Eagle

Sauvé de la moisissure et des rats par les Vieux Déb's l'EAGLE de 1980 est un beau témoin d'une époque où les ULMS avaient la réputation d'être dangereux. Injustice. Leurs utilisateurs, qui n'étaient pas encore des pilotes, étaient dangereux par ignorance des choses de l'air.

Capable de décoller, et d'atterrir, sur trente mètres à la vitesse d'un cycliste (30 km/heure) cet engin de moins de 80 kg paraissait si facile à manier que chacun pensait pouvoir s'envoyer en l'air en s'installant derrière son guidon de moto. "La moto de l'air est née", disait la presse, ajoutant qu'on pouvait le piloter sans permis. Et, emballé dans son sac, on pouvait le transporter sur le toit d'une auto.

Il avait été conçu par deux experts:
- Larry Newman, pilote de Learjet avec 8.000 heures de vol à son actif. En 1978, Newman avait traversé l'Atlantique en ballon.
- Bryan Allen, en 1979, avait traversé la Manche en pédalant dans son Gossamer Alabatros propulsé par sa seule force musculaire. Cet engin était déjà pourvu d'un plan canard à l'avant.

L'EAGLE né de leur imagination était fabriqué par American Aerolights (anciennement Electra Flyer Corp.) à Albuquerque au Nouveau Mexique (USA).

Doté de tels titres de noblesse, l'EAGLE n'était donc pas un bricolage. Ce n'était pas davantage un rapace, contrairement à ce que pouvait faire croire son nom, "l'AIGLE".
Avec une vitesse de croisière de 50 km/h il n'avait pas d'ambition de performances. Juste satisfaire l'envie de voler, et le plus lentement possible. Ses évolutions rappellent celles des parachutes motorisés de l'an 2.000.

Ses concurrents de l'époque allaient un peu plus vite et se défendaient mieux en cas de turbulences.

L'auteur
Charles SCHIFFMANN



Pourquoi l'EAGLE ?

En 1981, ce n'était pas vraiment un choix. A 47 ans, journaliste, directeur du bureau de l'Agence France-Presse aux Pays-Bas, j'y entendais les échos d'une intense activité ULMiste en France. Mais silence au pays des moulins à vent.

Jusqu'au jour où une petite annonce en noir et blanc, de la taille d'une carte de visite, publiée dans un mensuel de vol à voile néerlandais invite à découvrir l'EAGLE avec autant d'assurance que s'il n'existait pas d'autres ULM concurrents.

Rendez-vous pris pour la découverte. Il faut payer (de mémoire, quelque chose comme 5 €) pour assister à une conférence. Elle est donnée dans un hôtel de Lelystad, petite ville artificielle bâtie sur un territoire que les Néerlandais ont conquis sur la mer. Il faut se souvenir que la traduction en français de Hollande est "pays du creux", et qu'une bonne partie des Pays-Bas est en dessous du niveau de la mer.
Dans la salle de conférence de l'hôtel, un film 16 mm aux images en noir et blanc cahotantes, montre un Américain décollant à pied, en portant le chariot de l'Eagle sous les bras. Un café au lait est servi à l'heure de l'apéritif. Ensuite rendez vous "au terrain".
On s'y rend en cortège dans un brouillard à couper au couteau, longeant des canaux à n'en plus finir.





Mini-vliegtuig voor onderzoek

1982

★ De Landbouwhogeschool in Wageningen beschikt sinds kort over een mini-vliegtuigje van Amerikaanse makelij, de Eagle (adelaar) genaamd. Het toestelletje wordt bij Swifterbant voor wetenschappelijk onderzoek gebruikt, vooral om te filmen. Dat kan bij een geringe snelheid (30 tot 80 kilometer) en geringe hoogte. Daardoor zijn de resultaten beter. Het toestelletje heeft een "startbaan" van niet meer dan 25 meter nodig.

La presse hollandaise croit à l' avenir de l' ULM

TRADUCTION de la légende photo.

Un mini avion pour la recherche

L'école supérieure d'agriculture de Wageningen dispose depuis peu d'un petit avion de fabrication américaine, nommé Eagle (aigle). Le petit appareil est utilisé pour de la recherche scientifique, principalement pour filmer. C'est possible grâce à sa vitesse réduite (de 30 à 80 km/h) et une faible hauteur de vol qui rendent les résultats meilleurs. Le petit appareil n'a besoin que d'une « piste d'envol » de pas plus de 25 mètres.

