

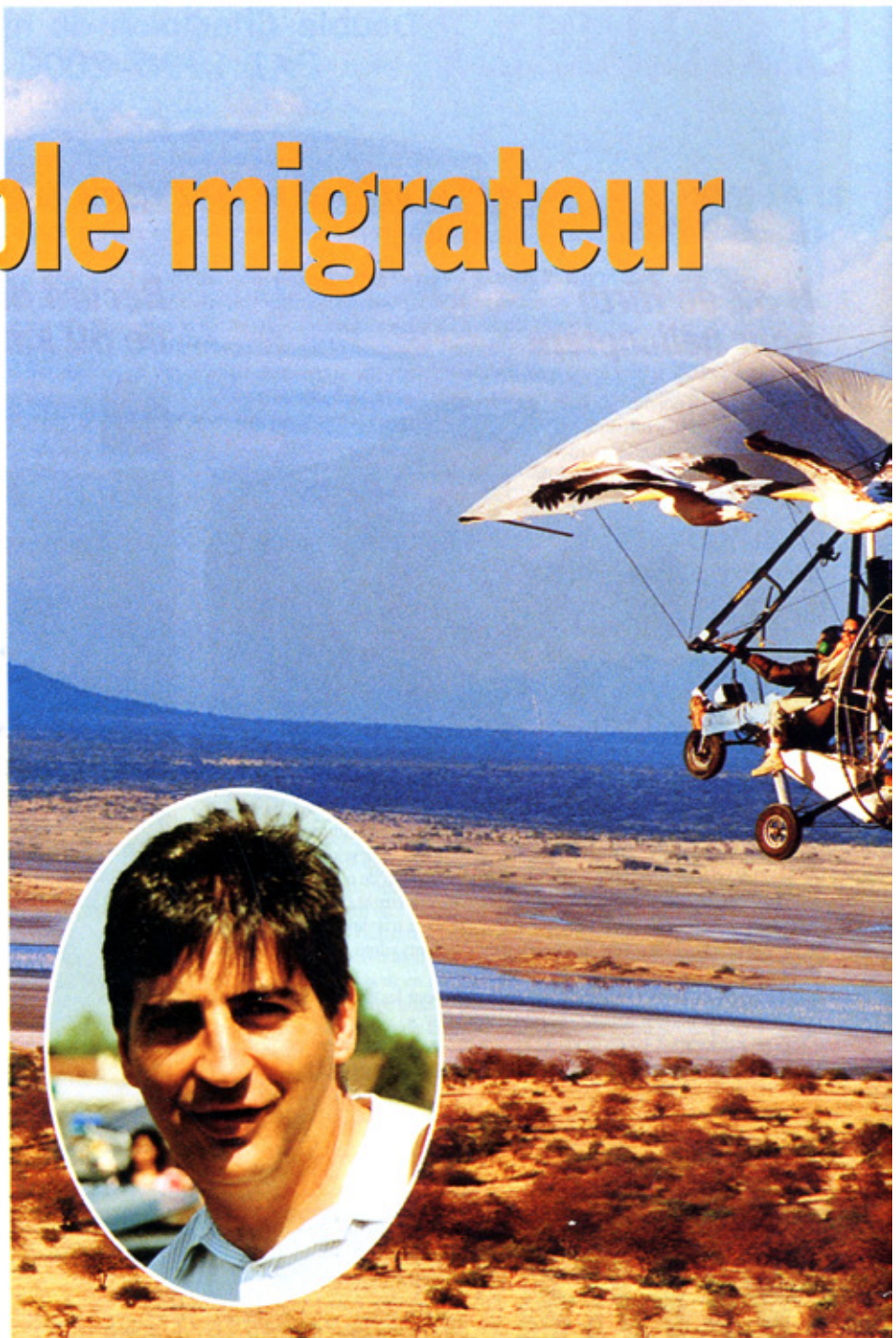
Le Peuple migrateur

Ce film représente un réel événement dans le petit milieu des ULM. Pour la première fois au monde, une grande production a été tournée grâce à nos appareils et à leur domaine de vol. Si l'ULM véhicule encore trop souvent une image négative, l'occasion nous est donnée, grâce à ce travail, de prouver son efficacité et sa fiabilité, nous rappelant, une nouvelle fois, que le plus dangereux dans l'ULM reste le pilote !

