

Taillebresse ^{Patricia}

Texte et photos : Ghislain Fournier

Comme la montagne possède sa Catherine Destivelle, la voile sa Florence Artaud, l'ULM peut être fier de sa Patricia Taillebresse. Elle a su prouver que l'on peut être à la fois une mère de famille très féminine et une instructrice ULM au record "woman" du monde de vol en ligne droite (1987).



bord de son pendulaire, elle participe aux Championnats de France et du monde avec, à chaque fois, une place dans le haut du classement. Et ceci, parmi une sérieuse concurrence masculine aux bras musclés (comme dans tous les sports mécaniques, il n'y a pas de distinction de

sexe pour le classement final).

Basée au pied des Pyrénées à Livron, Patricia a toujours aimé l'altitude : monitrice de ski, elle est aussi passionnée d'alpinisme. Elle vous explique, avec un charmant accent du sud-ouest qui vous chante aux oreilles, que son plus grand plaisir est de survoler les reliefs qu'elle a tant parcourus ainsi que les voies difficiles qui lui ont demandé patience et courage, le tout dans un fauteuil !

Patricia partage sa passion avec Yves Empio avec qui elle vit ; chacun a deux enfants - 2 filles pour Yves et 2 garçons pour Patricia. Ils gèrent ensemble une base ULM qui est réputée pour être l'une des plus sympathiques.

Ghislain Fournier : Conseilles-tu la pratique de la compétition ?

Patricia Taillebresse : Que ce soit en compétition ou lors de rallyes, on progresse à pas de géant en pilotage. Deux ou trois jours de rallye des Pyrénées équivalent à un an de tours de piste. Personnellement, j'ai beaucoup appris en compétition.

GF : Comment as-tu négocié ta première vache ?

PT : En raison d'un problème de moteur, j'ai eu une perte de régime et je me suis vachée sans problème. Dans le champ, j'ai entrepris de trou-

ver la panne. En fait, c'était une merde dans le gicleur du carburateur et je l'ai débouché grâce à l'une de mes boucles d'oreilles... (rires)

GF : Quel est ton plus beau souvenir ?

PT : Sur le plan de ma satisfaction personnelle, mon record m'a beaucoup marquée, peut-être parce que je m'étais pleinement investie et ai été récompensée par la victoire ! Deux autres événements ont été importants pour moi : d'une part mon vol pour Belle-Ile m'a beaucoup impressionnée, peut-être parce que je ne suis pas habituée à survoler l'eau. D'autre part, le rallye des Pyrénées que j'ai effectué cet été. J'ai parcouru 100 kilomètres au-dessus des cimes les plus hautes du massif et pendant trois jours, je n'ai plus touché terre. Mais de toute façon, je pense que le moment le plus beau, je ne l'ai pas encore vécu !

GF : Que penses-tu de la réglementation, du système actuel ?

PT : J'ai fait partie de la Fédération pendant 8 ans et m'en suis désolidarisée car je n'étais plus d'accord sur son fonctionnement ; plus rien n'était logique ! Je m'explique : les constructeurs me font peur en élaborant des machines de plus en plus lourdes et puissantes, et aussi de plus en plus chères. Je trouve le mouvement ULM instable en raison d'une réglementation en perpétuelle évolution, de la Fédération et de ses problèmes internes, des machines qui se modifient en se compliquant.

GF : Mais ne sont-elles pas aussi plus sûres ?

PT : Je ne sais pas. Evidemment, les moteurs tombent moins souvent en panne. En 1984, il fallait 5 heures de mécanique pour une heure de vol. Mais aujourd'hui, les ailes sont plus rapides, plus fines, donc plus délicates à poser, surtout en cas de vache.

De plus on plus de pilotes prennent trop confiance dans le maté-

riel et perdent les bons réflexes. Moi, quand je suis en école, j'insiste énormément sur la panne moteur et pratique des simulations en campagne avec moteur coupé. Sinon, c'est la panique au moindre problème.

Je ne comprends pas non plus que l'on puisse, lors d'une démonstration, mettre une aile sur la tranche car le néophyte essaiera et se plantera !

Je suis contre le 450 kg. Actuellement, aucun multi-axe ne pèse au-dessous de 175 kg. Leurs poids se situent plus près de 300 kg, plus les pleins d'essence, le parachute et les instruments : ce sont des avions. Dans ce cas autant créer une catégorie d'avion tout terrain, mais ce ne sera plus un ULM. Enfin, tout ça fait peur pour l'avenir !