Le "terrain" de Lelystad La est en réalité une prairie à vaches, bordée de barbelés. L'EAGLE est bien là. Il nous attend en l'air, à 50 mètres au dessus du sol. On ne voit pas plus haut. Il saute les barbelés en radada et se pose. La dizaine de gaziers intéressés l'examinent. Il est propulsé par un seul monocylindre Zenoah. A vrai dire je n'ai rien compris aux explications. Mais je m'inscris pour un cours de formation au "pilotage".

Voler sans permis ?

C'est ce que raconte "la presse" néerlandaise qui fantasme sur cet engin bizarre photos à l'appui. Un institut de recherche lui a même confié le soin d'aller observer des oiseaux dans une réserve naturelle.
Mais voler sans permis, c'est vite dit. Il faut passer un examen médical. Le centre d'examens à Rotterdam a quelque chose de militaire. On y croise des joueurs de football et de rugby passablement grandes gueules. Le vieux médecin examinateur ne voit plus très clair. Devant un petit livret en couleurs il faut lire un chiffre à travers les coloriages. C'est pour détecter les daltoniens. Le vieux docteur est plus perplexe que moi. Il me croit sur parole. Approuvé médicalement.

La réglementation néerlandaise provisoire, prévoit aussi que pour être dispensé de licence aéronautique, il faut, avant de pratiquer l'ULM, prouver qu'on a au moins cinq heures de vol (avion ou planeur) à son actif.
Cette exigence est du pain béni pour mon école de pilotage de Lelystad. Pas un seul ULM sur le terrain. Pas la moindre indication théorique. L'instructeur m'installe en place gauche dans un CESSNA 150. Ses instructions sont laconiques. Il parle un néerlandais patoisant, sans concession pour le pauvre étranger encore maladroit dans cette langue. Avec ses potes, son langage est celui de la banlieue. "*Est-ce que tu peux me prêter ta caisse (jouw kist) dimanche ?*". Ils appellent un avion, une "caisse" comme les jeunes de banlieues parlent des autos.

Comme le beau terrain de l'aérodrome de Lelystad est en bord de mer, le vent y souffle systématiquement plein travers. J'ai donc appris à me poser sur la roue gauche, l'instructeur m'ayant dit "*c'est toujours comme ça*". (Leçon de vent de travers hélas oubliée vingt ans plus tard en avion)

Je retrouve un gribouillis de mon instructeur sur du papier à lettres. Il fallait sortir les "flaps" à 20° en "base leg", à 30° en finale, maintenir l'aiguille du compteur de vitesse à 65 kts. C'était du charabia pour moi. Un gamin se serait amusé sur un simulateur, mais je ne comprenais rien à toute cette liturgie. La vitesse ? Pourquoi s'en inquiéter ? Il n'y a ni panneaux de limitations ni radars.

Un seul souvenir concret. Par une belle après midi, nous volons relativement bas au dessus des cultures toutes vertes. L'instructeur me dit "*c'est à cette hauteur qu'on vole en ULM*". Tiens, je l'avais oublié celui là. Par moment, le CESSNA nous tape sous le cul, comme s'il avait franchi trop vite un "casse-vitesse" dans un village. Au milieu des cultures vert foncé du Flevoland, ce territoire conquis sur la mer, d'anciens hauts fonds émergent. Ce sont des dunes de sable, et sous le soleil, elles envoient des pompes du feu de Dieu. Elles tapent lorsqu'on passe dessus à 65 nœuds. C'est bizarre l'avion.

Enfin un EAGLE

Au retour de ces séances d'avion, j'avais eu les bras tellement crispés sur le volant du Cessna que la conduite de ma vieille Citroën m'est devenue pénible en dépit de la direction assistée. Cent kilomètres jusque chez moi à La Haye.

Enfin arrive un EAGLE et nous entrons dans le vif du sujet par un soir d'été. Il avait fallu attendre longtemps que le vent, toujours de travers, se calme.
L'EAGLE est en bout de piste. Devant lui, une auto hollandaise, la fameuse DAF à transmission automatique par courroies. L'EAGLE est attaché à la DAF par un câble de 200 mètres pour le remorquage. Le long du câble court un petit fil électrique. Il relie deux interphones qu'on utilise pour écouter les cris des bébés dans leur chambre. Evidemment, ni radio, ni CB, ni téléphones portables en ce temps là.

Quelques élèves prennent place à tour de rôle dans l'EAGLE. Leurs très courtes envolées ont connu des fortunes diverses, mais sans casse. Evidemment je suis le dernier à pouvoir m'aligner. Entre copains, et passablement xénophobes devant cet étranger qui baragouine le néerlandais, les autres avaient pris de l'avance au gâteau.