afin de mieux comprendre comment s'est organisé le tournage, nous avons fait, dans cette rubrique, coup double car nous allons tout d'abord faire plus ample connaissance avec André Saint Germes qui a participé à cette fabuleuse aventure depuis le début, en tant que pilote spécialiste et responsable de l'entretien de la flotte. André est, avant tout, un passionné du monde aéronautique. Pilote avion, cet ancien garde républicain et mécanicien hélicoptère est aussi un pilote pendulaire très expérimenté. Mes questions, à son sujet, n'ont qu'un seul but : nous embarquer tous à bord de son appareil, afin d'essayer, par ses réponses, de nous projeter dans cette surprenante aventure aéronautique. Il me semble que, seuls, les pilotes que nous sommes comprendront réellement l'envergure d'une telle entreprise !

Depuis quand voles-tu ?

Mon parcours aéronautique débute en 78 par le brevet avion. Après 60 h, j'ai arrêté pour raisons financières. C'est en 1982, en poste dans la région parisienne dans la Garde Républicaine, que j'ai découvert l'ULM à Persant-Beaumont par l'intermédiaire de Roland Magallon. Au cours de de la même année, durant les vacances, j'ai appris à piloter un pendulaire avec Guy Defrance dans le Sud-Ouest. Ensuite, ce fut l'escalade standard dans les qualifs : en 85/86 biplace pendulaire et 3 axes jusqu'à ma qualifi-



▲ Hagadi Lake Kenya. Sarka Jiraskova, Galatée films

En médaillon, André St-Germes quelque part en France.

A droite, Le vecteur principal du film qui a permis de tourner la plupart des prises de vues en vol. Le train avant bicyclette permet de descendre le cadreur pour le dégager au maximum. L'engin a été élaboré chez Cosmos et utilise une simple surface.

cation instructeur en 1987. Entretemps, une escapade au Kenya en compagnie d'Alexis Peltier pour le compte de Yann Arthus-Bertrand concernant un reportage sur la migration des gnous, me donna le virus des voyages. Celui-ci d'ailleurs faillit se terminer par un séjour de 7 ans dans les prisons tanzaniennes pour espionnage.

De retour en France, dans les années qui ont suivi, j'ai alterné petits boulots et heures de vol pour me fixer en région Champagne comme mécano hélico dans une société d'épandage agricole. C'est dans cette dernière que j'ai rencontré un "ténor" du rotor : Vincent Hoffmann.



Il m'a appris les rudiments de pilotage hélico et m'a inoculé le virus de l'autogyre... Disparu le 16 septembre 2001, je tiens, par ces lignes, à lui rendre hommage, c'était un très bon ami, très compétent, l'hélico et l'ULM ont perdu un grand Monsieur.

Comment es-tu arrivé sur le film ?

Par hasard. Je passais mes week-ends sur une base ULM à côté de Coulommiers, gérée par un copain de l'époque "Persant-Beaumont", David Rumoroso, que tous les anciens connaissent. C'était fin 1998, il me montre une annonce parue dans votre mensuel qui disait approximativement

cela : "Société de films recherche pilote ULM biplace pour films avec des oiseaux", je fus sceptique quant au sérieux de l'offre. Après discussions, il décida tout de même d'aller voir. Deux semaines plus tard, on se retrouve. Il m'explique alors ce qu'il a vécu : "Des gens assez bizarres, qui font coin-coin avec une trompette suivis par des canetons ! Le but du jeu consiste à leur faire suivre un ULM pour un film sur la migration des oiseaux !"

Il semblait à la fois sceptique et emballé. Intrigué, je décidai de suivre l'affaire. Début 99, l'annonce repasse. J'envoie un CV sans trop y croire et reçois par retour une convocation pour le week-end suivant pour une prise de contact en Normandie.

