VOL moteur

ULM • PARAMOTEURS • AVIONS LÉGERS • GYROS



• ESSAIS

- SUNWHEEL
- EXXTACY-MOTEUR
- AUTOGYRE AX05

• TECHNIQUE

- LES PARACHUTES DE SECOURS
- ELECTRICITÉ AÉRO

• RÉCITS

- BOTSWANA ET ZIMBABWE EN PENDULAIRE
- LA MALAISIE EN PARAMOTEUR

• WHO'S WHO

JEAN-LUC PRIGNOL

M 3295 - 145 - 38,00 F

N° 145 · MAI 98 · 38 FF · 270 FB · 9,5 SC · 1100 Ptas

WHO'S WHO

TEXTE ET PHOTOS : GHISLAIN FOURNIER

JEAN-LUC PRIGNOL



Jean-Luc est vraiment ce que l'on appelle un personnage. Si vous pratiquez l'ULM depuis quelque temps, vous avez dû obligatoirement le croiser sur votre chemin. Et si ce n'est pas le cas, vous n'allez pas tarder à le faire au hasard d'une manifestation aéronautique ou d'une étape sur une base. Ce passionné de vol ne vous laissera certainement pas indifférent, peut-être le trouverez-vous trop prolixe. Tous ses sens sont en mouvement pour exprimer et transmettre ce que lui procure le vol. Une fois qu'il vous aura convaincu, vous tomberez sous le charme, surpris que l'on puisse à ce point s'investir corps et âme dans une passion.

Fils d'une mère artiste, il perpétue ce côté excentrique et lyrique qui invite à sourire. Rassurez-vous, c'est peut-être le but qu'il recherche, tant il aime rire et répandre la bonne humeur autour de lui. Pilote depuis un demi- siècle, il a gardé le même enthousiasme pour les airs qu'un gamin qui viendrait de découvrir un nouveau jeu. Un élément de plus qui contribue à rendre notre homme fort attachant.

Cette impression se renforcera quand vous découvrirez ses côtés engagés et chevaleresques. Il se dit fier de faire partie des pionniers du mouvement ULM. Il a participé à toutes les compétitions organisées dans le but de promouvoir l'ULM auprès du public : Londres, Deauville, Paris, Paris en hydro, Grand prix de Paris et le premier Grand prix de France ULM en 1983. Il participe aussi à l'organisation du premier Championnat du monde ULM à Millau. Ses connaissances aéronautiques devenant importantes, il devient commentateur de différentes manifestations comme le rassemblement de Blois pendant 10 ans mais aussi St-Benoît, le Vaudreuil. Avec Jean-Paul Mathieu Châlons-sur-Marne, Lyon Bron, Béziers, sans oublier les Paris-Air-Folies de l'association Jonathan. Voici pour le côté engagé.

Pour son aspect chevaleresque, il survolera Paris en toute illégalité en 1986 (photo à l'appui) dans le but de défendre le mouvement ULM remis en cause dans la région parisienne. Il reconnaît n'en tirer aucune gloire même s'il a mis en jeu sa liberté pour sauvegarder celle des autres. Il ajoute qu'il a agi tel un chevalier libérateur. Précisons qu'il nous révèle son identité spécialement pour Vol Moteur et avoue être l'auteur d'un acte complètement illégal et condamnable, ce qui constitue un scoop ! Car Vol Moteur c'est aussi le poids des mots et le choc des photos ! Quoi qu'il en soit, Jean-Luc incarne la jeunesse éternelle et même si la moustache et les tempes ont blanchi avec les années, l'esprit et la joie de vivre qu'il véhicule restent intacts. Preuve en est une fois encore que le rire et la passion sont les meilleurs antidotes contre le temps qui passe.

Depuis quand voles-tu ?

Jean-Luc Prignol

Né près d'un champ d'aviation, je ne pouvais qu'avoir les yeux tournés vers le ciel. J'ai réalisé ma première maquette en pension à l'âge de 13 ans : un Dewoitine 520 taillé au canif dans la masse. A la fin de la guerre, c'est avec l'avion à élastique que je découvre l'aéronautique puis, très vite, je me suis trouvé captivé par la renaissance en France du vol à voile avec la création des CIC (les Centres Inter-Clubs). A la fin des années 40, j'ai saisi toutes les occasions pour voler et suis devenu un fier membre de l'aéro-club Sadi Lecointe. Mais, ce ne sera qu'après mon service militaire, affranchi de mon affectueuse mère qui m'interdisait de voler que je vais enfin pouvoir piloter ! Parachutiste militaire, je considère que mon premier grand saut ne s'est pas fait avec un parachute mais en entrant en 1948 dans la section aéronautique du Touring Club de France que venait de lancer Georges Beauville, auteur des petits dessins humoristiques du manuel théorique. Nous étions basés à la Ferté-Alais où les instructeurs n'étaient autres que Péchaud, de Torcy, Biaggi. Mais c'est à Lognes qu'entraîné par Ribière, Miss Peletier, Remande et d'autres amoureux du vol que j'ai effectué sur SA 104 Emouchet mon premier vol remorqué par Lacote dit Gaby. Ainsi, je suis devenu pilote planeur ! Quel beau nom d'homme !

