

PIERRE POUCHÈS

Si vous pratiquez l'ULM depuis quelque temps, ce nom n'a pas pu vous échapper. Pierre fait partie des personnages incontournables de l'aviation ultralégère ; par son investissement personnel, il est devenu une référence dans le milieu des ultra-légers. Gourou des compétiteurs, il est aujourd'hui titulaire d'un doctorat ès Rotax attribué par les 1200 pilotes qu'il a déjà formé. Il peut vous diagnostiquer à l'oreille un problème mécanique et le résoudre presque à coup sûr dans la demi heure qui suit.

Son caractère entier et sa forte personnalité ont pu en surprendre certains avant qu'ils ne comprennent que le personnage ne se prend pas au sérieux. Mais son charisme est tel de nos jours qu'il attire la confiance de tous, ses analyses et commentaires mécaniques sont devenus paroles d'Évangile. Pour le constater, il vous suffit de le suivre lors d'une manifestation telle que celle de Blois et vous ne ferez pas 5 mètres sans qu'il ne soit interpellé pour recevoir congratulations et remerciements des pilotes croisés sur son chemin. Pince sans rire, ce comédien de nature à l'accent du terroir a toujours la répartie et le bon mot pour créer autour de lui une atmosphère de bonheur et de joie de vivre qui vous plonge inmanquablement dans l'ambiance Pouches. Bonne bouffe, humour, amitié et ULM : n'est-ce pas là ce que nous recherchons pour nos cours de récréation ? Pierre en est un excellent catalyseur avec lequel on se rend compte que la vie est belle et que le ciel reste le plus beau terrain de jeu quand nos jouets tournent rond...

GF : depuis quand fréquentes-tu le milieu ULM ?

PP : Pour commencer, j'habite en France où je suis agriculteur au sud de la Garonne ; la France s'arrête à la Garonne, de la Garonne au Lot, ce sont des frontaliers ; au-delà, je ne sais pas si cela existe !

Un jour, un ami passe me voir et me demande si je suis intéressé par l'achat d'une machine qui ressemblait à un avion sans en être un réellement mais qui volait et pouvait effectuer le traitement agricole !

Sans vraiment en connaître plus sur le sujet et après m'être fait expliquer les caractéristiques de la machine, j'ai passé commande pour le club local de ce qui s'est avéré être un Patrilor. Grande fut ma surprise lorsque, quelque temps plus tard, à l'occasion de la fête du village, nous avons été survolés par une machine faisant un boucan d'enfer avec 4 pattes qui pendaient, le tout se déplaçant à 50 km/h. Rapidement, quelqu'un m'explique qu'il s'agit de la nouvelle machine que des types venaient d'acheter au lieu-dit "des lacs". Je compris alors de quoi il était question et je pouvais de ce fait admirer pour la première fois mon capital ! Il en fut ainsi tous les soirs et puis de façon de plus en plus fréquente par la suite.

Tu avais acheté cette machine avec l'idée d'apprendre à l'en servir ?

Cela n'était pas ma préoccupation principale, j'avais fait cet investissement pour le club qui me rembourserait avec les leçons mais de mon côté j'avais et j'ai toujours d'ailleurs de nombreux pôles d'attractions. Je m'occupe de l'organisation des fêtes dans mon village et de diverses associations. Ce n'est qu'une fois la saison terminée et les touristes repartis que je peux à nouveau m'accorder un peu de temps libre.

Pendant l'une de ces périodes privilégiées alors que je faisais nager un asticot, j'ai vu l'engin qui me survolait. N'ayant aucune touche, je me suis dit : "Allons voir l'appareil de plus près". Je suis monté dedans et depuis je n'en suis plus descendu ; cela remonte au début des années 80.



Comment es-tu devenu ce spécialiste en mécanique ?

À la base, j'avais une formation de motoriste, certes plus spécialisée dans le diesel mais du diesel au 2 temps, il n'y a pas des kilomètres qui les séparent ! D'autre part, le Patrilor était équipé d'un moteur Hirth qui tombait en panne toutes les demi-heures. Durant ma formation, j'ai compté jusqu'à 30 vaches ; après, je ne les ai plus comptabilisées. C'est impressionnant, mais la machine avait au moins l'avantage de se poser très lentement. De fil en aiguille, je me suis mis à entretenir cette machine puis celles de copains par la suite qui me sollicitaient voyant que cela me plaisait et qu'effectivement j'y prenais goût. Plus tard, nous nous sommes rendus compte qu'à l'autre bout du département d'autres types partageaient cette passion au sein de différents clubs naissants. De ce fait, en 1983 ou 84 nous avons créé le mouvement départemental des pilotes ULM du Gers, le comité départemental avant la lettre.