Sur place, je rencontre le pilote chargé du recrutement : Philippe de Cressac. On blablatte, il me fait visiter les lieux, on re-blablatte, on sympathise, il m'amène en vol avec des oiseaux, je trouve cela magique. Banco ! Je marche !

Fin février 99, j'entamais, sans le savoir, la plus belle et longue aventure, je pense, de ma vie !

Combien d'heures de vol avais-tu dans ta musette à ton arrivée et quels furent les problèmes majeurs que tu as rencontrés durant tes vols ?

Je suis arrivé sur le site avec 1 500 h environ, sans formation particulière, mis à part quelques essais en épandage agricole.

D'entrée de jeu, on m'a confié l'entraînement au vol qui consiste à rouler avec un ULM suivi par une cohorte de jeunes oiseaux encore non aptes au vol. J'étais frustré !

Quelques heures plus tard, j'étais totalement vidé nerveusement. Imagine, tu essaie de rouler au pas, avec des boules de plumes complètement "speed" qui courent dans tous les sens, au travers des roues et dont on t'a recommandé de ne pas toucher une de leurs plumes.

J'ai fini la journée non frustré, mais très angoissé sur





le futur du boulot qui m'attendais. Je me disais : "Au sol, c'est pas triste !... Je sens que je vais en avoir pour la partie vol !"

Effectivement, ce ne fut pas triste. Le gros problème, c'est qu'il faut savoir gérer une multitude de choses.

Il faut décoller rapidement, ensuite, dès les roues décollées, tout pousser pour se mettre au second régime limite enfoncement, regarder derrière pour ajuster ta vitesse aux oiseaux qui doivent te suivre au plus près, jouer de l'accélérateur au centième pendant plusieurs dizaines de mètres avant de t'élever de 3/4 mètres.

Bien sûr, juste avant, tu as intégré dans ta mémoire, 1) la ligne électrique à environ 400 m devant, 2) la haie à droite, 3) les peupliers qui, avec le vent et ses rafales, t'envoient des rabattants, 4) que ce dernier n'est jamais dans l'axe (!), 5) que l'accompagnateur est beaucoup plus lourd que prévu (!), 6) qu'il crie et gesticule comme un fou pour encourager les oiseaux (!!!), 7) qu'il t'engueule parce que tu vas trop vite !!!... Mais, c'est quoi ce boulot de "bargé" ?

Certains penseront que j'exagère : pas du tout ! Tous les pilotes du site diront qu'ils ont vu ou fait plus que cela sans sourciller.

Ceci n'est qu'une partie des problèmes, la météo, en particulier, est très présente dans notre quotidien : le brouillard qui monte sur le retour, ou la pluie, ou le vent qui s'est levé, sans parler des thermiques et autres bricoles du même style. A ce propos, je voudrais signaler un phénomène souvent rencontré par mes amis et moi-même en période hivernale, qui peut s'avérer dangereux si l'on n'y prend garde : le givrage de l'aile avant ou en cours de décollage. Quelques exemples pour mieux comprendre :

- **Quelque part en Normandie, décollage à la pointe du jour pour rejoindre un terrain d'entraînement en herbe situé à une quinzaine de kilomètres. Le vol s'effectue normalement. La température est négative. L'équipage pose et patiente quelques minutes en attendant l'équipe oiseaux. Le soleil hivernal se lève et semble réchauffer quelque peu l'atmosphère pendant qu'une légère brume monte du sol. Des dizaines de minutes plus tard, l'ULM s'aligne et décolle avec les oiseaux, les roues ont à peine quitté le sol que la machine s'enfonce brutalement d'un côté et reprend contact durement avec la terre. Le pilote enfonce à cet instant l'accélérateur et effectue un tour de piste à plat en contrant au maximum la tendance de son aile à engager et pose sans autre problème qu'un surséjour cardiaque.**

Tout le monde a cru, au départ, à une rupture mécanique. En regardant de plus près, on s'est rendu compte que l'aile était recouverte d'une fine pellicule de glace, pratiquement invisible à l'œil nu, variable suivant l'exposition au soleil.

