Pilote privé

LA REVUE DES LOISIRS DE L'AIR



RF-10 :
UNE AVANT-PREMIÈRE

DRAGONFLY
CANARD ET BIPLACE

1er SALON ULTRALÉGER A LYON-BRON

M 1062-105-15 F

N°105 - DU 15 OCTOBRE AU 15 NOVEMBRE 1982
FRANCE : 15 F - BELGIQUE : 130 FB - CANADA : 4$ CAN - SUISSE 7 FS



LE BAROUDEUR D'ANTENNE 2 DANS LA « LONDRES-PARIS »



Propos de Pierre LAMBERT recueillis par Roxane ATLAS

UN mois après la 1re Course en ULM Londres-Paris, et la parution de Pilote Privé n° 104, dans lequel A.Y.B. nous présentait l'ambiance de la course, nous vous proposons ce mois-ci les impressions d'un concurrent : Pierre Lambert, réalisateur au journal télévisé d'Antenne 2 et pilote privé qui a bien voulu répondre aux questions de Roxane Atlas.

J.-M. M.

Roxane Atlas : Pierre Lambert, qu'est-ce qui peut attirer un pilote privé, réalisateur au journal d'Antenne 2, à disputer cette course ?

Pierre Lambert : Les ULM, à force d'en voir et de réaliser des reportages pour les faire connaître aux téléspectateurs d'Antenne 2, cela m'a donné envie d'en faire. J'avais même essayé une fois un Vector 600 et, mon dieu, cela ne m'avait pas paru trop difficile. Aussi, quand j'ai entendu parler de cette course Londres-Paris, je me suis dit : « Pourquoi ne pas la faire, et aux couleurs d'Antenne 2 en plus ».

Je pilote des avions légers depuis 17 ans et je ne voulais pas être trop dépaysé, aussi pas question d'aile delta à pilotage pendulaire, c'est certainement très bien et même plus sportif, mais ce n'était pas mon « truc », il me fallait un « 3 axes ». J'ai finalement jeté mon dévolu sur le Véliplane Baroudeur, de la société Aéronautique 2000, construit par Roland Magalon. C'est un 3 axes 100 % avec manche au milieu, palonnier couplé avec la roue directrice qui ne dépayse pas trop le pilote d'avion classique. Pas besoin de contorsion pour le faire voler, il répond bien aux gouvernes, enfin c'est un petit avion...

Et puis j'ai été voir les directeurs de la chaîne pour les convaincre du bien-fondé de faire courir un appareil aux couleurs d'A2 et naturellement de couvrir l'événement dans les programmes. Laurent Broomhead qui est également un pilote privé, a été un chaud partisan pour la retransmission de l'arrivée à bagatelle, la Belgique aussi, du coup l'émission était en Eurovision. Et puis le Journal télévisé a délégué Gérard Holtz pour assurer le suivi de la course. Enfin tous les ingrédients y étaient...

R.A. : Et votre entraînement dans tout cela ?

P.L. : Oh ! mon entraînement, alors là, c'était autre chose. Occupé que j'étais à monter l'opération télé, en plus de mon travail au journal télévisé, il ne me restait guère de temps. J'ai quand même pu m'entraîner 3 ou 4 fois à Persan-Beaumont avec les conseils avisés de Roland Magalon et quand j'ai pris le départ de la course, j'avais bien 2 heures de vol sur le Baroudeur. Un peu juste, mais ajouté à mes 700 heures de pilotage avion, pourquoi pas... Et puis plus question de reculer.

R.A. : Alors, justement, ce départ de Biggin Hill, comment cela s'est-il passé ?

P.L. : Biggin Hill, nous y sommes arrivés le jeudi 4 septembre. Gérard Holtz, l'équipe de prise de vue, et moi-même dans un King-Air de la « Thomson » qui avait été mis très gentiment à notre disposition. Il faisait un temps splendide. Magalon a monté tous les appareils (il y avait 4 Baroudeur dans la course), et puis j'ai encore fait quelques essais en vol, Gérard Holtz me suivait en hélicoptère pour ses prises de vues, et j'avais très peur qu'il ne s'approche de trop près à cause des turbulences.

Le lendemain matin, grand départ, pointage à la table de contrôle, vérification du plombage des réservoirs et en avant... En avant, mais pas très haut... La course a bien failli se terminer là, pour moi. Après un roulage interminable j'ai réussi à décoller l'appareil de quelques mètres, mais après, rien à faire, il ne voulait pas monter. J'ai frôlé quelques arbres et miraculeusement j'ai réussi à me reposer sur le terrain de Biggin-Hill. C'est là que j'ai compris toute la différence entre un ULM et un avion. Quelques kilos de trop et rien ne va plus. Car Magalon m'avait rempli les réservoirs supplémentaires à ras bord, 30 litres en tout au lieu des 5 litres habituels. Et puis nous avions adapté une caméra de télévision sur l'appareil pour retransmettre ce que je voyais. J'avais *aussi* une combinaison de plongée et une mae-west modèle perfectionné qui devait bien peser 7 kg. Aussi, j'ai fait retirer un peu d'essence, démonter la caméra de télé (tant pis pour les nuages), Gérard Holtz a pris ma combinaison et la mae-west dans son hélico, et tout s'est bien passé... Première vraie navigation et une petite heure après, arrivée à Lydd, dernière étape anglaise avant le Channel.

R.A. : Comment faisiez-vous pour la navigation ?