La DAF me soulève gentiment du sol. Entendus dans le "baby phone", ses occupants qui s'amusent de cet exercice amusant sont plus aimables que les autres. L'envol me semble aller de soi, tout naturellement. Lorsque la DAF s'arrête en bout de piste, je tire légèrement sur le guidon et l'EAGLE se pose comme sur un oreiller.
La nuit tombe, il commence à faire noir. On me dit que mon "arrondi" a été parfait. Ils auraient mieux fait de la boucler. J'avais pris ce commentaire pour un permis de voler.

Rouler en EAGLE

Quelques semaines plus tard, rendez vous pris pour des exercices de roulage avec l'EAGLE, dans des champs difficiles à trouver entre Lelystad et Amsterdam.
Diriger cet appareil au sol n'est pas facile. Il faut tordre avec les pieds les tubes inférieurs du chariot. La roue avant se met de travers comme celle d'une brouette. Très approximatif.

Deux magnifiques EAGLE sont arrivés au rendez vous en vol. Du soleil, pas de vent. Pour s'exercer au roulage, les gens de l'école de pilotage, ont débranché un des deux moteurs, et enlevé le plan canard ce qui évite tout risque de décollage involontaire. Comme d'habitude, je suis le dernier à pouvoir m'y exercer. Mon essai de roulage, sur à peine 200 mètres, est plutôt inquiétant. A revoir donc. La nuit tombe.

Février 1982. ans attendre la fin de mes exercices en Cessna, de passage en France, je trouve une petite annonce dans VOL LIBRE de janvier: Un EAGLE est à vendre d'occasion. Disponible sur l'aérodrome de Lyon Brindas. C'est celui là que je veux. Il semble si facile d'emploi.

Les criquets se bouffent entre eux

D'ailleurs je ne connais pas d'autre ULM. A vrai dire, j'avais vu un an auparavant sur l'aérodrome de Grimbergen en Belgique, commune plus célèbre pour sa bière que pour ses avions, deux Wheedhoppers qui m'auraient plutôt dégoûté de l'ULM. Ils s'étaient télescopés au roulage sur le parking avant même leur vol de démonstration. Grosses discussions en flamand. Le public était prié de dégager.

J'avais été attiré à Grimbergen par l'article d'Elie Marcuse, un collègue et ami de l'AFP basé à Bruxelles, éminent sinologue au demeurant. Il l'avait titré "***l'Europe envahie par les criquets***". Le criquet est la traduction française de weedhopper. Marcuse y faisait une apologie futuriste du Weedhopper conçu par un ingénieur de la NASA, John Chottia, "*spécialiste des fusées et de la conquête de l'espace*". L'espace est plus grand que le parking en herbe de Grimbergen. Devant l'enchevêtrement des ficelles des deux Weedhoppers entrés en collision, et la dispute en flamand, je suis parti, passablement écoeuré.

La petite annonce de VOL LIBRE en mains, et après un échange de lettres avec le vendeur (on tapait encore à la machine à écrire) je me mets donc en route pour Lyon Brindas. Le vent y souffle si fort qu'on peine à enfourner les deux gouvernes de direction dans la voiture. Pas question de démonstration en vol. Je paye les 17.000 francs convenus (trois mois de salaire) et en route pour la Hollande avec l'engin sur le toit de la Citroën.

L'EAGLE lyonnais fait de la démonstration aux Pays-Bas.

A peine rentré à La Haye, van Erkel, mon instructeur du Cessna m'appelle au téléphone: "*Il paraît que vous avez acheté un Eagle. Est-ce que vous pourriez nous le prêter ? Le notre est cassé et nous devons faire des démonstrations à Amsterdam*".

On ne refuse jamais rien à son instructeur. J'apporte l'Eagle à Lelystad. L'appareil y reste longtemps sans me donner de nouvelles. Il m'a fallu le réclamer avec instance pour que "l'école de pilotage" me le rende. J'avais une bonne raison de le récupérer sans plus rien attendre de Lelystad. J'étais muté à Paris, et je ne voulais pas quitter les Pays-Bas sans mon Eagle.

Décollage dans un peuplier

Aux premières vacances de 1982, je déploie ses ailes dans un pré à vaches, face à la maison de campagne que je partageais à Boucard dans un paysage bucolique du Cher.
Les essais de roulage passablement désastreux près d'Amsterdam, m'avaient laissé sur ma faim. Il me faut m'y remettre. Je monte l'appareil, manuel d'utilisateur à la main. C'est un peu fastidieux, mais pas insurmontable, même pour un homme seul. Dans la maison, les gens crient "***à table***" et s'impatientent, sans égard pour ces soirées sans vent dont il faut profiter.