- Plus tard, au pied des Pyrénées, même saison. Je sors la machine de prise de vue du hangar et la stationne devant ce dernier pour installer le matériel et effectuer la pré-vol. Fort des expériences citées plus haut, j'examine attentivement

l'aile. Tout est OK.

L'opératrice s'installe et nous roulons vers la piste en herbe où nous faisons les dernières vérifications avant le décollage. Il fait froid et très humide. Un vent travers très léger pousse des petits bancs de brume sur la piste. Un dernier coup d'œil à l'aile, tout va bien, gaz !

Décollage. Méfiant, j'augmente la durée de mon palier d'accélération avant la mise en montée pour sentir la machine. C'est à l'instant où je décide de monter, que nous traversons un peu de brume ; l'effet est instantané, l'ULM s'enfonce violemment à gauche et je me retrouve en butée de trapèze en contre. Pendant que l'opératrice râle, trouvant mon pilotage excessif pour l'heure matinale, je reprends de la vitesse et effectue un tour de piste sur des œufs dans la position inconfortable décrite plus haut. Au poser, nous constatons que l'aile est polluée par du givre. Dans ma tête, je retrace les circonstances de l'incident. Température positive dans le hangar. Sortie de la machine à une température négative avec risque de condensation, cette dernière est accentuée par la piste en herbe humide à laquelle on ajoute la baisse de température due à la vitesse de roulage. Le choc des molécules par notre traversée du banc de brume a complété le phénomène, déjà en cours, du givrage engendrant la modification du profil sur une demi-aile.

Moralité : soyez parano !

Peux-tu préciser le type de machines sur lesquelles vous volez et avez-vous trouvé une solution pour le problème décrit plus haut ?

Nos machines d'entraînement sont des pendulaires Cosmos Phase II, équipés en Rotax 503 et 582. Les ailes sont des Zoom 19 m' simple surface de La Mouette, bien adaptées à notre travail par leur faible vitesse et leur maniabilité. Nous disposons aussi de Chronos 16 et d'Atlas 26 m'.

Les machines de prises de vues sont spécifiques. L'opérateur est en place avant, en position très basse et nous avons la possibilité de rentrer le train avant afin d'augmenter les angles de prises de vues. Ces machines sont équipées des ailes citées plus haut mais renforcées et motorisées avec des moteurs 618 et 582.

En ce qui concerne le problème de givrage, la solution plus ou moins valable consistait à asperger les ailes de produit dégivrant type automobile ou plus efficace, gratter avec un balai les surfaces avant décollage.

A propos de vitesse, à combien volent les oiseaux que tu entraînes et combien d'heures de vols avez-vous effectués ?

J'ai eu la chance, soit en entraînement, soit en prise de vue, de voler avec toutes les espèces élevées pour le film.

Les plus rapides sont les oies Bernaches à cou roux qui peuvent atteindre sans difficulté 100 km/h en palier, les plus lentes sont les cigognes qui sont de purs voiliers, d'où la nécessité de posséder des ailes de 26 m' et des paramoteurs.

Mais chaque espèce a son style de vol et ses spécificités, ce qui les rend plus ou moins attachantes.

Les oies sont rapides, agiles et volent près de la machine, certaines n'hésitent pas à venir surfer sur vos mains à l'intérieur du trapèze ou sur les bottes, mais en général, elles préfèrent se mettre en contre-pression sur les bords d'attaque, ce qui donne l'impression, lorsqu'elles battent des ailes, de piloter un marteau-piqueur.

Les grues sont très gracieuses, fines et racées. De tempérament plutôt joueur, elles aiment s'éloigner puis foncer sur nous pour nous esquiver au dernier moment. Par contre, elles sont craintives : un avion qui nous croise ou des nuages peu engageants les rendent nerveuses et elles sont capables de vous fausser compagnie rapidement et les rattraper n'a jamais été une mince affaire car si leur vitesse de croisière se situe aux alentours de 60 km/h, leur vitesse de pointe dépasse les 100.