Vous vous êtes réunis dans quel but ?

Ce comité ne fonctionnait pas de façon classique, il s'agissait plutôt d'un gros club du genre association de consommateurs qui s'auto-démendaient pour obtenir des autorisations

L'homme qui parle à l'oreille des chevaux vapeurs !

de vol et l'ouverture de plates-formes. La fédération nationale était naissante et, de ce fait, pas forcément bien organisée. Pour communiquer entre nous, nous éditons un journal semestriel. Jusqu'au jour où un numéro de cet éditorial tomba entre les mains des membres du comité directeur de la Fédération qui furent intéressés par notre action ; ils m'ont demandé si je voulais faire partie des leurs. C'est ainsi que j'ai rejoint la Fédération en mars 1989 où il m'a été demandé ce que je savais faire, quelles étaient mes compétences et spécialités et ce que je souhaitais proposer. Je leur ai expliqué que je donnais des cours de formation en mécanique sur le diesel hydraulique à la chambre de l'Agriculture et au ministère de l'Agriculture. Logiquement, j'ai soumis de créer un centre de formation pour l'entretien des machines des particuliers, mon idée étant d'augmenter la sécurité en expliquant aux pilotes le fonctionnement d'un moteur et son suivi au quotidien. L'idée a plu mais a apparemment demandé une certaine réflexion car j'étais le petit nouveau et je n'ai pas eu de réponse formelle à ma proposition. Ce n'est qu'en 1990, lorsque j'ai relancé le sujet, que le président Lemouton a réuni le comité directeur afin d'obtenir l'approbation de ce dernier en assemblée générale.

En quoi consiste réellement un stage dans ce centre de formation ?

Depuis sa création en 1991, l'école de mécanique conserve le même but si ce n'est que les conditions de stage ont largement été améliorées. L'objectif n'est pas de former des ingénieurs en 4 jours ; ne l'étant pas moi-même, le problème ne se pose pas. Ce que nous souhaitons, c'est qu'au bout de 4 jours un participant comprenne le rôle des lubrifiants et comment les choisir ainsi que les carburants ; de même qu'il sache à quoi ressemble un carburateur. Il ne s'agit pas non plus que le stagiaire apprenne à refaire un moteur mais étudie les différents cas qui ont été la cause d'une panne, l'influence de l'entretien afin qu'il évite de reproduire la même erreur de son côté. Nous parlons là des stages destinés aux amateurs. Il en existe aussi destinés aux professionnels qui sont d'un tout autre niveau. Nous abordons les réparations plus lourdes avec prise de décision comme le réalésage de cylindre... Ces stages sont de 6 jours et nous acceptons les candidats qui ont

déjà acquis de bonnes connaissances et de sérieuses bases en mécanique. Il en va de la crédibilité de notre rôle au sein de la Fédération.

Es-tu rémunéré pour ces stages ?

Si je les fais, c'est à titre bénévole ; pour vivre, j'ai d'autres activités : mon exploitation agricole céréalière et des ateliers de mécanique. Si j'organise ces stages, c'est parce que j'y prends du plaisir !

A mon âge, je ne les fais plus pour la passion de la mécanique mais pour les connaissances et le réseau d'amis qu'ils me procurent. Comme tu as pu le constater, à Blois je ne peux pas faire 10 mètres sans être interpellé et cela m'amuse. Je trouve cela très sympathique !

Où sont organisés ces stages ?

Au départ, ils se déroulaient chez moi à Marsolan Lectoure, un petit village du Gers où se trouve ma plate-forme. Mais aujourd'hui, il est fréquent que les stages soient organisés directement sur d'autres bases qui m'accueillent. Je suis contacté à 80 % par des professionnels et le reste du temps ce sont des clubs qui m'appellent.

Pierre Pouchès en 1993, lors d'un des premiers stages de mécanique organisés dans l'atelier fraîchement aménagé de Marsolan. ▼



Tu t'occupes aussi de l'équipe de France lors de compétitions ?

Depuis 1990, je vais suivre et aider les compétiteurs lors de leurs déplacements. Mon rôle est celui de mécano avant la compétition puis je me transforme en infirmier ou psychologue pendant celle-ci. J'ai toujours une boîte de cachets contre la chiasse et autres petits problèmes mineurs de santé ; je réconforte, remonte le moral et m'occupe parfois plus des bonhommes que des machines...

