

Laurent

Laurent fait partie de ce que j'appellerais les valeurs sûres de l'ULM professionnel. Installé au bout du monde, puisque Finistère étymologiquement signifie "là où finit la terre", il enseigne à Morlaix depuis 13 ans à la fois le pendulaire et le trois axes. Si la région est connue pour sa météo capricieuse, elle nécessite au quotidien plus de précision dans le pilotage et une parfaite préparation des machines, survols maritimes obligent ! Mais pour cela Laurent bénéficie d'une solide expérience acquise dans la mécanique automobile en tant qu'ancien chef d'atelier. Pour aiguïser ses réflexes de pilotage, rien ne vaut la compétition et ce n'est pas par hasard que depuis quelques années nous le retrouvons régulièrement sur le podium. Laurent a parfaitement su s'intégrer au sein du parc aéronautique existant à Morlaix, lui-même pilote avion.

Passionné de vol, il nous prouve, une fois de plus, que l'on peut vivre de sa passion quand la rigueur et la compétence sont les fils conducteurs de l'entreprise.

GF : Tu as commencé par l'avion ?

L.P. Gamin, je rêvais de voler, mais ce ne sera qu'à partir du moment où j'ai commencé à gagner ma vie, à 20 ans, que je me suis offert mes premières heures de vol, lorsque je vivais en Afrique.

Que faisais-tu en Afrique ?

A la base, j'ai une formation de mécanicien diéséliste et électricité. J'avais trouvé un

poste de chef d'atelier en Côte d'Ivoire. J'ai connu le continent africain en traversant le désert et en descendant des camions, cela avait un goût d'aventure qui me plaisait. A mon retour en France dans les années 80, l'avion ne m'apportait pas l'intérêt que j'avais connu précédemment en Afrique, de plus c'était trop cher pour moi. De façon naturelle, je me suis tourné vers les premiers ULM trois axes qui faisaient leur appari-



PLASSART

tion. C'est à cette époque que j'ai pratiqué le vol libre sur nos collines bretonnes. Mais rapidement, je me suis intéressé au pendulaire et cela à la suite d'une démonstration convaincante exécutée par un pilote anglais venu à la Pointe de la Torche, avec un pendulaire équipé d'une aile Striker. Ce principe de machines simples m'a séduit d'autant que l'entretien de ce genre de motorisation ne représentait pour moi aucun problème.

C'est au bout de 3 ans de pratique que germa en moi l'idée d'en faire mon métier, nous sommes en 1983-84.

Tu as commencé à Morlaix ?

Après être passé par le Finistère sud, très vite Morlaix a été le siège de mon entreprise West ULM. En guise de publicité et afin d'attirer la presse locale sur notre activité, montrer le sérieux et la fiabilité de nos machines, j'ai entrepris une traversée maritime Plymouth-Morlaix, soit 210 km au-dessus de l'eau. Ce coup médiatique m'a permis de bien lancer mon école !

Sur quel type d'appareil as-tu fait cette traversée ?

C'était un pendulaire motorisé par un Volkswagen.



L'arrivée de ton entreprise sur l'aérodrome s'est déroulée sans problème ?

Absolument. L'endroit me plaisait beaucoup avec sa piste en dur et ses pistes en herbe. Dans le premier mois, j'ai terminé de passer mon brevet avion, sympathisant ainsi avec les pilotes de l'aéro-club. Je dois reconnaître que j'ai tout fait afin d'être intégré, respectant à la lettre les consignes, cela semble évident !

Actuellement, tu es instructeur pendulaire et 3 axes ?

J'exerce simultanément les deux disciplines, ce qui me permet de proposer aux élèves un choix de pilotage. En Bretagne, beaucoup de personnes sont intéressées et attirées par le fait de voler, mais souvent elles pratiquent déjà une activité de loisir maritime comme la voile ou la plongée, ce qui ne leur permet pas d'approfondir dans le pilotage aérien. De plus, la météo est difficile : nous avons certes du vent fort, mais aussi souvent des problèmes de plafond et de visibilité. Cela n'empêche pas mon école de se remplir de façon régulière avec, chaque année, une quinzaine d'élèves supplémentaires. Cela est peut-être dû au fait que voler par beau temps dans notre région est merveilleux. Entre les campagnes verdoyantes et les couleurs de l'océan si variables - elles ont des dégradés de bleu jusqu'au vert émeraude, en fonction des fonds - vous en prenez vraiment plein les yeux. Nous possédons aussi un magnifique patrimoine architectural avec de nombreux châteaux, les phares qui bordent les côtes ou encore les différentes îles, comme Batz ou Ouessant. Un vol sur Ouessant vous marque un homme à vie !