Les cygnes sont, quant à eux, tranquilles, pépères, mais n'hésitent pas comme les grues à régler leurs comptes en vol, ce qui donne des scènes assez cocasses.

Mais, mes préférés sont les pélicans. Au niveau du vol, je les trouve super. A la fois voiliers et rameurs, ils inspirent grâce et majesté. Impressionnants de par leur envergure - supérieure à 2,50 m - ils donnent l'impression de surfer dans l'air avec une facilité désarmante. Ils sont presque une thérapie pour pilotes stressés tellement leur vol est doux et calme ! Bref ! Pour en revenir à la partie technique, tous ces vols ont permis d'effectuer à l'ensemble du parc machines du site (10 au total), 8 100 heures environ.

Tu parles de prises de vues, je suppose que pour les besoins du film, vous êtes sortis du territoire national ; Quels pays avez-vous faits et quels problèmes avez-vous rencontrés ?

Plus de quarante pays furent visités pour les besoins du tournage. Pour l'aérien : l'Islande, les Etats-Unis, Sénégal, Kenya, Suisse, Viêt-nam furent les supports principaux.

En ce qui me concerne, j'ai eu le privilège de faire le Sénégal et Kenya pour le tournage des pélicans.

Les problèmes rencontrés furent plutôt d'ordres logistique et douanier mais, dans l'ensemble, tout s'est bien passé.

De plus, la rusticité des machines a permis d'effectuer tous les vols prévus, malgré des démontages fréquents ou quotidiens dans certains cas et des transports durs sur des pistes défoncées.

Suivant les besoins, les ULM peuvent être équipés de flotteurs ou de skis et les pilotes ont tous reçu une formation, du moins en ce qui concerne la partie aquatique dispensée par notre chef-pilote bien aimé (je foyotte un peu !), J.M. Rivaud ou A. Feuillette bien connu pour la fabrication de flotteurs.

Parle-nous un peu de l'ambiance des tournages, comment les as-tu vécus en tant que pilote ?

Une équipe de tournage, c'est un peu comme une petite entreprise avec son budget, ses obligations de résultats, ses délais à respecter, ses contraintes, son stress. Chaque personne apporte son expérience et son savoir. Le plus dur est que toutes ces compétences doivent converger vers le même but avec un maximum d'efficacité.

Pour cela, il est nécessaire que chaque individu puisse comprendre les contraintes de travail de son voisin et j'avoue que cela n'a pas toujours été facile.

En tant que pilote lors de tournages aériens, le plus éprouvant psychologiquement n'est pas le vol, mais de résister à la pression des gens de l'image qui ont un planning compressé et des délais à tenir...

Car c'est au pilote qu'incombe la sécurité des gens qu'il transporte, du matériel, mais aussi d'anticiper et de calculer le rapport prise de risque/image qui fera que cette dernière soit le plus en accord avec l'effet recherché. J'avoue que certains jours, nous avons eu avec l'opératrice caméra Sylvie Carcédo, avec qui je faisais équipe, des prises de conscience mystiques très fortes !

Quels furent, au quotidien, tes principaux soucis, que ce soit en entraînement ou en tournage ?

Je dirais plutôt : le seul souci ! La sécurité, bien sûr ! Chaque jour, ce sont les prévolts minutieuses, les mélanges huile/essence, les petits bricolages qui améliorent et sécurisent la machine, la recherche constante d'amélioration en matière de radio, en clair, ce que tout pilote qui vole, fait en fin de semaine, avant de prendre sa machine.

En raison des types de vols effectués, il est vrai que l'entretien était plus accentué !

De plus, chaque pilote avait d'autres fonctions, un tel s'occupait de l'entretien des différentes pistes, tel autre de l'administratif : carnets d'entretien, commandes, d'autres de transport ; pour moi ; vu mon passé de mécano hélico, j'ai hérité de l'entretien des machines et de la formation en mécanique.