Quels sont tes rapports avec les pilotes ?

Cela reste très variable : certains me prennent pour un sorcier et se repose entièrement sur moi, d'autres m'évitent ou viennent me voir uniquement lorsqu'ils ne peuvent pas faire autrement. Il m'arrive souvent de repérer une anomalie ici et là que je signale à l'intéressé ; je la rectifie et il repart rassuré !

Le fait de suivre les compétitions a l'avantage de te faire voyager ?

Ça, c'est le côté attrayant de l'aventure mais il m'arrive aussi, comme lors des Championnats de France, que l'on m'appelle la veille de la compétition, à minuit, en catastrophe, afin que je me rende à l'autre bout de la France.

Des types sont bloqués, il faut les dépanner ; je me souviens de la fois où j'ai roulé de nuit, je suis arrivé à 8 heures sur le terrain pour refaire un 462 et à 9 heures, les mecs étaient en vol.

WHO'S WHO

Il fallait faire vite sinon la compétition était finie pour eux (salut Boubou et Lilette !) ! Des anecdotes semblables ne manquent pas comme récemment l'histoire de ces vétérinaires responsables de l'évolution sanitaire de parcs animaliers du Cameroun qui ont rencontré de gros ennuis avec le 912 d'un Zenair dont ils venaient de monter le kit pour l'observation et la surveillance animalière. Leur cause m'a plu et je me suis rendu sur place pour les aider.

Combien de temps es-tu resté sur place ?

Deux fois 3 semaines. La première fois j'ai réparé le moteur en commençant par refaire l'installation électrique. Quant à mon deuxième séjour avec eux, je réserve ce passage pour la conclusion comique ! Une autre fois, des militaires gabonais ont fait appel à mes services pour leur marine ou encore la garde rapprochée du roi du Maroc pour former sur place les mécanos ; ils utilisent des ULM Tornado pour travailler. Ma caserne de résidence était le Hilton de Rabat, ce qui est tout à fait convenable... J'ai été amené à me rendre à la Réunion, la Martinique, la Guadeloupe, la Turquie, en Hongrie et j'en oublie...

Te souviens-tu de ton plus gros malheur ?

Ce qui m'a le plus retourné a été la perte considérable d'amis en 1991 qui fut une année catastrophique avec 39 accidents d'ULM au niveau national. Sur ces 39 disparus, j'en connaissais très bien 19 et la perte de ces copains m'a beaucoup fait douter sur le fait de continuer dans cette discipline. A un moment, j'ai réellement pensé arrêter de voler !

Comment analyses-tu cette catastrophe ?

L'année 1991 s'est avérée mauvaise pour beaucoup de disciplines : il y a eu des morts en football, au rugby et même en ping pong ! Je pense que, d'autre part, les facteurs humains y sont sûrement pour beaucoup : l'économie nationale se portait mal ; licenciements et chômage font que parfois le type qui part pour un petit vol se trouve la tête prise par ses problèmes essentiels et perde par la même occasion la concentration du pilotage. Ce n'est peut-être qu'une hypothèse parmi d'autres mais elle me semble valable.

Que penses-tu de la réglementation actuelle ?

Je dis attention ! Personnellement, je pense que nous faisons fausse route ! Qu'est-ce qu'un ULM ? "Une machine simple tout terrain pas chère !" Et que voyons-nous arriver en masse sur le marché ? Le contraire ! Avec le Rotax 914. Je crois sincèrement qu'au niveau de la réglementation nous allons avoir à subir une 2^e couche de restrictions, cela nous pend au nez.

Que faut-il faire ?

Le problème n'est pas simple avec ses sangsues

de l'aviation qui cherchent à recréer ce qu'ils viennent de quitter ; lorsque l'on apprend qu'à Blois sur le salon l'année dernière une machine s'est vendue 600 000 francs...

Aurais-tu un message à faire passer ?