GF : Alors pour toi, à quoi ressemblerait un ULM parfait ?

PT : Léger, facile à plier et à transporter, silencieux - félicitations aux constructeurs pour les efforts réalisés dans ce domaine ! La vitesse, je m'en moque !

GF : Comment vois-tu l'ULM dans 10 ans ?

PT : Il faudrait déjà savoir ce que l'on veut aujourd'hui. Le mouvement ULM doit bouger et dans ce but il serait nécessaire que les pratiquants, les fabricants et la Fédération se réunissent. Nous manquons à mon avis de communication !

GF : Quels sont les secrets qui font que votre base plaît beaucoup ?

PT : A vrai dire, je ne sais pas. Nous faisons toujours en sorte d'être le plus accueillants possible afin que règne une bonne ambiance et que l'on se sente bien chez nous. Notre base n'est qu'un champ au milieu de maïs avec un hangar, mais elle me plaît, tout simplement. De plus, chaque année, l'été, lorsque l'on traverse la France en vol, il est fréquent de s'arrêter à la frontière géographique que représentent les Pyrénées. Notre base est une étape presque obligatoire. Nous trouvons toujours un moyen de dépanner pour une nuit ou plus, même s'il faut serrer les

appareils, voire même replier des ailes pour que toutes les machines de passage puissent être mises à l'abri. De même pour l'hébergement, il y a toujours une solution !

GF : Pourquoi pratiques-tu le pendulaire plutôt que le 3 axes ?

PT : Parce qu'au départ mon souhait était de faire du delta et c'est cet esprit que j'aime : être à l'air et en l'air. Quand je pilote, j'aime laisser pendre mes jambes dans le vide : je ne supporte pas d'être enfermée. Je ne devrais pas le dire car il faut que j'en vende, mais je n'ai jamais eu de carénage. A la limite, si je devais piloter un multi-axe, ce serait un « tubes et toiles » à l'air libre. Si c'est pour être dans une cabine, autant faire de l'avion et cela me fait peur !

GF : As-tu beaucoup de filles en stage ?

PT : Oui, pas mal. Cela vient probablement du fait qu'une femme instructeur se trouve sur le terrain. Je montre à ces femmes que, contrairement aux préjugés, voler en pendulaire n'a rien de physique. Il suffit d'avoir un peu de feeling et de connaître les éléments sans jamais vouloir lutter contre eux. Un pendulaire se pilote plus avec la tête qu'avec les bras. Même principe au sol : lorsqu'une pièce comme un moteur est trop lourde à soulever, j'utilise un système de palan.

GF : Penses-tu que le fait d'être mère de famille change la façon de piloter ?

PT : Tout à fait. Dans toutes les disciplines sportives de haut niveau, les femmes prennent moins de risques que les hommes. Nos risques sont, je crois, plus calculés. Je pense que l'instinct de mère domine.

GF : Quelle est ta devise dans la vie ?

PT : Si on veut, on peut ! C'est ce que je me répétais en compétition ou en record. Comme je l'ai précédemment expliqué, il y a toujours un moyen de pallier à la force physique !

GF : Quelle est ta dernière blague ?

PT : Comment devenir millionnaire lorsque l'on travaille dans l'ULM ? C'est d'être milliardaire avant tout ! L'ULM n'est pas un boulot dans lequel on puisse faire fortune, on fait ce métier par passion. N'importe quel élève ayant appris à voler après un baptême peut faire la même chose. Chaque jour, j'essaie de faire revivre à mes élèves ce que j'ai vécu il y a 11 ans. J'emmène mes passagers à 1 000 m d'altitude et je coupe le moteur, et ceci au soleil couchant dans un site très privilégié que sont les Pyrénées. Ici, en une demi-heure, nous sommes à 3 000 m d'altitude sur les sommets. Dans ces conditions, comment ne pas dire que l'ULM est formidable ■

*Si on veut,
on peut !
Il y a
toujours
un moyen
de pallier
à la force
physique.*



Patrice aux commandes de son SX 12 monoplace, décolle pendant l'inoubliable Championnat du monde de 1989 sur l'hippodrome de Chantilly.