Jacques DUPIN.



60 ans (55 sur la photo. Comme le temps passe...)
Gérant de la base ULM de Dreux de 1985 à 2005.
8000 heures d'ULM (et des poussières). 450 élèves formés. Environ 13 000 heures de location.
Distributeur des ULM IKARUS depuis 1992.
C'est le premier Paris/Londres/Paris qui constitue l'élément déclencheur. Près de chez moi, à Maintenon (28) vient de se monter une des premières plateforme du département tenue par le couple Jean Bernard et Jeannine Harriscain: Les Ailes d'Eure&Loir.
Formé par Patrick Touzet sur Quicksiver MXL2, j'obtiens mon brevet en 1983, vol beaucoup sur mon quick mono, et me découvre des dispositions à instruire. J'étudie alors tous les manuels aéronautiques que je trouve et participe au premier test de qualification d'instructeur organisé à Granville et patronné par Patrick Rebeyrol Président du SNPPULM.
Je quitte Maintenon pour m'installer dans les hangars de l'aérodrome de Dreux en 85, pour une période dite d'"essai," où nous monterons une association avec mon ami ulmiste Claude Brossier.
Ayant eu à gérer quelques difficultés de cohabitation, le dit "essai" voulant expirer de volonté de pilotes avions, je construis mon propre hangar en 89 dans la continuité de ceux de l'aéroclub. L'association laissera petit à petit place à ma petite société de location et de formation sans pour cela en changer l'esprit. Je partagerais avec un grand plaisir une partie de la construction neuve avec mon regretté ami Patrick Coyette, créateur et patron de la société AVIREX, importateur des moteurs ROTAX, occupant encore, à ce jour où j'écris ces lignes, les locaux de Dreux.
Malgré quelques incidents et accidents parfois spectaculaires, la plupart du temps en location, je suis heureux d'avoir pu terminer ma carrière professionnelle dans l'ULM en ayant à comptabiliser, durant une période de 20 ans, un blessé à abdomen par ceinture de sécurité et quelques égratignures.
Merci à ces merveilleuses machines - Je parle surtout des premières...
Quantité de souvenirs sont, bien sûr, dans ma tête, ainsi que l'image des collègues disparus
Merci à cette époque. On n'avait rien inventé mais on était libre et on s'est bien marré.

Anecdotes, histoires tragi-comiques et situations cocasses arrivées entre 1984 et 2005 au cours de ma carrière professionnelle dans l'ULM.
Situations, bien sûr, souvent peu glorieuses. A juger selon les lumières du théâtre de l'époque, et que je peux relater en souriant d'autant qu'elles se sont plutôt bien terminées.

Je m'abstiens ici de citer des noms étant donné que je n'ai pas toujours obtenu l'autorisation des personnes mises en scène pour écrire ces lignes.

Une transaction ratée.

Un élève lâché, breveté, et pourvu d'une expérience récente sur multiaxe train tricycle, décide d'acheter à un de mes anciens élèves son monoplace train classique. Un essai est programmé sur la piste de Dreux. Ayant vent de la transaction, ma prudence de professionnel m'engage à alerter les protagonistes sur le danger que représente la différence de technique de pilotage - notamment lors des manœuvres de décollage et d'atterrissage - entre un train tricycle et un classique pour qui n'en a point l'expérience. En pareille occurrence, tout pilote aguerri sait qu'une prise en main sur un appareil biplace de même type s'impose.
Les compères las de mes antiennes, et voyant mon intervention indésirable, je m'en retourne à mon club house. Il n'y a pas grand-chose à faire dans ces cas la, le terrain de par son statut est libre et ouvert à tout le monde.
Le propriétaire a donné toutes les explications et recommandations qu'il estime nécessaires...
La scène :
L'acheteur potentiel est en attente, moteur tournant en 04 à bord du mono.
Le propriétaire est devant son hangar fermé à 600m du point d'attente et regarde impavide le profil d insecte que dessine au loin son appareil.
Je suis sur le seuil du club house situé à 50m du hangar. Une jeune femme observe la piste à mi chemin entre les deux.
Le mono décolle, lève tant bien que mal sa queue qui traîne. Manque de gaz, second régime, à 5 m sol l'ensemble vacille. L'aile gauche s'affaisse et l'ULM engage un virage à angle droit à une centaine de mètres avant le hangar du propriétaire médusé qui ne bouge pas. La femme s'éloigne dar dar. Moi, je suis spectateur de l'incroyable, je ne suis pas sur la trajectoire de l'engin qui poursuit son vol maintenant à 2 m sol avec une inclinaison moins prononcée. Je n'en crois pas mes yeux ! Le propriétaire toujours en apnée regarde sa machine foncer sur lui. A ce moment précis, sur une piste de 800m de longueur, le nez du carénage vient frapper au centimètre près le visage du propriétaire qui s'effondre comme une quille et voit son appareil passer au dessus de lui pour aller s'encastrer dans les portes de son hangar.
Le pilote est indemne, le propriétaire a la joue arrachée, le mono est détruit, la porte du hangar HS.
Chapeau bas pour la précision !