Mais je suis tout à mon affaire. Inconscient du danger, j'installe le plan canard, et je mets les **DEUX** moteurs en route. Pourquoi lésiner, même si c'est pour un essai de roulage ?

Au premier coup de gaz, les moteurs me propulsent comme le diable vers la clôture en barbelés qui risque de me défigurer au mieux, de déchirer la toile au pire. D'instinct, puisque c'est un pendulaire, je pousse sur le guidon pour sauter la clôture, comme je l'avais vu faire dans le brouillard à Lelystad. La poussée est si forte que si j'avais été installé dans un siège conventionnel j'aurais eu le dos collé au dossier. Mais j'étais suspendu à la quille par une lanière, une planchette sous les fesses, et même sans avoir tendu les bras pour sauter les barbelés, voilà l'Eagle qui part littéralement devant moi comme une fusée, jusqu'au sommet de grands peupliers, un peu sur la droite.

On m'avait dit en Hollande que mon arrondi à l'atterrissage était parfait. Mais on ne m'avait parlé de la direction d'autant moins que le câble tiré par la DAF conservait l'ULM dans l'axe.

Sans doute un immense fracas en haut peuplier dont je n'ai pas le moindre souvenir. Vingt mètres au moins au dessus de l'herbe. Je retombe sur le cul, entouré de branchages, de tubes d'aluminium et de morceaux de toile jaune. Je suis à peine conscient. Terriblement mal au derrière.

Un paysan voisin a alerté les gens dans la maison. Pour venir à mon secours, ils ont interrompu le dîner entamé sans moi. Je suis tout juste assez conscient pour leur dire de me foutre la paix, et que je pense m'être cassé le coccyx. Ce qui est passablement douloureux. Je le sais, ma compagne s'était cassé le sien en glissant dans une baignoire à Luxembourg.

Je peine à reprendre mon souffle. Les gens restent à distance parce que je suis tombé sur un nid de guêpes qui n'aiment pas être dérangées. D'après ce qu'on m'a dit, une ambulance est venue me chercher peu après minuit.
A la clinique de Cosne sur Loire (Nièvre) un homme en blanc ne cessait de m'interroger en criant très fort: "*Qu'est ce qui vous est arrivé ?*". Il voulait savoir si le choc ne m'avait pas fait perdre la boule. Je répondais "*j'ai fait une connerie*".

Une semaine de clinique sans pouvoir me lever. Des pilules de Tranxène (un tranquillisant) en veux-tu en voilà. Et toujours ce cauchemar de l'ULM très chèrement payé qui n'a volé que trente secondes.

Après une semaine de clinique, retour dans la maison de Boucard où on m'installe un lit dans le grand salon avec table de ping-pong. On m'y apporte à manger, on m'y fait la gueule. Les débris de l'EAGLE ont été rangés au pied du mur, près de mon lit. J'en pleure. J'écoute de la musique.

<u>Les infirmières</u>

Elles viennent tous les jours me faire une piqûre d'antibiotique, parce que pendant ma soirée froide au pied du peuplier dans les débris de l'Eagle, j'ai chopé une bronchite. Très douloureuse avec les côtes fêlées. Les piqûres de guêpes ont disparu
La première infirmière est une petite jeune.
Deux jours plus tard, arrive une petite vieille. Je lui demande de m'excuser parce que la radio diffuse une musique que j'écoutais avec intérêt. J'éteins le poste. C'était de la musique grégorienne. Elle me répond que "*c'est très beau, et c'est comme le jazz*".

Je lui demande où est passée la jeune infirmière des deux premiers jours. Le bras tendu vers la fenêtre pour vérifier le niveau de la seringue, elle me répond: "*Elle est en congé de maternité…*" Et dans le même souffle, la vieille infirmière ajoute "*Elle est complètement folle. Elle a déjà quatre enfants. C'est assez. Quand on en arrive là, il faut avorter.*"

Cette adorable vieille infirmière qui aime le jazz et conseille l'avortement (nous sommes en 1982) est une religieuse qui visite ses patients en civil.

<u>Transport de la dépouille de l'EAGLE</u>.

Fin des vacances. Il faut que je rentre à La Haye. On m'a apporté des béquilles dont je ne pourrai pas me passer pendant plusieurs mois. On m'a aidé à poser l'épave de l'EAGLE sur le toit de la voiture.
A la clinique de la Croix Rouge à La Haye, lors de la première visite de contrôle, les deux médecins se marrent entre eux. Il faut leur arracher le motif de leur hilarité. "*Vous êtes le premier homme qui nous apporte une radiographie d'un accouchement difficile*". Les deux moitiés du bassin, réunies par un cartilage, se sont séparées.