Comment l'ULM est-il arrivé dans ta vie ?

Ma vie de famille, ma profession et ses déplacements m'ont tenu un temps éloigné du vol actif. Je me suis transformé en client sur les sièges des avions de ligne. Ce n'est qu'à la fin des années 70 que j'ai renoué avec le jeune vol libre, la montgolfière, le planeur bien sûr, et le parachute ascensionnel qui générera le parapente. Etant d'un petit gabarit, je peinais à remonter mon aile de delta et suivais de près les inventions de Danis et Magallon. Ce fut le 1er novembre 1980, par moins 5 degrés, avec Roland Magallon, sur le terrain de Blois-le-Breuil, que "je suis entré dans l'ULM" sous un ciel bleu espoir. Pour ce premier vol, l'appareil était un biplace côte à côte, bimoteur avec une aile Spad. Peu après, c'est à Persan-Beaumont que j'effectue mes premiers vols solos sur un ULM prêté par Jean-Claude Benzazon dit Helibens que je remercie encore. Mon expérience du planeur m'a tout de suite permis de sortir du terrain et on me retrouvera ensuite sur tous les événements qui lancent l'ULM. A 56 ans, je deviens instructeur multi-axes et pendulaires m'occupant de plusieurs clubs mais plus particulièrement de l'Aéroplume du Luxembourg toujours en connivence avec mon maître à voler Pierre Vaysse, l'un des co-fondateurs de la FFVV. Je considère ce dernier comme mon père en amour de l'air et du vol. Pilote et constructeur de planeur, il collabora à la revue Pilote Privé jusqu'à sa mort récente.

On te voit partout, beaucoup de gens te connaissent, tu as toujours autant de contacts ?

Oui beaucoup, et lorsque l'on me demande à quel-



Photo historique. Survol de Notre Dame.

le altitude je vole ou pendant combien de temps, j'aime répondre que je vole à la hauteur minimale que m'autorise la sécurité et je vole le moins longtemps possible pour aller à la rencontre des autres. Il m'arrive souvent, pour un vol de 150 km de me poser à trois endroits différents, uniquement pour saluer un copain ou faire la bise à une copine, bien sûr, j'adore communiquer !

A t'observer, tu sembles avoir deux passions : le vol et les femmes !

Attention ! j'aime les femmes parce que je suis un fils d'artiste et elles représentent le symbole de l'art. J'aime leur beauté et leur compagnie. N'est-ce pas ce qui nous fait vivre ? Cela me semble tout à fait normal !

Quel est ton plus beau souvenir ?

J'en ai évidemment beaucoup mais ceux dont je me souviens le plus sont les moments où j'ai fait voler pour la première fois des êtres qui me sont chers, avec lesquels je partage une certaine connivence. Ce plus beau souvenir serait ainsi le jour où ma compagne, qui refusait catégoriquement de monter en ULM avec moi mais qui y autorisait ses enfants, a accepté de voler et a reconnu qu'elle avait ressenti des sensations merveilleuses. Ce qui est encore plus beau, c'est qu'elle l'avait fait dans le but de comprendre mon enthousiasme pour le vol. Le fait qu'elle me donne sa confiance et qu'elle partage mes sensations m'a laissé un souvenir inoubliable.

Quel est ton plus mauvais souvenir ?

Ha ! (sur le ton de l'horreur). Pendant de nombreuses années j'ai commenté des meetings aériens et en particulier d'ULM puisque je connaissais bien les personnes et le matériel. Lors du rassemblement de Blois en 1984, je commentais les évolutions de mon ami Alain Molia en insistant sur la sécurité mise en oeuvre par le pilote avec son "Mach 01", lorsque soudain l'aile s'est disloquée, Alain déclencha son parachute de secours qui, en se déployant, se prit dans l'hélice, le moteur n'ayant pu être arrêté. Alain Molia s'est écrasé... Cet instant dramatique fut double car un changement de pilote avait eu lieu au dernier moment sans que j'en eusse été informé et je pensais qu'il s'agissait d'une autre personne aux commandes dont l'épouse se trouvait à mes côtés. Pendant que je relatais la situation, il me fallait rassurer cette femme horrifiée, c'était terrible.