Un décollage original

X est un pilote heureux de voler sur un Allégro. Après une formation assidue et satisfaisante, il loue depuis quelques temps le petit monoplace, et non sans cacher son empressement, il fait sa pré vol consciencieusement (ou presque) comme avant chaque séance.
Le Rotax 462 est doté d'un lanceur manuel. Il l'a démarré moult fois l'engin, seul de l'extérieur ou, de préférence, en cabine en se faisant aider par un tiers.
Ce jour là, ça ne se passe pas comme d'habitude. La manette des gaz est en position maxi et il ne l'a pas vu (ou bien il a confondu ?). L'Allegro, bien positionné sur le taxiway voit son moteur entrer en régime immédiatement dès le coup de lanceur et avance rapidement. Alors, le pilote en une fraction de seconde se jette la tête la première par-dessus le pare brise en saisissant, mon la manette des gaz pour l'abaisser, mais la poignée de frein. C'est bien mieux. L'avancement de l'ULM sape alors son équilibre. La tête coule sous le tableau de bord.
Le spectacle est pour le moins insolite. L'ULM passe devant le hangar avion devant les personnes présentes interloquées, décolle, évite la manche à air, avec à bord une paire de jambes s'agitant à l'extérieur du carénage. Il engage un virage à gauche. C'est alors que le pilote a une idée de génie. Il coupe le contact au prix d'un retournement de bras douloureux et se viande aussi tôt lourdement dans le colza. Point de rires alors. Juste une petite main

dépassant des fleurs jaunes. Signe anodin mais ô combien rassurant que nous avons tous un jour en mémoire.



Jacques avec quelques membres de son club.

Un pilote au bon cœur (ou) un instructeur désabusé

A.D est un pilote qui aime faire partager sa passion du vol. A bord de sa moto du ciel, il adore expliquer et voir le sourire radieux des passagers qu'il embarque sans contrepartie financière. Toute sa vie durant, travaillant pour le secteur aéronautique, il n'a pas son pareil pour embellir et entretenir son appareil, tout en accumulant quelques 200 heures de vol sur sa machine.
Moi, ce jour la, je fais des baptêmes. J'emmène un papa, puis sa fille de douze ans. Voyant la fillette enchantée de son vol, A.D qui rode sur le parking, lui propose un deuxième vol, gracieusement s'entend. La fillette exulte, frappe des mains. La maman dans un état d'âme pas si enjoué, un peu anxieuse même depuis son arrivée au terrain, juge bon de s'enquérir discrètement auprès de moi des capacités du pilote. Des centaines d'atterrissages, des navigations avec emport de passager, une petite compétition de club, tout cela sans problèmes, consciencieux et méticuleux à souhait, je dis que c'est bon.
Et voilà la moto roulant par un beau dimanche céruléen vers l'attente 04. Elle s'aligne et prend un axe parfait. A ce moment nous distinguons le pilote qui descend de son siège et se dirige vers l'arrière de l'appareil, là ou se trouve le moteur et l'hélice. Il semble avoir calé. Le moteur ne possède pas le salvateur démarreur électrique. La gamine est toujours dans