Mon premier objectif fut l'homogénéité des machines, que ce soit dans leur ergonomie ou dans leur état mécanique ; il était indispensable que chacun puisse prendre, en cas d'urgence, (perte d'oiseaux ou autre) n'importe quelle machine sans avoir des angoisses sur son état.

Le second point sensible fut les problèmes de communication radio. Il faut savoir que, parfois, nous étions trois machines dans des secteurs géographiques restreints et que les risques de collision étaient fortement présents. De plus, pour les prises de vues, il était parfois nécessaire de voler en patrouille serrée pour se passer les oiseaux entre ULM et, dans ces cas-là - une conversation brouillée ou inaudible - c'est de l'adrénaline supplémentaire, un risque de collision évident, une prise de vue loupée, suivie d'une prise de tête entre pilotes à l'atterrissage.

Pour citer un exemple ; lorsque je suis arrivé au Sénégal pour le tournage, la radio de la machine d'entraînement ne fonctionnait plus depuis quinze jours pour une raison mineure. Le site était situé à quatre heures de piste de tout hôpital et dans une région relativement désertique avec des communications aléatoires. J'ai failli avoir une crise cardiaque !

Imagine que l'équipage de l'ULM a un accident à quelques kilomètres de la base, le temps de comprendre qu'il se passe quelque chose d'anormal, de

retrouver les personnes, de les transférer à l'hôpital, beaucoup de temps s'est écoulé avec les conséquences que l'on peut imaginer ! Je te garantis qu'un quart d'heure plus tard la radio fonctionnait à merveille.

Combien de pannes avez-vous subies en trois ans et quels types ?

Une seule sur les machines d'entraînement ! Un allumage défectueux sur un 503 après 400 h. Par contre, 5 à 6 serrages de cylindre av sur les trois 618 que nous avons progressivement remplacé par des 582. Le pourquoi ! ? Je cherche encore ! Même les personnes d'Avirex ont séché !

Mais si l'on suit le protocole d'entretien Rotax, certes un peu onéreux, votre moteur vous amènera loin. N'hésitez pas à développer une histoire d'amour avec votre machine, elle ne vous laissera pas tomber !

Autre chose, surveillez attentivement l'axe de liaison chariot-aile, nous avons eu trois ruptures, heureusement sans les conséquences que l'on peut imaginer. Évitez tout travail en cisaillement sur la partie filetée de cet axe, surtout si vous pratiquez le tout-terrain !

Quel fut ton plus beau souvenir ?

Je pense que le tournage au Sénégal est un de mes meilleurs souvenirs. Nous étions dans le parc du Djoudj ; des lumières matinales magnifiques, des paysages superbes, le plaisir de voler sur flotteur, une petite équipe sympa ; le tout en décembre. C'est quand même pas désagréable !

Pour faire court, sinon la liste serait longue ; je dirai que le film auquel j'ai eu la chance de participer fut un très beau souvenir !

Ton plus gros stress ?

Voir la réponse précédente ! Je plaisante, bien sûr ! Quoique ! ? Deux me reviennent à l'esprit et se sont passés au Kenya.

Le premier fut la récupération d'un pélican épuisé par un vol assez long par forte chaleur au-dessus du lac de Magadi. Ce lac est magnifique par ses reflets et ses couleurs. Seule particularité désagréable, c'est un lac de soude ! Et lorsqu'on se retrouve au ras de la surface à manœuvrer à basse vitesse pour rattracher en bout d'aile un oiseau fatigué et lui faire parcourir les 3 kilomètres qui nous séparent de la berge, aujourd'hui encore, j'en transpire !

Le second eut lieu lors d'une prise de vue sur un autre site où nous devions filmer les oiseaux par dessus. Les deux machines étaient donc en patrouille verticale espacées d'environ 10 m. Suite à une turbulence, l'ULM qui était sous nous est remonté brutalement. Dans la machine "prises de vues", le pilote est en place arrière et la vision est limitée vers le bas de par sa géométrie et du matériel embarqué, Sylvie me guidait par l'intercom, jusqu'au moment où elle se mit à hurler : "Il remonte ! il remonte !" A cet instant, j'ai aperçu les bouts d'ailes de l'autre machine apparaître au niveau de mes roues arrière. J'ai enfoncé l'accélérateur et nous avons évité "l'empalement" de justesse mais ces instants-là furent longs. Certains plaisantins dirent que j'avais peut-être manqué une belle histoire d'amour ! Bonjour l'humour !