Ce qui m'attriste le plus dans notre mouvement réside dans le fait que nous ne voyons pas assez de nouvelles têtes arriver à l'ULM, cela manque de jeunes. Ils représentent l'avenir et sans avenir où allons-nous ? Je me demande parfois si nous ne sommes pas en train de construire une grande maison de retraite ! Des efforts ont été réalisés au sein de la Fédération avec des aides financières à la formation par un système de bourse. Mais nous n'arrivons pas à dépenser le budget consacré à cet effet car peu de jeunes sont intéressés par l'ULM. Cela s'explique simplement. Premièrement, ils ne connaissent peut-être pas les sports de l'air ; deuxièmement, il est normal qu'avec leurs premiers salaires ils préfèrent acheter une voiture ou une moto pour emmener leurs copines. D'autre part, un véhicule permet de se déplacer, de voyager, c'est une priorité ! Troisièmement, aujourd'hui tout doit aller très vite ! S'investir dans une formation qui demande en moyenne un an sans oublier le coût d'acquisition d'un ULM nécessite une forte motivation du jeune !

Aurais-tu un message à faire passer au sujet de la mécanique ?

Cela ne sert à rien de trop vouloir en faire avec des cadrans et des comptes-tours à la C. Plus une machine possède d'options plus son propriétaire a des chances d'être emmerdé. Lorsqu'il n'y en a pas, cela ne tombe pas en panne ou si tu préfères plus c'est simple, moins c'est compliqué. Au moins, c'est clair !

Quels types de pannes es-tu amené à constater le plus fréquemment ?

A partir du moment où quelque chose existe, cela peut se détraquer. Je peux expliquer à nouveau par exemple, les effets de la disparition du plomb dans le carburant. Dans tous les carburants, il existe à l'état naturel des acides. On y ajoute des alcools dans le but de fixer l'indice d'octane. Ces produits se combinent avec l'eau que contient l'air d'admission et sont évacués par l'échappement après être passés dans les cylindres. Ceux qui restent dans les parties froides du moteur, comme les carburateurs, forment des résidus que l'on appelle "esther". Il s'agit d'une espèce de gélatine qui se forme dans les puits d'aiguille et qui va freiner le passage de l'essence et appauvrir le mélange au point de serrer le moteur.

Pour y remédier, le conseil que je donne est d'ouvrir de façon bête et discipliné, au moins une fois par mois, la ou les cuves de carburateurs, de déposer le porte-gicleur et le puits d'aiguille que l'on plonge dans un solvant type "trichlo". Tu sèches bien, tu essuies la pointe de l'aiguille, remonte le tout et c'est fini ! Ainsi tu supprimes 80 % du risque de serrage !



Ce n'est rien à faire, mais c'est ce que l'on transmet pendant le stage. Que le stagiaire soit capable d'aligner un vilebrequin n'est pas ici le but recherché mais qu'il sache choisir son huile, qu'il puisse régler et nettoyer un carburateur en vérifiant sa cuve me semble indispensable...

Depuis 10 ans, je tourne au sans plomb avec un 503 puis un 447 et un 582. Je n'ai jamais connu de problème et, lors du démontage des moteurs, il y avait toujours beaucoup moins de calamine que sur les moteurs d'amis qui tournaient en plombé !

Ceci grâce au benzène que contient le sans plomb, le benzène est un solvant puissant qui décape et quand il n'y a pas de dépôt de cala-



◀ Pierre en plein boulot pendant les derniers Championnats d'Europe ULM à Levroux.

Lorsque l'on prépare son mélange et que l'on ne l'utilise pas immédiatement, y a-t-il un risque de vieillissement du produit ?

Oui, mais cela dépend d'énormément de facteurs différents et il est très difficile de définir une durée de vie standard du produit.

Ce que je préconise lorsque l'essence est restée stockée longtemps dans un réservoir consiste à mélanger de l'essence neuve dans une proportion d'un tiers d'ancienne pour deux tiers de neuve !

Et pour les huiles, faut-il choisir synthèses, semi-synthèses ou minérales ?

Le choix se fait entre synthèse et semi-synthèse, en préconisant la semi-synthèse car la synthèse a été prévue pour des moteurs dont les régimes de rotation sont très élevés. Dans notre cas, les régimes sont plutôt lents avec une moyenne de 6 500 tours/minutes et pas particulièrement chauds. Un Rotax 503 Safari monté sur d'autres types de machines type moto neige peut monter jusqu'à 13 000 tours/minutes. Pour résumer sans trop se prendre la tête, il faut retenir que les huiles de synthèse ont été conçues pour résister à la centrifugation et restent fixées par effet électrostatique. Les additifs sont identiques dans les 2 cas car que ce soit synthèse ou semi-synthèse ce n'est que le support qui diffère : l'un est un dispersant, l'autre un solvant ; l'un ne brûle pas, l'autre si. Il faut simplement retenir que la semi-synthèse donne un excellent résultat et ce n'est pas la peine de s'emmerder pour rien !