l’appareil…, mais on ne le devine pas alors, d‘où nous sommes….Puis la vision tourne au cauchemar. La moto décolle plein gaz. Nous voyons le pilote courir derrière la machine qui entame une montée quasi en chandelle jusqu’à une cinquantaine de mètre. Puis, le GMP à bout de souffle ne maintenant plus la masse de l’appareil, celui-ci réalise une abattée comme je n’en ai jamais vue, puis vient s’écraser en piquer parfaitement perpendiculaire au sol. Devant le club house, le climat de panique est insoutenable car les parents ont assisté à la scène. Arrivé vivement sur place, je vois la fillette ahurie s’extirper de l’appareil broyé en pleurnichant. Le WW est à la place du passager ? Il l’avait placée à l’avant afin qu’elle profite pleinement de son vol !
La jeune fille très légèrement blessée ne gardera aucune séquelle de l’accident On saura après coup que le pilote lui avait demandé de tenir la manette des gaz un peu ouverte pendant qu’il relançait l’hélice ???



<u>En vol sur Soprano</u>

Un largage historique

Michel, mon para préféré (lui je peux le citer) et de loin mon aîné (un béret rouge. Il était à Dien Bien Fhu !) fort d’une expérience à toute épreuve et nanti d’une notoriété nationale dans sa discipline, est sollicité par les élus du département afin d’animer dignement la commémoration du cinquantenaire de la libération de Paris.

Un rassemblement lyrique est prévu devant le monument aux morts de la Sous Préfecture à côté de l'église. Fanfare, costumes, médailles et oriflammes encombrent l'enclavement exigu que constitue le périmètre de l'église et les bâtiments administratifs.
La mission est délicate. Michel devra se poser sur quelques m² dans une aérologie des plus capricieuse entre le monolithe des morts et les hallebardes aux bannières bigarrées. Pas de problème, vif et vaillant, c'est ça qu'il aime.
Tous l'attendent et, le menton relevé ne quitte pas des yeux le petit point sombre et bourdonnant dans le ciel. Je donne à la radio le top largage. Michel s'extrait par la porte ouverte de mon C42, et toujours à la façon d'une allégorie du Christ, les bras en croix, malgré mes admonitions. « Tes phalanges passant trop près de l'hélice bordel ! ».
Technicien hors paire, il ne ratte jamais ces PA. Mais ce jour là, c'est sans compter sur la liesse qui ondule et déborde sur l'aire d'atterrissage. La croix de tissu blanc est malmenée. Michel, en fin de course se dévoie, cherche. Son regard d'aigle va en une fraction de seconde des pointes de hallebardes aux visages jubilants des personnalités. Finalement, dans l'impossibilité de prendre une décision, il tombera sur le dos du sous Préfet lequel déjà écrasé par les lourdes tâches afférentes à sa condition se serait bien passé de ce nouveau fardeau. Un journaliste futé ne manqua pas d'immortaliser l'instant le lendemain dans le journal local, ce qui combla d'aise les braves gens…