Enfourné dans son long sac, l'EAGLE gît dans le garage de ma petite maison entouré d'un fourbi de grandes pièces éparses: des tubes, les moteurs, l'hélice fendue…
Le garage, carrelé de blanc du sol au plafond, occupe tout le rez-de-chaussée de cette maisonnette construite autrefois pour abriter un cocher et son carrosse. Ce que les Anglais appellent des "mews". Deux pièces à l'étage, une chiotte archaïque et une cuisine de moins de deux mètres carrés.

En d'autres temps, on aurait mis l'épave de l'Eagle à la poubelle. Mais au hasard de lectures, et bien avant Internet, je découvre que l'importateur de l'Eagle pour l'Europe est près d'Oxford. Et justement il serait bien que j'aille à Oxford pour une petite visite familiale. Sitôt dit, sitôt fait. L'importateur anglais m'avait dit qu'il pouvait tout réparer de l'Eagle.

OXFORD

La visite au petit aérodrome proche d'Oxford valait le déplacement. Juste avant l'entrée, un garage spécialisé en voitures anciennes (mon dada). Ils vendent des bagnoles intéressantes, mais je pense à autre chose. Au dessus, et un peu à côté de l'aérodrome, un Eagle fait des ronds dans l'air. On l'entend à peine.

Sur la très longue piste de l'aérodrome, une vieille Jaguar remorque des planeurs. La radio ? On n'y pensait même pas. Un type à peine visible tout au bout de la piste donne ses instructions en agitant à bouts de bras des raquettes de ping-pong.

Dans le hangar de l'importateur britannique des EAGLES, mon épave est bien accueillie: "*We shall take care of her*" (nous prendrons soin d'elle. Les britanniques parlent toujours au féminin de ce qui navigue). Rassurés, nous partons manger dans un pub pas loin du terrain. Une petite cassolette de foies de volailles aux noix et à la crème parfumés d'origan dont je ne vous dis que ça.

EAGLE alsacien

Quelques mois plus tard, je récupère l'Eagle, plus beau que neuf. Les fêtes de Nouvel An approchent, menaçantes, comme dit Alain Tanner dans La Salamandre son film suisse, "*en couleurs noire et blanche*".
Retour d'Angleterre sur des routes couvertes de neige, avec quatre heures de Ferry entre Douvres et Ostende. Un tube vertical vissé sur le pare-choc avant empêche le long fourreau de l'Eagle de se dandiner sur le toit de l'auto. Nous ramenons d'Oxford un bébé de quelques semaines et ses parents danois mâtinés d'Anglais et de Français.

Ce sont les enfants, et leur bébé, de ma compagne Nicole, franco danoise. C'est avec elle que je partage la maison de Boucard devant laquelle j'avais échoué dans un peuplier. Elle est interprète de danois et d'anglais au Parlement Européen à Strasbourg. Lors d'une de ses missions au Parlement, elle découvre un prospectus de "Nouvelles Frontières" qui propose d'enseigner à voler. En cinq jours !

Nouvelles Frontières me semble sérieux. Au moins c'est français, loin du charabia et de la xénophobie hollandaise. Je m'inscris illico, payant d'avance pour apprendre à voler. 2.800 francs lourds.

L'Eagle à Haguenau en 1984



HAGUENAU

Le rendez vous est fixé le 12 décembre 1983 sur le très vieil aérodrome de Haguenau, pas loin de Strasbourg, mais à environ 600 km tout de même de Paris où je travaille.
Il fait froid et sombre toute la journée. L'endroit est aussi lugubre que désert. Un type se pointe, pas causant et sans accent alsacien dans ses silences. Il ouvre les portes d'un hangar un peu coincées par de la neige gelée.
Je lui demande s'il y a beaucoup de monde pour le stage ULM de Nouvelles Frontières. Il me répond "*bouafff*". Je comprends sans y croire que je suis le seul candidat. Visiblement il n'attend pas grand-chose de cette histoire avec Nouvelles Frontières. Ambiance.

Il s'appelle Charles comme moi ce qui ne crée aucun lien puisque je déteste ce prénom ridiculisé par Flaubert dans les premières pages de Madame Bovary. Il tire du hangar un énorme ULM. Un PATRILOR, dont j'ai appris plus tard qu'il avait été trop lourd et qu'il avait fallu lui couper le bout des ailes pour l'alléger.