Apprendre dans de telles conditions ne peut former que de bons pilotes ! Quelle est la durée d'une formation 3 axes par rapport à une formation pendulaire ?

En pendulaire, la formation reste de dix heures en moyenne, mais avec les machines 3 axes que nous avons actuellement, il est inconcevable de prétendre à une formation

identique.

Depuis longtemps, nous sommes passés aux vingt heures, voire plus ; cela reste variable en fonction des élèves, bien sûr.

Étant situé sur un aérodrome, il va de soi que l'élève au cours de sa formation est familiarisé avec les procédures radio ainsi qu'avec les intégrations standards. Mais avant de maîtriser correctement les règles de l'air, la phraséologie, la navigation, la météo, tout cela exige un nombre important d'heures de vol, cela ne s'acquiert pas du jour au lendemain, comme certains le pensent. Ce n'est pas par hasard si la formation avion demande quarante heures minimum pour le brevet.

Je ne comprends pas qu'il existe actuellement des personnes capables de mettre 400 000 F dans un appareil très performant et qui rechignent à dépenser 4 ou 5000 F supplémentaires pour leur formation, afin d'acquiescer ces notions importantes. Il est de notre devoir d'instructeurs de prévenir les futurs pilotes qui désirent ces 3 axes rapides pour voyager que leur formation leur coûtera de 10 à 15 000 F. Bien sûr, il reste une solution qui consiste, pour le jeune pilote, à apprendre seul, mais cela demande beaucoup de persévérance et de patience.

Tu as d'autres activités en plus de l'école ?

J'effectue des travaux aériens, qui consistent entre autres à tirer des banderoles publicitaires au-dessus des plages, quand cela est possible en juillet et août, plus souvent du 15 juillet au 15 août ! D'ailleurs il y a peu de concurrence en ce domaine, on les comprend !

Comment avec le problème de la météo, arrives-tu à convaincre des annonceurs ?

Je suis lié avec mes annonceurs par un contrat par lequel nous fixons un nombre d'heures à effectuer pendant la saison. Ensuite, je vole quand il fait beau, lorsque les vacanciers se trouvent sur la plage, évidemment.

Il m'arrive aussi de participer à des opérations particulières comme le départ de la course à la voile "La Route du Rhum", où mon travail consiste à faire des passages de banderole le long de la côte entre le Cap Fréhel et la Pointe du Groin. Il y a alors plus

d'un million de personnes au sol sur cette côte ! Dans ces circonstances, l'expérience compte beaucoup pour obtenir des autorités des accords de vol ; pour ces occasions un N.O.T.A.M. est déposé. Il y a pourtant beaucoup de monde en l'air : la dernière fois, dix hélicoptères évoluaient dans le même secteur que le mien.

D'autres fois, j'emmène des cameramen ou photographes pour des prises de vues aériennes ou régulièrement, un ingénieur chargé de surveiller l'évolution des algues vertes sur le littoral. Pour obtenir ce type de travail, il faut toujours être présent sur le terrain, être la personne sur qui l'on peut compter, être fiable, c'est le seul moyen de durer sur le plan professionnel dans l'ULM, il n'y a pas de secret.

Ayant de bonnes relations avec mon entourage sur le terrain, il y a 4 ans, il m'a été proposé de remplir la fonction d'agent AFIS à la tour de contrôle de Morlaix, travail que j'exerce à mi-temps avec quelques extensions pour les vols IFR. Cela me permet d'obtenir un complément de revenus tout en restant sur le terrain à côté de mon activité professionnelle.

Lorsque tu tires la banderole, tu n'as pas le droit à la panne moteur, tu es toujours au-dessus de l'eau et des plages envahies !