Il paraît que tu as traversé Paris en ULM ?

Oui, je pense qu'aujourd'hui le fait est connu de tous, même si je ne l'ai jamais divulgué à personne. Il a été révélé par l'un des animateurs participant au projet. Mais attention, je n'ai pas traversé Paris. Il s'agit de toute une équipe qui s'est organisée pour protester contre l'arrêté de 1986 interdisant les ULM en région parisienne sauf Meaux! Rappelons qu'à l'époque j'étais responsable, animateur et co-fondateur des ailes de Persan-Beaumont. Lorsque cet arrêté a été publié, tout le monde jurait de mettre la république sans dessus dessous en faisant des manifestations aux Champs-Elysées ou à Roissy et personne n'a rien fait. C'est pourquoi j'ai décidé de mener une opération de commando avec des amis de coeur.

Tel le Baron Noir ?

Non pas du tout, mais plutôt un chevalier libérateur qui met en jeu sa liberté au profit de celle des autres. Si tu veux parler de Baron, alors un Baron Bleu comme le ciel et l'espoir qui agit pour le compte d'un groupe ! C'est pour cette raison que je ne me suis jamais mis en évidence et si j'avais été interpellé au cours de cette traversée, je portais sur mon aile collée la proclamation de notre opposition à l'arrêté en question.

Quel a été ton parcours au-dessus de la capitale ?

Symboliquement bien sûr, j'ai décollé de la stèle à Santos Dumont sur le polo de Bagatelle et ai atterri au pied de l'école de police du bois de Vincennes. Mais, au risque de me répéter, le survol de la capitale a constitué une action de commando, organisée par un groupe dont je n'étais que les ailes. Si je devais en tirer une quelconque gloire, ce serait d'avoir risqué ma liberté pour sauvegarder celle des autres.

A quel moment cela s'est-il passé ?

Lors du week-end du 15 août 1986, à 7 heures du matin. Se référer à l'éditorial du Vol Moteur n°7 d'octobre 1986.

Mais en cas de panne moteur ?

Tout avait été calculé pour ne mettre personne en péril en cas d'incident. Il y avait la Seine et rien d'autre. A cette époque de l'année, les arbres recouvrent toutes les avenues ! Le vol a duré 45 minutes pour environ 22 km sur un pendulaire monoplace avec un moteur de 125 cm³.

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

Pour moi, l'avenir ce sont les jeunes. Ils ont une chance inouïe de pouvoir découvrir l'aéronautique et ces nombreuses activités leur offrant des choix incommensurables et la passion.
L'ULM fait partie de ses activités et ce malgré tout ce que l'on a pu dire et entendre sur l'éventuelle restriction de liberté du mouvement. Il reste à l'ULM un tel potentiel de liberté que c'est ainsi que l'on vivra demain lorsque l'on voudra voler.

Quelle est ta devise dans la vie ?

"L'air, c'est la vie". Je l'utilise depuis toujours. Comme pour nous tous, ma vie a plusieurs fois failli échapper à mon corps et je considère comme un don de Dieu d'avoir vécu ma vie avec en plus la possibilité d'accéder aux joies de l'air. Je le dois à des passionnés que je remercie de tout coeur, Biaggi et Pierre Vaysse.

Mais pourtant, tu m'as avoué avoir des regrets !

Je déplore le côté mercantile de l'ULM. Il est inhérent à toute activité qui se développe mais il réduit l'aspect passionnel de l'aviation. Par exemple, en 1985, la passion réunissait encore les gens, n'est-ce-pas ? Et ce grâce aux professionnels qui nous accompagnaient et mettaient en évidence ce côté passionnel. Aujourd'hui, nous retrouvons cet engouement avec le paramoteur grâce à la jeunesse de cette activité et l'influx qu'elle génère par l'ardeur de ses participants.

As-tu une blague pour conclure ?

C'est l'histoire d'un brave homme qui gît sur le trottoir les bras en croix, les jambes écartées et un grand couteau planté entre les omoplates. Une âme compatissante s'approche, se penche et lui demande : "Mon brave, est-ce que cela vous fait mal ?" L'autre : "Ah oui madame, surtout quand je rigole !"