Après, il y a les huiles de type hors-bord qui conviennent dans les nouvelles normes aux moteurs refroidis par un liquide mais ne sont pas compatibles aux moteurs à refroidissement par air car le point éclair des huiles est trop bas. Le point éclair est le moment où l'huile passe de l'état de lubrifiant à l'état de carburant.

Si tu avais une devise dans la vie ?

Pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple !

Il paraît que tu as de beaux projets pour l'avenir ?

Certes, à 55 ans je suis resté très jeune dans la tête mais ma santé m'a joué de très mauvais tours au niveau des cervicales qui m'ont provoqué des paralysies. Pour profiter à fond de l'existence, je n'évince aucune proposition

comme celles dernièrement de l'ONU pour 2 à 3 missions au Laos et à Haïti. Une personne formera les pilotes et moi les mécanos. D'autres organisations privées m'ont contacté pour des missions africaines...

Combien as-tu formé de personnes depuis que tu t'occupes de cela ?

Nous sommes actuellement à 1 600 personnes soit 20 % du personnel naviguant. Si l'on se fie aux études de statistiques, quand on touche 10 % d'une population ciblée, c'est très très beau et lorsqu'on arrive à 20 %, cela devient exceptionnel !

Aurais-tu une blague pour conclure ?

Il s'agit de la fois où je m'étais rendu au Cameroun pour dépanner les vétérinaires qui avaient de gros problèmes avec leur 912. J'avais refait l'installation électrique et tout fonctionnait très bien quand nous avons décidé de confier l'appareil à un pilote de chasse camerounais, un officier qui était le meilleur pilote local.

Excuse-moi, tu n'essaies pas une machine que tu viens de réparer ?

Je ne monte jamais dans une machine d'essai ou lors d'une manifestation, c'est un principe que j'applique depuis qu'à 3 reprises j'ai fini la tête dans les ronces ! Des types m'avaient proposé de monter dans leur rateau et nous nous sommes pris des gamelles d'enfer. Je ne suis pas et ne veux pas être un spécialiste des structures ; je ne sais pas faire dans ce domaine, chacun son truc. Pour en revenir à notre pilote de chasse, sachant qu'il y avait eu des problèmes moteur, il nous informe qu'il allait essayer le moteur sur la piste.

Il s'aligne sur la piste qui fait 3 800 mètres quand même, puis s'élance plein pot en roulant puis réduit et fait demi-tour et se relance dans l'autre sens plein pot à nouveau jusqu'au moment où il se retrouve en l'air alors qu'il ne voulait pas voler ; il tire, il pousse, rebondit à droite et à gauche. Se trouvant ainsi embarqué, il tape sur une roue et pète la fusée. La jambe de train plantée dans le goudron, l'appareil part en travers et termine sa course dans un fossé. A l'impact, l'appareil se transforme en accordéon en se raccourcissant d'un bon mètre. Les 2 ailes sont parties à plat dix mètres devant. Le pilote, lui, n'en finissait pas de sortir de l'appareil. Il devait bien faire 2 mètres 10 et, lorsqu'il m'a vu, il m'a dit : "Dis donc là, ton engin il n'est pas solide !"

Malgré la catastrophe que cela représentait pour les vétérinaires qui avaient investi beaucoup de temps et perdaient de la crédibilité auprès des autorités locales sur leur projet, je n'ai pas pu m'empêcher d'éclater de rire. Aujourd'hui encore, lorsque je me remémore ce grand type sortant de l'épave je ne peux m'empêcher de rire. Pour l'anecdote, nous sommes revenus quelques temps plus tard avec un spécialiste de la structure, 2 m² de tôle et cinq mille rivets et il nous a fallu 15 jours pour remettre l'appareil en état de vol... ■■■

mine cela signifie meilleur refroidissement ; ainsi le moteur ne s'en porte que mieux.

Pour les 2 temps il n'y a pas photo, le sans plomb est meilleur ?

Le plomb n'a aucun intérêt pour les moteurs 2 temps ; il ne sert qu'à amortir le choc des soupapes sur le siège des moteurs 4 temps. Il est vaporisé par la température de l'explosion puis, par l'effet du refroidissement, redevient solide à 296° au contact des sièges des soupapes qui, elles, sont à environ 180°. Ce sont ces particules de métal qui vont amortir les chocs et faire que les soupapes vont perdurer. Sur les moteurs 2 temps, il n'y a pas de soupapes, le problème ne se pose donc pas !