Quand cela arrive, il n'y a qu'une solution, l'amerrissage ! J'y ai eu droit une fois, à mes débuts, dans le Finistère sud. Je tractais une banderole à bord d'un pendulaire motorisé par un Fuji-Robin équipé d'un réducteur à courroie, quand ce dernier à rompu, entraînant avec lui la banderole. Trop au large pour rejoindre l'intérieur des terres, les plages, il ne fallait pas y compter, j'ai donc choisi d'amerrir à côté d'une embarcation afin d'y trouver un premier secours ! De façon très étonnante, tout s'est déroulé en douceur. J'avais détaché ma ceinture de sécurité et me suis enfoncé dans l'eau très lentement, quelques brasses ont été nécessaires pour rejoindre l'embarcation où j'ai retiré ma combinaison et mon casque. Ainsi allégé, j'ai replongé pour m'occuper de ma machine, qui m'attendait flottant entre deux eaux, grâce à l'air sous l'aile et dans les pneus. J'ai réquisitionné le

WHO'S WHO

masque et le tuba d'un plongeur afin de désolidariser l'aile du chariot. Je me revois encore dans l'embarras avec mon chariot à bout de bras qui flottait et disant au plongeur qui observait la manœuvre "débrouille toi avec ça !" Je n'ai rien dit de plus et très sympathiquement il s'exécuta et ramena avec l'aide de ses palmes le tout. Pour finir, j'ai sollicité deux bateaux pneumatiques venus de la plage sur lesquels j'ai fait reposer chaque extrémité de l'aile avançant ainsi jusqu'au rivage. Le soir même, je passais tout à l'eau douce. J'ai démonté le moteur et l'ensemble de la machine a refonctionné quelques jours plus tard !

Tu as été le premier à avoir mis un 912 sur un Clipper Air Création !

Si j'ai franchi le pas, c'était uniquement pour la compétition, il me fallait un moteur qui ne consomme pas et je n'avais pas le choix ! Je ne suis pas du tout pour ce type de motorisation en pendulaire, je la trouve trop lourde et trop puissante, même si pour le tractage de banderole c'est intéressant. Mais il s'avère qu'en compétition, le 912 fait la différence, que ce soit en Turquie aux premiers Jeux Mondiaux de l'Air ou en Afrique du Sud lors des Championnats du monde, nous en avons eu la preuve et là, y'a pas photo !

Quel est ton plus beau souvenir de vol ?

Actuellement je n'ai pas envie de me diversifier dans le pilotage, d'autres types d'ULM comme le paramoteur ou l'autogire. En revanche, la voltige aérienne me passionne et m'enthousiasme profondément, je la pratique comme un plaisir personnel qui me procure la joie la plus intense que je n'avais connu auparavant dans les airs. J'apprends cette discipline sur un CR 100 Robin à Laval, chez Roméo Golf avec Didier Quinton. Je vous l'assure, la voltige procure du plaisir à l'état pur. J'espère d'ailleurs pouvoir avoir un jour ma propre machine de voltige, un S9 Rans, par exemple.

Ton plus mauvais souvenir ?

Je venais d'acheter d'occasion une superbe petite machine américaine, un Phantom, un 3 axes monoplace. Après la prise en main de l'appareil qui s'était parfaitement déroulée, j'ai entrepris de rentrer chez moi en vol, quand soudainement pendant la pente de montée, j'ai constaté une importante perte de régime moteur. Je me trouvais déjà

à 100 mètres d'altitude et avais de quoi poser en sécurité dans l'axe comme il est indiqué dans les manuels de pilotage au chapitre de la panne moteur au décollage. Je n'en ai pas tenu compte me rendant coupable d'une énorme ânerie à laquelle il m'a semblé assister en tant que spectateur. J'ai commencé par un virage à droite de 90° pensant qu'avec ce genre d'appareil léger, et comme le moteur fonctionnait toujours, je pourrais regagner le terrain. Aujourd'hui je m'en veux encore d'avoir persisté dans mon erreur. Et ce qui devait arriver, arriva ! Avec une faible altitude et peu de vitesse, j'ai fini par une manœuvre très scabreuse, un virage très serré. A l'arrondi, j'étais toujours incliné, l'aile toucha le sol et j'ai pulvérisé ainsi ma machine.