Il y a des pilotes vraiment pas sympas

Il est aux environs de 19 h30 ce soir d'octobre1999. La journée a été bien remplie, nous avons fait une petite fête au club et nous sommes quelques uns à traîner sur les lieux en discutant à l'intérieur.
Un bruit de moteur que je connais bien sourde au dessus de nos têtes. C'est celui d'un Robin du club avion. Je sors, la soirée est belle mais profondément sombre. Il n'y a plus personne au club à côté. L'avion repasse en décrivant des cercles de ses feux de positionnement. Nous comprenons qu'il cherche la piste dans l'obscurité. Alors, prenant ma radio, j'essaie sans trop de résultat de le guider. Ses tentatives sont périlleuses. Malgré son phare de nez, désaxé de la piste, il fait plusieurs remises de gaz. Nous décidons alors de disposer nos voitures sur la piste tous feux allumés : 2 en entrée de piste 2 en bout de piste et les autres au milieu. La manœuvre s'avère efficace, les phares embrasent la piste, le pilote se pose correctement et rejoint le hangar où il rentre activement l'avion.
Retournés au club house, nous commentons à gueule bec l'événement en attendant l'arrivée du miraculé avec ses flots de remerciements. Tant s'en faut, nous en fûmes pour nos frais. Il s'était hardiment débiné. Cela peint à vif le personnage qui ne manqua pas, tout de même, de se prendre une volée de bois vert par son chef instructeur diligemment instruit de l'événement par nos soins. Non pas tant pour l'imprudence de son vol, mais aussi pour l'indélicatesse de son comportement envers des représentants de « l'aviation populaire » auxquels on n'épargnait rien, et qui peut-être à défaut de lui avoir sauvé la vie, auront du moins préservé à coup sûr l'intégrité du Robin DR 400 du club.

La montagne est toujours la plus forte (ou) Un Safari pas comme les autres

Nous sommes en juillet 1998. C'est le quatrième tour de France organisé par le club. Cette année, l'itinéraire nous conduit au sud ouest du pays. Principales étapes :
Dreux – L'Echalier/Valencay - Chauvigny - Condat sur Vezere – Moissac – **Saint Girons** –
Et retour par l'ouest : Oloron Ste Marie – Montpezat – Soulac – Frossay – Le mans – Cap 28.

L'effectif est restreint, c'est comme ça qu'on aime. 5 appareils, 5 équipages et le véhicule d'assistance qui comme à l'habitude nous échoit, à moi et à mon épouse Annick dévouée à la cause. Un vrai petit pick up de kamikaze le Nissan, bourré de centaines de litres d'essence. A faire baver d'envie un quidam d'Al-Qaïda…
Rien à dire sur la descente, d'autant que notre Tour est aussi placé sous le signe de la gastronomie. C'est dans la région de St Giron que commence l'aventure, plus exactement au col de la Crouzette (si je me rappelle bien) 1240m. Très chaude journée : 36°. L'atmosphère est jaunâtre, mais c'est tout de même du beau temps. Fatigués par le long trajet, nous décidons une journée repos au bord de la piscine de l'hôtel.
P.V, ami et co-propriétaire avec moi d'un Ikarus C42 – appareil plus confortable et plus rapide que les C22 n'est pas fatigué. Il piaffe d'embrasser du ciel la vue magnifique offerte par la chaîne majestueuse, mais non moins comminatoire des Pyrénées, tout en en faisant profiter son co-équipier J.L, lequel affichant un peu moins d'enthousiasme se laisse convaincre. Le projet ne m'enchante guère, compte tenu de la chaleur excessive et de l'inexpérience de la montagne des pilotes de plaine que nous sommes. Mais P.V est un pilote expérimenté, rompu aux longues navigations, aux météos capricieuses et de surcroît propriétaire de la moitié de l'ULM. Il m'assure qu'ils ne s'aventureront pas au dessus des reliefs inhospitaliers, et ils partent pour l'aérodrome.

Episode 1
Les heures ont passé. Je connais bien le goût amer de cette attente. Mon activité de loueur d'ULM a souvent mis mes nerfs à l'épreuve. J'en subodore les conséquences. De plus, je connais P. C'est un passionné au caractère trempé. Directeur d'une société importante, il aime les émotions fortes et les paris risqués. J'attends maintenant le coup de téléphone…Il arrive. Ce n'est pas une voix inconnue, mais celle de J.L. Il est essoufflé. Les phrases s'égrainent et j'apprends ce qu'il leurs est arrivé. Un classique :
Au bout de la vallée, le relief monte. La machine aussi, mais pas assez. Le sommet du col n'est pas loin. On sort un cran de volet. Inutile. Pourquoi pas un demi tour ? Le train d'atterrissage s'approche dangereusement de la cime des arbres et Boum ! Voilà le C42 oblitéré dans un désert montagneux à 1200m d'altitude.
Nos deux compères s'extirpent indemnes et entreprennent alors une descente vers la civilisation. Le portable ne passe pas. Il n'y a pas de réseau, ce n'est pas encore l'avènement du cellulaire. Complètement déshydratés, ils trouvent une cabane avec un point d'eau et poursuivent leur chemin jusqu'à obtenir une liaison téléphonique fixe. Voila donc la raison de cette longue attente...