On s'installe dans le Patrilor et on roule un temps interminable sur des plaques de béton défoncées. Le vieil aérodrome de Haguenau doit dater des Allemands de la guerre ou même d'avant. Il n'a pas rajeuni. La piste est longue de 970 mètres, et le Patrilor n'aime pas beaucoup les dalles de béton défoncées du taxiway. Une vraie chaussée romaine. Pas très rassurant.

On s'aligne et on décolle dans un fracas de moteur et d'hélice assourdissant avec un vent glacial dans la tronche. Je ne savais pas que l'ULM était si douloureux. Charles, mon instructeur, ne tarde pas à m'apprendre qu'il est ouvrier soudeur dans une grande usine, De Dietrich à la réputation séculaire. Elle avait fabriqué des carrosses avant de passer aux locomotives et aux chaudières. Charles avait fait du modélisme avant de s'initier à l'ULM. Je suis son premier élève. (Je devais plus tard servir de premier cobaye pour d'autres instructeurs). Il fait un tour de piste. Un des repères est un camp de

gitans qu'il ne faut pas survoler trop bas. Ils n'aiment pas le bruit et ils gueulent si on les dérange. Comme tu veux. Le vent me fouette la figure et je ne comprends rien à ce qu'on fait. Jamais entendu parler d'un circuit, de tour de piste, vent arrière, travers et finale. Et surtout, c'est le nœud gordien de cette histoire, jamais entendu parler d'une vitesse suffisante pour qu'un plus lourd que l'air soit capable de voler !

On n'en finit plus de faire des tours de piste, dans le froid et le vacarme du moteur et de l'hélice qui vous fouette. Après chaque séance, retour à Paris parce qu'il faut bien travailler. Cinq cents kilomètres d'autoroute. Heureusement la Citroën CX d'occasion toujours immatriculée aux Pays-Bas est confortable.

De semaine en semaine, Philippe Lecoq le patron de "l'école de pilotage" AIR PRODUCTION m'appelle au téléphone pour me dire que la météo est bonne et que je peux poursuivre les leçons. Il m'est arrivé de quitter Paris à minuit pour arriver le matin à Haguenau après avoir scruté dans le Figaro une immense page de prévisions météo.

Au total, selon mon carnet intime, quatre séjours à Haguenau étalés sur l'année 1984 et chaque fois mille kilomètres d'autoroute. Quinze journées passées à attendre sur le terrain que le vent se calme ou que le moteur du Patrilor veuille tourner… Apprendre à voler en cinq jours ? Tu parles.



L'Eagle à Haguenau en 1984

Arrive le BAROUDEUR

Un beau jour, le sinistre Patrilor a disparu. Charles n'est pas là. Pour savoir ce que j'ai à faire, je me pointe dans le petit cagibi de Philippe Lecoq, le patron de l'école de pilotage. Sans lâcher son téléphone, il me répond: "*ton instructeur t'attend…*"

Il n'y a qu'un seul ULM devant le hangar. Il est beau, il a l'air tout neuf. Peut-être un visiteur. En place droite, un type que je ne connais pas. "*C'est vous l'instructeur ?*" Réponse: "*Affirm.*"
Je ne sais pas d'où il sort. Il est Hongrois et il est né à Verviers (Belgique) dans la rue où j'ai vécu vingt ans avant lui, de 1941 à 1945. Evidement, ça crée des liens et la confiance s'installe. De plus, le nouvel ULM, un BAROUDEUR n'est plus le fer à repasser qu'avait été le Patrilor. Et en prime, on a la radio !. Laquelle n'évite pas les malentendus.
Mon nouvel instructeur, qui s'appelle Alain Nemès, ne tarde pas à me lâcher sur le Baroudeur, le 11 mai 1985. En finale, il me crie dans les écouteurs: "*mets l'avion à plat*". J'étais certain d'être sur la bonne pente mais puisqu'il le dit, je tire un tout petit peu sur le manche et je termine donc ma finale à plat. Un "kiss landing".

Il fait encore un peu froid. Nous sommes le 11 mai 85. Je propose à Nemès d'aller nous réconforter dans l'Algeco où des gens qui parlent plus l'alsacien que le français font buvette. On se fait des politesses devant la porte. Sur le seuil, Nemès se tourne vers moi et me dit "*tes lunettes sont de travers. Je comprends…*"

Oui, je porte toujours mes lunettes aussi de travers que ma démarche. Une jambe plus courte que l'autre après un gros accident de moto. La plus courte avait échappé de peu à l'amputation. Le bassin cassé en deux après le sinistre décollage en Eagle dans les peupliers.