Heureusement je suis sorti indemne, et je tiens à préciser que j'ai consciemment pris ce gros risque parce que j'étais seul à bord ; il est évident qu'avec un passager ou un élève, je n'aurais jamais tenté cette folle manœuvre. Qu'au moins cette leçon vexante à mon égard serve aux autres : n'essayez jamais de rejoindre votre point de départ après une panne moteur au décollage...

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

J'aime l'esprit de départ de l'ULM où l'essentiel était le décollage court, c'est-à-dire d'un champ. Il ne faut pas perdre cela de vue, avoir une machine tout terrain pouvant décoller en 100 mètres. La nouvelle réglementation avec la vitesse mini de 65 km/h et la charge maxi vont dans ce sens, gardant l'esprit initial de l'ULM et ça c'est bien. Mais pourquoi faut-il toujours tout réglementer ?

Les motoplaneurs et appareils type MCR proposent de nouvelles technologies qui font avancer l'aéronautique en général et nous ouvrent de nouvelles perspectives - vitesse, confort - je dis "bravo". Mais n'oublions pas l'ulmiste basique qui ne veut que voler au-dessus de sa commune avec un simple pendulaire. Toutes ces formes d'ULM doivent cohabiter sans que les surenchères à la performance nous privent un jour de la liberté de décoller de notre champ. Cela n'est pas simple !

Pourrais-tu nous parler de la compétition et de ce qu'elle t'apporte ?

J'ai toujours eu un esprit de compétition, très jeune déjà la course de motocross me fascinait et me tentait beaucoup, mais à cette époque je n'avais pas les moyens suffi-





sants pour satisfaire ce désir. Je me contentais d'observer les courses sur le bord des circuits. J'ai aujourd'hui pris un peu une revanche dans ce domaine en participant à quelques compétitions ULM. J'aime vraiment m'entraîner et préparer ma machine à fond pour ces épreuves, mettre toutes les chances de mon côté dans l'espoir de gagner. Cela ne m'empêche pas de commettre de grossières erreurs comme celle commise aux derniers Championnats de France où après avoir réalisé de bons scores sur les premières épreuves, nous avons eu un problème mécanique dû à un bouchon bricolé qui a sauté en vol, nous gratifiant d'un zéro pointé sur l'épreuve, ruinant nos espoirs de titre de Champion de France 3 axes biplace. Tous les compétiteurs, qu'ils aient ou non une chance de gagner, font preuve d'une certaine volonté à se remettre en cause en se mettant sur la ligne de départ. Dommage qu'il n'y ait pas plus de compétiteurs !

Rappelle-nous ton palmarès

Je n'ai commencé la compétition qu'en 1995. Depuis le début, je suis accompagné par le même copilote et navigateur, Vincent Bisiaux, un ancien élève. Ensemble, nous avons remporté deux titres de Champions de France en pendulaire : en 1995 et 1997. A ceci s'ajoutent une médaille d'argent en 1997 aux premiers Jeux Mondiaux de l'Air en Turquie et une 6^e place en Afrique du Sud aux championnats du monde de 96, une compétition très bien organisée et très disputée - la place dont je suis le plus fier d'ailleurs.

Si tu avais une devise dans la vie ?

Je crois que je reprendrais celle de la ville de Morlaix où je vis et qui dit : "S'ils te mordent, mords-les !"

Aurais-tu une blague pour conclure ?

Ce n'est pas vraiment une blague, mais une situation récente qui m'a fait sourire. Pour l'observation des algues vertes, il nous arrive de voler plus de 3 heures et la dernière fois, mon passager a emporté un vrai repas entrée-plat-dessert. Aujourd'hui on est aussi bien que chez Air France avec même le plateau repas servi en cours de vol ! Il est loin le temps où un vol ne durait que quelques minutes pendant lesquelles nous avions eu le temps de nous faire quelques frayeurs et devenir presque sourds. Belle évolution pour nos ULM ! ■■■