Episode 2
De retour à l'hôtel, les palabres épuisées, il s'agit de repérer sur la carte le point d'impacte. Pas facile. On décide tous de partir comme un seul homme. Ce petit parfum d'aventure imprévue estompe un peu la déception générale qui marque les esprits. Le Tour est foutu ! Evidemment nous ne sommes pas équipés pour la randonnée en montagne, mais chacun possède au moins une paire de tennis. Nous partons de bonheur à travers la montagne après avoir laissé le Pick up, qui a fait deux voyages, sur le bord de la route. L'ascension est longue et la pente parfois rude. Arrivés sur les lieux présumés du crash, il nous faut du temps pour découvrir l'épave parmi les arbres. Le spectacle est piteux. Le pauvre C42 est démembré et ressemble à une fourmi volante à laquelle on aurait arraché les ailes. Il est énuclée de son pare brise et déformé de partout. Nous organisons un « sitting ». La récupération de l'épave semble impossible. Nous décidons toutefois de redescendre des éléments qui ne manqueraient pas d'être vampirisés dans un délais très court comme : Le tableau de bord, les réservoirs à essence, les sièges, les roues et leurs freins, et…le moteur Rotax 912 !! Cette dernière

décision de ma part déclenchant alors des abîmes de perplexité. Puis, chacun se charge d'un élément ; aux hommes les gros morceaux, aux femmes les pièces plus légères, car même en situation de crise la galanterie n'en est pas moins de mise. Pour porter le moteur, nous prenons une solide branche et nous l'attachons à la manière d'un gros phacochère, trophée d'une chasse très particulière qui donne à la troupe un air de retour de safari digne d'un « Mad max » de Gorge Miller. La descente est sportive. On se relaye pour le moteur. On y arrive, et tout est dit. Ah non ! Faut prévenir la gendarmerie. Les gendarmes ne sont pas réceptifs en écoutant notre narration. Rien ! Même pas de rapport d'accident ! Ils prennent l'immat, des noms et c'est tout. Alors on plie baguages et on s'en retourne avec nos morceaux d'ULM.

Epilogue :
Nous nous sommes par la suite inquiétés pour ce qui restait de l'épave. Non pas pour en pleurer la valeur, mais par mauvaise conscience. Par ce que l'on ne laisse pas traîner ses « ordures » comme ça dans la belle montagne Pyrénéenne. Enlèvement par hélico : trop onéreux. Y retourner bien équipé : impossible de reconstituer une équipe. Puis les autorités se sont réveillées et de nous demandé sur un ton impératif de retirer l'épave. L'instructeur de St Giron ayant eu vent de la chose et, après m'en avoir demandé l'autorisation, s'est chargé de l'enlèvement des restes du C42 contre la conservation de ses éléments. Il se débrouilla mieux que nous, trouvant un chemin carrossable bien plus prêt en amont de l'épave et débarrassa consciencieusement le tout. Ce qui fit que l'affaire se termina là.



