Jean Bernard HARISCAIN



Proto souricette bi que j'ai monté et réglé a Thimert
avant la livraison à son future proprio Alain Yves BERGER.

Sur la route du retour après le rassemblement des vieux déb's, je me suis revu en arrière c'était en 1982, fana d'aviation je venais d'acheter un terrain agricole situé à 100 Km de PARIS dans le but de créer une piste personnelle
Devant le nombre de personnes intéressées par mon projet je décidais de créer un ulmodrome, Pour ce faire j'avais commandé un QUICKSILVER (d'après moi seul appareil valable à l'époque) j'avais fait venir mon copain Patrick TOUZE, comme moi pilote prive avion, avec qui j'avais fait du VECTOR à MOISSAC et Pierre BOUTEMI qui m'avait initié au pendulaire.
Le kit du QUICK étant (dixit A'Dair) très facile à monter … !
L'appareil ne fut terminé à Etampes que le samedi 12h, pour l'inauguration du terrain le lendemain dimanche.
Dimanche à l'aube montage de l' ULM à MAINTENON sous le regard d'un amateur qui venant de PARIS avait dormi sous une petite tente car son rêve était de voler.
La matinée avançant et suite aux annonces parues dans différentes revues nous vîmes arriver de partout et coupant a travers champs des dizaines de véhicules chargés de personnes désirant monter dans un ULM, les seul hic et pas les moindres étaient
1° notre appareil neuf n'avait jamais volé
2° nous n'avions jamais fait de Quick et malgré notre envie nous ne pouvions que refuser de voler
3° Les deux appareils qui devaient venir en vol de chez A'DAIR étaient bloqués par les orages
Le temps s'arrangeant Pierre BOUTEMY commença à faire des baptêmes sur son pendulaire neuf qui devait lui servir pour le LONDRES PARIS après quatre vols silence puis panne au-dessus des blés galipette sous les hourrah et applaudissements du public présent.
Enfin Gérard PABOT au micro nous annonce les deux quick en vue.
Atterrissage sous en tonnerre d'applaudissements de FOURNEL, ROY et FIONA après plusieurs vols et redressage de tubes (du à des petites incursions dans la végétation voisine).

Le public présent était aux anges, les principales questions étaient :
- J'ai entendu à la radio que c'était la mobylette de l'air comme je suis motard il ne devrait pas y avoir de problème
- Peut on aller au travail en vol (est ce plus rapide ?)

- Je possède une maison dans le sud je pense que même si l'avion est plus rapide avec les trajets maison aérodrome surtout aux heures de pointes j'irai plus vite en ULM
Tout le monde voulant voler, les départs en vol se firent tardifs occasionnant des posés dans le parc du château de Rambouillet mais même si il s'agissait du château de chasse présidentiel, à l'époque cela ne posa pas de problème.
En ce qui nous concerne nous avons passé une bonne partie de la nuit à dégager les voitures embourbées dans les champs alentour.
Au petit matin sortant de la caravane nous étions là Patrick TOUZE et Moi
Question : et maintenant ?
Nous l'ignorions mais 42 personnes s'étaient inscrites pour apprendre à voler, comme il n'existait aucune école nous avons dû faire ensemble notre apprentissage d'instructeur en changeant de rôle régulièrement.
Moteur CUYUNA oblige l'instruction débutait toujours par un peu de mécanique puis une reconnaissance des différentes cultures alentours (Moteur Cu….na ou pas) La gestuelle de l'instructeur le doigt vers le haut on monte, vers le bas on descend ainsi pour la droite et gauche, le coup sur le casque = ça va pas. Moteur toujours à fond, sauf à l'atterrissage, Instrumentation = alti au poignet Pour la navigation le posé avec demande de route à l'autochtone était de rigueur autant pour nous (qui étions perdus) que pour l'élevé pilote.
Tout le monde était heureux, les tentes se dressaient sur le terrain l'ambiance était fabuleuse à tour de rôle chacun allait ramasser du bois pour le feu, faisait la cuisine, la vaisselle, tondait la pelouse. Les soirées s'éternisaient dans la joie.
Il y eu des centaines de vols d'initiation, un grand nombre de pilotes formés,
Des années de grand bonheur.
J.B. HARISCAIN

Un récit parmi d'autres

C'était en 1986 un membre de notre club voulant acheter un appareil avait découvert dans une publicité un ULM copie du Maestro mais : disait la pub, de qualité supérieure et 2 fois moins cher.

Apres contact avec le constructeur nous décidons, Pierre PETIT (chef pilote planeur instructeur ULM) Guy ALBOUY (pilote ULM, avion planeur, autogire etc..), et moi d'aller voir la merveille.
Ainsi un matin à 6 heures nous sommes partis en direction de l'est de la France.
Arrivés sur l'aérodrome grâce aux explications téléphoniques….. dernier hangar rouillé, vielle Peugeot elle aussi fortement corrodée… nous avons fait connaissance avec le constructeur, et là à peine les portes ouvertes nous avons vu ! 3 appareils avec des moteurs neufs et là stupéfaction, le premier avait le moteur à 10 cm au dessus de la poutre, le second 15, le dernier était carrément posé dessus et à la question pourquoi ? la réponse « il faut récupérer »
Ensuite il nous fit visiter son magasin de pièces où il avait entassé un tas de matériaux récupérés dans les décharges alentour ce qui explique les différents types de montage, les câbles de direction trop courts se terminaient par de la tige filetée tordue, la commande de la roue avant provenait d'un vélo et à la vue des soudures mal faites la réponse (évidente) du constructeur « ce qui compte sur un avion ce sont les ailes le reste n'est que détail ».
Les bouts d'ailes calés en positif permettaient de gober l'air ? Le carénage conçu sans moule ressemblait à une grosse patate mais le summum fût la découverte de la gouverne de direction celle-ci était rose et en forme de cœur : explication « je l'ai conçu ainsi pour attirer les femmes vers l'aviation ! ».

Afin de nous connaître un peu plus nous avons échangé nos cursus : lui était instructeur mais un vrai pas comme nous les parisiens, lui allait jusqu'au bout, exemple « l'autre jour l'élève était trop bas face aux arbres je l'ai laissé faire même si nous avons du réparer l'aile le lendemain au moins avait il compris sa faute » (à méditer ?)
Fatigués par la route nous avons refusés d'essayer l'appareil, et nous nous sommes protégés du soleil sous le hangar pendant le vol de démonstration.





Belle déco, bonne qualité de vol, bruit infernal au roulage, très grosse difficulté a faire tourner au sol (pas de frein, ni roulette de queue)

La dessus un monsieur très bon chic bon genre est arrivé c'était le financier de l'affaire (plusieurs moteurs neufs étaient alignés au sol) il nous a prévenu que devant la demande il y avait un grand délai pour

avoir une machine et cela n’allait pas s’arranger car pour sa campagne de pub il allait faire des photos avec un top model dénudé dans les journaux spécialisés, signe de grand nombre de ventes !
Durant cette visite et par respect pour notre hôte nous avons dû nous retirer à tour de rôle pour ne pas exploser de rire devant lui.
Le voyage du retour fut pénible car il est très difficile de conduire et de rire en même temps.
Des que ce fut possible j’ai contacté les revues ULM pour les prévenir du danger mais à ma connaissance il n’y a eu aucune suite à ce projet.
Voilà dans les années 80 c’était aussi cela