Qu'est-ce que tout cela t'a apporté et aurais-tu un message à faire passer ?

Des doutes ! Doutes sur mon pilotage, sur la mécanique, sur mes jugements, sur mes capacités et la confiance que l'on a en soi !

Le fait de rencontrer des personnes différentes, leur métier, leur visions des choses fait que l'on apprend vite à relativiser et à savoir composer avec l'autre.

Des "baffes" à mon ego !

Le contact avec les oiseaux que l'on apprend à connaître, à aimer, à envier. On admire leur grâce, leur courage et ténacité. Quelquefois je me sentais idiot, moi l'homme, avec mes vanités, mes certitudes et ma prétendue supériorité sur le règne animal lorsqu'ils évoluaient à mes côtés. Ils n'ont pas de frontières, ne font pas de bruit, ne sont pas hypocrites et moralistes ; ils vivent tout simplement... lorsque l'homme n'est pas dans les parages.

Du plaisir ! Cette aventure m'a aussi apporté l'accomplissement du rêve de tout pilote, voler en leur compagnie en toute complicité !

Concernant un message à faire passer, je dirai qu'il faut croire à ses rêves, qu'ils peuvent se réaliser si l'on se donne un peu de peine et surtout de joie de vivre. On ne prête pas qu'aux riches, on prête aussi à ceux qui ont de l'enthousiasme et du bonheur dans les yeux.

Gamin, je rêvais de voler ; je vole ! Je voulais faire du cinéma : j'ai participé à un film ! Je voulais suivre les oiseaux : j'ai volé avec eux !

Mon prochain rêve ? Cherche jeune femme blonde...

Quel avenir souhaiterais-tu au niveau professionnel ?

Continuer, si possible dans cette voie-là. Soit en photo aérienne pour du comptage, du film pour documentaire ou pub et, pourquoi pas, aider à relancer des migrations ou former des pilotes à ce type de travail.

Quel est ta devise dans la vie ?

Celle qui m'accompagne quotidiennement est celle-ci, à la ville ou en vol :

"Se faire confiance est déjà une erreur ! Soit courageux mais prudent, garde habileté, intelligence et discipline !"

Beaucoup de mes amis ont disparu en ULM, peut-être avaient-ils trop banalisé le vol ! ? C'étaient tous d'excellents pilotes mais l'habitude, la routine, l'excès de confiance leur ont un jour joué un mauvais tour.

Faire voler un aéronef quelconque demande respect et humilité, ce qui fait que l'on appliquera les règles de l'art du vol que beaucoup de morts nous ont laissées en héritage.

Autre chose à dire ?

Oui ! Je voudrais remercier Jacques Perrin de m'avoir fait vivre cette superbe aventure et de la confiance qu'il nous a accordée et que, j'espère, nous lui avons rendue.

Je remercie aussi tous les accompagnateurs ou caméramen qui, ne connaissant rien à l'ULM, nous ont toujours fait confiance. Même dans les séances de vol "chaudes". ■ ■ ■

Jacques PERRIN



Depuis *Le Crabe Tambour* et la 317^{ème} section, Jacques Perrin semble avoir suivi un parcours sans faute, passant du rôle d'acteur à celui de réalisateur puis de producteur. Tout ce qu'il touche, crée l'événement ! Souvenez-vous de *Microcosmos*, film sur les insectes sans dialogues, ou d'*Himalaya* ou l'histoire d'un chef, film tourné en altitude en conditions extrêmes. Aujourd'hui, la sortie dans les salles du *Peuple migrateur* arrive au moment où, plus que jamais, notre civilisation est en quête de liberté et de rapprochement avec la nature. Ce film apporte une véritable bouffée d'air frais.