Souvenir du Grand Prix de Paris

Il y en a des futurs « vieux Deb » à ce Grand Prix ! J'aurais grand- peine à énumérer les noms des participants sans en oublier. J'en ai revu beaucoup lors du rassemblement mémorable du 26 septembre 2009 chez Guy et Brigitte Wardavoir. Nos charmants hôtes étaient eux aussi de la partie et se souviendront de cet épisode. Pas loin de cent ULM de tout acabit alignés sur la pelouse de Meaux, avec leurs équipages. Le Grand Prix de Paris est une compétition internationale comptant pour la première coupe de France ULM organisée par l'association ENVOLS en juin 1985.
Cette année là, l'équipe de l'aéroclub des « Ailes d'Eure & Loir » se compose ainsi :
Un bi Quick avec JB et J. Harriscain ; 1 mono Vector piloté par Claude Brossier ; 1 mono Quick piloté par moi-même, et nos épouses en assistance.
Sérieusement entraînés (nous avons bien remplis cinq page sur le carnet de vol) et animés d'un zèle infini à la préparation de nos appareils (réservoirs supplémentaires parfaitement scotchés), nous sommes prêts à en découdre avec les As du Team Mercier.
Arrivés le 30 mai avec les remorques, le temps presse, il faut effectuer les contrôles administratifs et techniques et monter les appareils. Nous assistons au briefing du soir. Le lendemain, pour gagner du temps, nous nous partageons les tâches, Je m'occupe de faire le plein des réservoirs pendant Que JB assiste au deuxième briefing du matin. Il me racontera ce qui s'est dit...
Le programme est complet. Epreuve de maniabilité, navigation triangulaire à l'estime avec points tournants, navigation imposée avec quantité de carburant imposée, épreuve photo, tour de Paris environ 300 km.
Toutes ces épreuves ont été commentées par la presse spécialisée. A l'exception peut-être d'une séquence mémorable que je ne peux passer.
Notre ami Claude est en train de rouler sur le taxiway en contrôlant au mieux son fougueux monocylindre 18 cv Robin. Il est allongé dans son Vector 600. A demi allongé serait plus exacte car l'assise de ce mono ressemble un peu à la toile d'une chaise longue (sans les rayures). A ce moment, tout le monde suit des yeux un autre Vector en évolution pour une précision d'atterrissage (PA) moteur coupé comptant pour l'épreuve. Ce dernier s'éloigne alors sous le vent en dernier virage afin de peaufiner sa prestation. C'est qu'il faut marquer des points, il y a une prime de 10 000 F à la clef ! Trop court ! Pris par le temps pour tenter un redémarrage du moteur, il entreprend une manœuvre d'atterrissage de fortune sur le taxiway. Nous assistons alors à un douloureux accouplement entre deux Raptors…Heu…deux Vectors, je me trompe de dinosaures. Le volant se posant parfaitement sur le roulant. Faut dire que le pauvre avait si peu de place disponible ! Je retrouve Claude. vitupérant contre son concurrent. Tout le monde rapplique pour renifler l'odeur exquise du malheur qui est tombé ailleurs. Mais sauvé par la légèreté des machines de l'époque, au prix du sacrifice de quelques aller retours en voiture et une demie nuit de travail, la compétition ne sera pas finie pour lui.
La grande épreuve de navigation ne sera pas confortable. Il pleut et le vent se lèvera. Quant à moi, je fais du tourisme en me posant sur les terrains bizarres mentionnés sur le tracé de ma carte de navigation. Je m'étonne de ne rencontrer personne au sol pour pointer. Où est le stand de l'épreuve de tir ? J'aurais la réponse à l'arrivée. J.B dans le feu de l'action avait omis de me dire que quelques épreuves avaient été supprimées. Pas bon pour le chrono !
D'autres déconvenues nous attendent. J.B et Janine en panne moteur dans un champs de salade, moi et un autre concurrent qui me colle au train car sa carte s'est envolée, retenus par la pluie dans une cabane de chantier des sablières de Flins, et ce pauvre Claude dans l'impossibilité de franchir au décollage la barre des immeubles des Mureaux après trois tentatives sera contraint d'abandonner l'épreuve.
Déçus ? A peine, mais tellement heureux. Je me satisferais de cette onzième place.

Merci à cette époque. On n’avait rien inventé mais on était libre et on s’est bien marré.

Et d’autres anecdotes et situations plus ou moins drôles ou angoissantes, bien nourries par une activité de formateur et de loueur d’ULM comme l’ont connus nombre de mes confrères.



Jacques en Quick au Grand prix de Paris