

A mon retour d'Afrique, j'avais effectué environ 300 heures dans l'année et je connaissais très bien ma machine. Je me suis inscrit à une compétition nationale où j'ai fait une belle prestation. Par la suite, je fus invité à participer aux Championnats du monde à Chantilly, en 1987, au sein de l'équipe nationale anglaise où j'ai fini 7<sup>e</sup>. L'année suivante, j'ai remporté les Championnats d'Europe organisés en Angleterre, sur Chaser 447. L'année d'après, les Championnats du monde en Tunisie n'ont pas été validés et se sont transformés en Coupe du monde que j'ai remportée. En 1990, les Championnats du monde furent, cette fois, organisés en Hongrie et je les ai, une nouvelle fois, remportés, toujours sur Chaser monoplace cette fois motorisé avec un Mosler bicylindre.

#### **Tu ne voles qu'en monoplace ?**

Je n'ai jamais participé à une compétition en biplace et cela vaut peut-être mieux. Ainsi, j'évite tous risques d'engueulade avec un éventuel coéquipier qui aurait peut-être du mal à me supporter (éclats de rire) !

En 1992, j'ai fini 3<sup>e</sup> aux Championnats du monde, en Espagne. Mais je trouve que depuis les compétitions internationales sont devenues trop politiques. Nous n'y retrouvons plus la place qu'avait le pilote auparavant.

#### **Sais-tu combien de fois tu as traversé la Manche avec ton ULM ?**

Cela doit bien faire 25 fois ou peut-être un peu plus (rires) !

#### **Qu'apprécies-tu le plus quand tu voles en France ?**

Vous avez chez vous beaucoup plus de petits terrains privés répertoriés qu'en Angleterre. Par exemple, le Guide des pistes et terrains ULM de France n'a pas d'équivalent chez nous. Les propriétaires auraient trop peur des nuisances provo-

*Mes premières pannes moteur remontent à l'époque où j'apprenais à voler. Je prenais mes cours sur un Quicksilver et, à chaque tour de piste, après mon lâcher, quand je réduisais les gaz, le moteur coupait !*

quées par les éventuelles visites, entraînant des complications avec le voisinage !

#### **Etes-vous plus réglementés ?**

Non, c'est pareil, seulement le pays est plus petit !

#### **La météo ne vous pose pas trop de problèmes ?**

Il n'y a pas une grosse différence entre nos deux pays. Je pense que dans de nombreuses régions de France, il pleut aussi souvent que chez nous.

#### **Pourrais-tu nous parler de ton plus beau souvenir de vol ?**

C'est la fois où nous avons été contactés par l'organisation du record du monde de vitesse sur terre. Nous sommes partis pour le Nevada avec 2 Quantum 912, dans le but d'assurer la sécurité autour de l'événement. Notre rôle consistait à voler dans un périmètre de 100 kilomètres autour du lieu du record, "Black Rock Desert", afin de garantir à l'organisateur qu'il n'y avait pas d'intrusion d'individus ou d'animaux dans cet endroit désertique. Par notre prestation, nous fournissions un travail équivalent à celui de 30 personnes au sol !

#### **Mais pourquoi les organisateurs avaient-ils choisi des pendulaires plutôt que des hélicoptères, par exemple ?**

Tout simplement parce qu'ils n'avaient plus d'argent. Ce projet de record avait coûté des millions mais, pour assurer cette fonction, il ne leur restait plus rien. De plus, Pegasus a servi aussi de sponsor, le pilote du bolide était un ancien pilote de chasse dans la Royal Air Force, un Anglais bien sûr. En même temps que d'assurer la sécurité, nous emportions journalistes et photographes pour couvrir l'événement. Le moment le plus fort de cette aventure s'est produit lorsque l'engin a franchi le mur du son : l'onde de choc s'est répercutée dans l'atmosphère et nous avons été

secoués comme jamais je ne l'avais été auparavant.

Au passage de la voiture, juste au-dessous, ça a fait "BOUM-BOUM" en influant à la fois sur notre pression sanguine et sur la machine !

#### **Cela équivalait-il à une grosse turbulence ?**

Non, la sensation a été différente car nous l'avons ressentie aussi sur l'organisme avec l'étrange impression d'être compressés dans notre totalité. Ce fut formidable et très impressionnant. Nous ne sommes pas habitués à ce genre de confrontation. Ce spectacle fut sans nul doute ce que j'ai vécu de plus fort dans ma vie !

#### **Paradoxalement, quel fut ton plus mauvais souvenir ?**

Ce n'est pas très vieux. J'organise ponctuellement une course partant de Madrid jusqu'à Londres. Elle est ouverte à tous et le jeu consiste à arriver le plus vite possible sur mon terrain, voisin de la capitale. J'ai essayé d'y attirer des Français mais je n'ai pas réussi. Lors de la dernière épreuve, les vainqueurs sur Pegasus Quantum sont partis de Madrid à 5 h du matin et ont atterri chez moi le lendemain matin à 9 h, après avoir passé la nuit en France. Je participe moi-même à l'épreuve et à l'occasion d'un ravitaillement en Espagne, je m'étais posé sur une piste étroite taillée au milieu d'une grande forêt. Au moment de mon redécollage, j'ai été emporté par une énorme turbulence qui m'a dirigé droit dans les arbres ! La machine fut pulvérisée mais moi je n'ai absolument rien eu (éclats de rire).