Le message véhiculé par ces êtres extraordinaires que sont les oiseaux migrateurs tente de nous rappeler que nous, humains, faisons partie d'un merveilleux et fragile écosystème.

Trois ans et demi de patience et de persévérance ont été nécessaires à la réalisation de ce chef-d'œuvre ! Rassurez-vous, vous ne vous êtes pas trompé de revue. Si nous accueillons avec fierté Jacques Perrin dans *Vol Moteur*, qui n'a pas pour habitude d'analyser les sorties cinématographiques, notre but est qu'il nous parle des 10 ULM qu'il a utilisés pour le tournage et des 16 pilotes qui l'ont accompagné autour de la planète, afin de suivre en vol les 20 espèces migratrices qui sont aussi, à mes yeux, les 20 plus belles patrouilles aériennes du monde.

Comment vous est venue l'idée de vous intéresser à la migration des oiseaux ?

Depuis très longtemps ; en fait depuis l'enfance, je m'intéresse aux oiseaux et à leurs vols migratoires.

Combien de temps a duré le tournage de votre film ?

Le tournage a duré de juillet 98 à septembre 2001.

Quels ont été les pays survolés ?

Le Viêt-nam, la Libye, le Népal, l'Inde, l'Islande, la Mauritanie, les Adirondaks aux USA, le lac Powell en Arizona, New-York City, le Québec. Tournage sans ULM, au Japon, au Pérou, aux Iles Crozet, à l'Île de Bylot.

L'ULM s'est-il rapidement révélé l'outil idéal pour suivre les oiseaux en vol ?

Oui, de loin.

Connaissez-vous les ULM avant ce tournage ? Aviez-vous préalablement pratiqué ce type de vol ?

Non.

Quels sont, d'après vous, les avantages de l'ULM ?

Les avantages sont sa mobilité, sa légèreté, son (relatif) silence et les inconvénients sont ceux qui découlent de ses avantages.

Quel type de machine vous a paru la plus efficace et pratique ? Pourquoi ?

Le pendulaire, qui peut recevoir le passavant permettant au cameraman, survolant le vide, d'être à portée de main des oiseaux.

Combien d'ULM et de pilotes ont collaboré au tournage de votre film ?

Une dizaine d'ULM et 16 pilotes.

Avez-vous rencontré des problèmes administratifs pour le survol de certains pays ?

Les problèmes administratifs ont été réglés par le producteur exécutif, Jean de Trégomain (E-mail : j.trego@galateefilms.fr).

Avez-vous ressenti, chez les pilotes ULM, un goût pour l'aventure et une prédisposition pour le système D ?

Il faut les interroger, mais je crois que c'est évident : l'émotion était très forte chez eux quand la prise s'était bien passée et que les oiseaux acceptaient de les suivre.

Combien d'espèces avez-vous élevées pour le tournage et que vont-elles devenir par la suite ?

20 espèces de 12 à 30 individus ; beaucoup ont rejoint des réserves naturelles, certains oiseaux étant nés de parents captifs restent en captivité. D'autres sont encore dans le site de Bois-Roger, avant de rejoindre une réserve que Galatée Films doit créer avec une région.

Quelle espèce s'est révélée la plus attachante ?

L'oiseau le plus attachant est, sans conteste, le pélican, le plus simple à approcher, le plus pacifique ; mais nos ornithologues se sont aussi beaucoup attachés aux oies des neiges et aux cygnes.

Quel a été le moment le plus fort du tournage ? Si vous ne deviez n'en garder qu'une seule image, quelle serait-elle ?

Le premier vol en ULM réussi avec les Bernaches Nonnettes autour de nous. Là, nous avons tous eu la larme à l'œil.

Pour conclure, pourriez-vous nous raconter une anecdote marrante où une histoire drôle qui vous a bien fait rire ?

Lorsqu'une oie s'est perdue et qu'elle a suivi un jardinier qui passait la tondeuse. Elle ne voulait plus le quitter, mais nous l'avons récupérée. ■ □ ■