Charitablement Nemès me remet les lunettes en équilibre sur le nez, et devant un café, il m'explique qu'en m'enjoignant par la radio de "*mettre l'avion à plat*" il avait voulu dire "*pas avec une aile plus basse que l'autre*. J'ai toujours tout fait de travers.
Il me raconte que son emploi d'instructeur n'est pas suffisant pour le faire vivre. Il tire le diable par la queue. Je l'aimais bien, et je l'ai un peu aidé.

Fumer tue

C'est écrit sur les paquets de tabac. Mais c'est la pipe qui me sauve la vie.
Lâché sur ce beau Baroudeur aussi confortable que rassurant, je peux voler tout mon saoul. Belle journée de mai, épatante, sans quitter le terrain des yeux.

Pour fêter ce bonheur nouveau, le besoin d'allumer une bonne pipe. Je ramène le Baroudeur devant le hangar comme si je n'avais fait que cela toute ma vie. La sérénité. Et je l'examine de près.

Un des gros boulons de dix qui fixe le moteur à l'avant de l'appareil est porté disparu. Il en reste trois autres. Pas de panique, mais tout de même, sur un engin si puissant et si neuf… Un homme élégant, poli et aimable, assiste silencieusement à ma visite "post vol". Entre le pouce et l'index, il dévisse un deuxième boulon de fixation du moteur.
Présentations. C'est Philippe TISSERAND, dont j'avais lu les articles brillants dans VOL MOTEUR.
Nous constatons tous les deux que les autres boulons sont encore en place par miracle.
Philippe Tisserand n'est pas là par hasard. Il était venu voir et essayer un des premiers BAROUDEUR mis sur le marché.

Nous comprenons tous les deux pourquoi les boulons se barrent. Quatre grosses cales triangulaires d'environ 10 cm de côté et de plus d'un centimètre d'épaisseur sont installées derrière les quatre boulons de fixation du moteur sur le bâti. Mais elles sont prévues pour un moteur propulsif, avec l'hélice à l'arrière. Sur un moteur et une hélice à l'avant, elles ne font que de la figuration, abandonnant toute la charge aux boulons, qui avant de se dévisser ne demandaient qu'à casser.

Philippe Tisserant, évidemment renonce à son vol d'essai. Et il passe à Lecoq une avoinée que celui-ci n'a pas volée.

Premiers vols homériques en EAGLE



L'Eagle à Haguenau en 1984

J'avais été lâché sur le Baroudeur le 11 mai 1984. En juillet je n'avais pas encore volé avec mon Eagle que depuis longtemps j'avais apporté à Haguenau sur la galerie de la CX. Philippe Lecoq le jeune patron de l'école Air Production s'agace de mon insistance.
"*Tu fais ce que tu veux, c'est ton appareil*".

Je n'ai rien d'autre à faire. Je sors donc l'Eagle de son sac et je l'assemble. Une dame passant devant le hangar, qui me voit ficelé dans tous ces câbles, me demande, pleine d'angoisse: "*Vous allez voler avec ça ?*". Ben oui, madame.
Le pire était de remonter toutes les plaques de béton disjointes du taxiway d'un kilomètre avec cette foutue direction au sol si difficile à contrôler. Un calvaire. J'avais choisi le bout de piste le plus proche, sans aucun souci de la direction du vent.

Une petite pression sur la manette des gaz au bout droit du guidon, parfaitement semblable à une poignée de frein de vélo, et les deux moteurs Soarmaster (fabriqués par Chrysler pour agiter des mélangeurs de peinture !) me catapultent en l'air.

Oui, enfin, je vole, tout seul, grâce à mon Eagle. C'est fait. Dieu soit béni. Mais je ne sais pas où je vais. Apparemment c'est lui qui commande. Je suis comme un papillon dans l'air, mais c'est angoissant parce qu'il faudra penser à revenir sur terre.

Après quelques minutes interminables je me souviens que je n'ai mis que quatre litres de mélange deux temps dans le réservoir et que la fête ne va pas durer longtemps. Donc descendre, en tirant sur le guidon. Mais le béton de la piste sous mes pieds me semble tellement dur qu'à quelques mètres au dessus je remets les gaz et je pousse le guidon pour remonter.

Walt Disney aurait pu tirer un film de ces évolutions de papillon fou. En l'air, me sachant perdu, il m'importait peu de crever. Mais je me sentais déjà coupable d'infliger un "*accident mortel*" à mes nouveaux amis Ulmistes qui avaient créé une première école de pilotage. Je voyais les titres dans la presse locale "*Un mort en ULM à Haguenau*", ce qui eut été une mauvaise publicité pour l'entreprise de Lecoq.