P.L. : Un simple compas et une carte au 500 000e fixée sur la cuisse avec des élastiques. Je pense que la seule difficulté en ULM pour un pilote avion est que l'angle de dérive peut-être considérable en cas de vent traversier.

R.A. : Alors ensuite c'était la traversée de la Manche !

P.L. : Oui, après une légère collation à Lydd, j'ai revêtu, non sans peine, la combinaison de plongée et une autre mae-west plus légère que m'avait prêté M. Delattre, le pilote de l'avion de la Thomson. J'ai pris les derniers renseignements concernant le vent, plein vent arrière,. (du 270° et pour un cap compas au 275 c'était pas mal), pointage. Et tel Blériot, mais en sens inverse, je me suis retrouvé au-dessus de l'eau. Au début c'était un peu impressionnant et puis il faisait tellement beau, on voyait les bateaux, le moteur tournait rond. A mi-chemin j'ai distingué le cap Gris-Nez, dont les marins avaient eu la gentillesse d'allumer le phare en plein jour. Petit à petit j'ai distingué une foule considérable au pied du phare, c'était fantastique.

J'ai viré au phare à 30 mètres, tous les gens faisaient des grands signes et ensuite tout au long de la côte qu'il faut suivre jusqu'au Touquet ; il y avait beaucoup de monde. J'imaginais ce qu'on dû ressentir les précurseurs de l'aviation, lorsqu'après une traversée ils atteignaient les côtes.

Au Touquet il y avait plus de 10 000 personnes. J'étais tellement surpris et encore un peu étourdi par ce vol, que j'ai oublié le petit tour de piste que Bernard Lamy, l'organisateur de la course, nous avait concocté et je me suis posé, un peu sèchement d'ailleurs, juste devant la foule. Tout le monde voulait voir les appareils de près, et les gendarmes avaient beaucoup de mal à contenir autant de monde.

Ce fut vraiment pour moi la plus belle journée, car le lendemain sur le trajet Le Touquet-Abbeville-Pontoise, d'une part « l'exploit » n'était pas le même et d'autre part la forte chaleur avait engendré des courants ascendants tels, que le pilotage demandait une très forte concentration et j'avoue, à certains moments avoir eu quelques frayeurs. Je me suis rendu compte à ce moment-là que le pilotage d'un ULM, pour facile qu'il soit par temps calme, n'était pas toujours de tout



repos lorsqu'il y a des turbulences et j'étais bien content de toucher enfin le sol à Pontoise.

R.A : Enfin, l'essentiel du voyage était fait, le lendemain il ne restait plus qu'à rallier Bagatelle au Bois de Boulogne.

P.L. : Oui, cette dernière étape, qui pouvait apparaître comme une formalité ne semblait poser aucune difficulté particulière. Le dimanche matin, le temps était superbe, le vent quasiment nul. J'avais





Photographies Roxane Atlas

même prévu mon départ pour arriver en plein milieu du « direct ».

Malheureusement les Dieux en avaient décidé autrement. Vers 10 h 30, alors que Bernard Lamy était en plein briefing pour nous exposer les cheminements sur la région parisienne, le vent s'est soudainement levé. Il soufflait en rafales, avec des pointes de 26 Kts de secteur sud, ce qui est considérable pour un appareil dont la vitesse ne dépasse pas 40 Kts.

Bernard Lamy, compte tenu de l'Eurovision et des quelques 100 000 personnes qui attendaient à Bagatelle a laissé partir une douzaine d'appareils parmi les plus puissants et dont les pilotes avaient une expérience considérable, et c'était déjà un gros risque. Mais je n'ai pas voulu tenter le diable et d'ailleurs certains pilotes





m'ont racontés ensuite qu'ils avaient vécu l'« Enfer ».

R.A. : En définitive, que retirez-vous de cette course ?

P.L. D'abord, d'y avoir participé pour la première fois. Je suis sûr que la « Londres-Paris » restera la grande course d'ULM dans les années à venir, la course de référence, un peu comme le Tour de France pour la bicyclette. Elle restera pour moi un de mes plus beaux souvenirs aéronautiques, même si mon classement aux alentours de la 40e place ne m'a pas semblé refléter parfaitement la réalité de la course. Le calcul savant de la consommation divisée par le nombre de chevaux DIN a davantage favorisé les « gros » moteurs par rapport aux « petits ». Le moteur JPX du Baroudeur a toujours tourné avec régularité. A tout moment j'ai effectué une navigation précise et pourtant certains appareils, ayant commis des erreurs de navigation, se trouvent classés avant moi. Mais cela n'a pas grande importance. J'ai eu la satisfaction de participer à une grande première. Le succès populaire, que nous avons rencontré tout au long de l'épreuve montre, s'il en était besoin, l'attrait que le grand public est encore capable de monter pour tout ce qui touche à l'aviation, pour peu qu'on sache innover. A certains pilotes qui prétendent que l'ULM va tuer l'aviation en France, je répond qu'au contraire il risque de susciter de nouvelles vocations et que les pires ennemis de l'aviation de tourisme sont souvent les aviateurs eux-mêmes qui s'enferment dans leur tour d'ivoire, les prix prohibitifs, conséquence d'une satisfaction de plus en plus grande et de trop de contraintes administratives.

L'ULM est la porte ouverte à une véritable renaissance de l'aviation populaire. Enfin, dernière remarque, l'ULM n'est pas à mettre entre toutes les mains et bien qu'il n'existe pas de brevet (hormis le théorique), je conseille aux néophites de prendre des leçons « avion » dans un aéroclub, disons, au moins, jusqu'au « lâché ».

Propos recueillis par Roxane Atlas