#### **Comment expliques-tu la raison pour laquelle tu t'es fait piéger de la sorte ?**

A l'atterrissage, cela brassait déjà pas mal à cause du relief, du vent, de la chaleur et des arbres. La piste faisait 2 000 mètres de long mais était bordée par de très grands arbres. Pour le décollage, j'avais envisagé de prendre un maximum de vitesse en faisant un palier soutenu. Quand je me suis retrouvé à 10 mètres du sol, en palier pour gagner de la vitesse, une violente turbulence a mis mon aile à 90° de l'axe de piste. J'ai réussi à corriger, mais une seconde plus tard, la même chose, mais cette fois avec moins de vitesse et de rapidité de correction. En une seconde et demie, deux choses se sont présentées à moi : soit couper la cime de ces grands arbres et c'était la fin pour moi, soit entrer



◀ **Championnat d'Europe paramoteur de Levroux.** Richard Meredith-Hardy explique à un journaliste qu'il a perdu un écrou en vol. La rondelle est d'ailleurs venue se planter dans le bord d'attaque de l'hélice.

dans la forêt plus bas en visant entre les troncs. La machine n'a pas résisté mais j'ai sauvé ma peau.

#### **Te souviens-tu de ta première panne moteur ?**

Oh oui ! Elles ne sont plus un problème pour moi. Elles remontent à l'époque où j'apprenais à voler. Je prenais mes cours sur un Quicksilver et, à chaque tour de piste, après mon lâcher, quand je réduisais les gaz, le moteur coupait. Ce phénomène s'est produit pendant mes 20 premiers tours de piste. Depuis, je ne les appréhende plus. No problème ! (éclats de rire).

Bien sûr, plus tard, j'en ai connu plusieurs autres mais la plus mémorable remonte à l'époque où je participais à un Championnat national. Dans l'épreuve d'économie qui consistait à partir avec une certaine quantité d'essence équivalente pour chaque concurrent et à voler le plus longtemps possible. Bien sûr, l'idéal était de revenir le dernier au terrain, hélice calée et le réservoir vide. Aujourd'hui, cette épreuve n'existe plus. Les organisateurs imposent qu'il reste 5 litres au fond du réservoir. Pour en revenir à ma panne qui a mal fini, j'avais mal calculé ma consommation et je n'étais plus sûr de pouvoir rejoindre le terrain quand une bulle d'air confirma mon intuition. Rapidement, j'ai visé une petite route où je me suis posé sans problème en gardant de la vitesse. Je n'avais plus de moteur mais je roulais bien à 100 km/h. Mon objectif était d'atteindre, sans avoir à pousser la machine, l'entrée d'une ferme située à quelques centaines de mètres plus loin. Dans mon

élan, je surveillais mon axe car il y avait des fossés de chaque côté, mais je n'ai pas fait attention à un panneau de signalisation que j'ai défoncé avec mon aile au passage ; aile foutue ! (éclats de rire).

#### **Que penses-tu de la réglementation actuelle, chez toi et en Europe en général ?**

Il y a dix ans, je me méfiais de la réglementation limitant les machines à 450 kg. Aujourd'hui, je l'accepte mais le véritable problème c'est le respect de cette règle. Il m'arrive de voir encore des machines de 500 kg, voire 550 kg. 50 kg représentent une énorme différence au niveau des performances. Cela peut faire 100 km/h de plus en vol. J'espère qu'il n'y aura pas de pression sur les responsables FAI pour dire : "puisque certains ULM font 500 kg, mettons la barre à 500 kg !". Dans ce cas, on aura du mal à parler d'aviation ultralégère avec une demi-tonne par machine !

#### **As-tu une idée de leurs évolutions dans les prochaines années ?**

Si l'on compare le ciel à la route, le pendulaire correspondrait à la moto, regroupant ceux qui aiment faire de grandes distances de cette façon. Le 3 axes, ce serait la voiture !

#### **Précisons, dans ce cas, que la moto, sous-entendu le pendulaire, ne serait pas plus dangereuse que la voiture, ce qui n'est pas le cas sur route ! Aurais-tu une devise ?**

"Volez, vous ne vous en lasserez jamais !". Mon amour pour le vol est intarissable. J'apprends tous les jours un peu plus ! Prendre les airs reste un réel plaisir, le même que celui de mes premiers vols. Aujourd'hui, je m'adonne au paramoteur. Je pratique peu le trois axes et adore le pendulaire !

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

N'oublions jamais que l'ULM a été créé avant tout pour s'amuser. Alors, évitons de nous prendre trop au sérieux !

#### **Venons-en justement aux choses sérieuses.**

#### **D'où vient cette rumeur qui laisse entendre que tu aurais changé tes bougies en vol au-dessus de la Manche ? Info ou intox ?**

Elle est totalement infondée, je n'ai jamais changé mes bougies en vol. En revanche, je peux annoncer aux lecteurs de Vol Moteur que j'ai changé plusieurs fois d'hélice (éclats de rire) !