De guerre lasse, renonçant à chercher l'un ou l'autre bout de la piste longue de 970 mètres, et puisque je ne suis qu'à dix mètres au dessus du béton, je la prends comme elle se présente. Plein travers. Elle est large de 80 mètres, c'est plus que suffisant. L'Eagle s'arrête en vingt mètres. Je n'ai plus de souffle, la tête qui tourne.

L'Eagle sitôt arrêté, ils sont trois sur la piste. Charles, mon instructeur, Philippe Lecoq et son beau frère. Ils ont foncé avec leur Renault 14, celle dont la publicité disant "*la voiture en forme de poire*" avait été taguée dans le métro parisien par ces mots "*la poire c'est vous !*".
Ils avaient vu mes évolutions plus que scabreuses en l'air, entendu le rugissement des deux Soarmasters qui hurlaient aux remises de gaz puis se taisaient. Mais ils étaient loin d'avoir compris ma détresse dans cet Eagle que je ne contrôlais pas. Donc, comme d'habitude, leur consigne a été: "*tu reprends ton souffle et tu repars…*" De souffle, je n'en avais plus, et encore moins l'envie de repartir. Donc, au lit, sans même boire un coup. Le bistrot en Algeco est fermé depuis longtemps et il n'y a rien à boire chez Air Production.

Leçon de pendulaire

Le lendemain, Charles, mon premier instructeur, se prend d'une amitié protectrice pour moi. Ou peut-être de scrupules, de m'avoir laissé partir au casse-pipe. Il me dit: "*On a fait tout l'entraînement en trois axes. Ton engin est un pendulaire. Je vais te montrer*".

Il était très fort en pendulaire. Je m'installe, cette fois sur un vrai siège, entre ses genoux dans son grand pendulaire. Un tour de piste suffit à mettre les choses au point.

Il me dit: "*Tu fais une grosse connerie, tu réduis les gaz au décollage*".
Evidemment, depuis plus de trente ans j'ai appris à ménager la mécanique, et je n'ai jamais poussé la première d'un véhicule jusqu'à faire éclater le moteur. Admettons que pour passer du roulage au décollage il faille mettre les gaz à fond. Mais sitôt détaché du sol, je les réduisais même en pente de montée. Toujours pas la moindre idée de l'importance de la vitesse. Je n'avais d'ailleurs jamais installé sur l'EAGLE le petit badin en forme de tube d'aspirine qui m'avait été livré avec l'appareil. Je pensais qu'il valait mieux regarder dehors que sur ce "gadget".

Leçon bien reçue

On repart avec le pendulaire, et cette fois on vire à droite en fin de montée. (Le circuit habituel est à gauche). De ce côté-là se trouve un gigantesque centre de stockage de voitures venant des pays de l'Est pour le marché français. Non seulement le hangar avec sa toiture en tôle, mais les centaines de bagnoles neuves alignées sur un parking de plusieurs hectares, fournissent sous le soleil une énorme pompe. Quasi un geyser d'air chaud.

L'instructeur y fait un rond en nous laissant porter au ciel, moteur coupé. Et dans ce silence parfait, il me dit: "*Si tu nous poses sur la piste en herbe, je te donne ton lâcher pour l'Eagle. Tu fais attention à ta vitesse*".
Vitesse au pif, vu l'absence de badin. Mais j'ai compris la leçon et j'ai toujours ce fameux "arrondi parfait".

Leçon concluante. Je me rue sur l'Eagle avec cette fois un peu plus de quatre litres de mélange dans le réservoir. Et alors là, je ne vous dis pas le pied. Je suis parti pour ce qui me paraissait être de longues séances de vol. Ignorant encore que si je m'éloignais du terrain je risquais de me perdre dans la campagne j'avais hâte de revoir le supermarché et sa cafétéria où nous allions parfois manger. Ignorant aussi qu'il vaut mieux conserver sous les ailes un terrain favorable pour se vacher en cas de panne, je suis allé faire des ronds au dessus du parking du supermarché. Super connerie oui. C'est celle là qui a fait tant de victimes en ULM.

Rentré de ces superbes petites ballades, heureux comme un roi, il me faut retourner à Paris pour travailler. Pas le temps de démonter l'Eagle. Les gens de "l'école de pilotage" m'ont gentiment dit "*laisse-le là*". Au hasard d'un courrier que je retrouve en 2015 je lis cette ligne manuscrite :

"*L'Eagle est bien rangé. Aucune crainte à avoir.*"

La poire c'est vous ou moi

J'avais été touché par leur "générosité". Comme la Renault 14, on m'a souvent dit que j'étais une poire. Les gens d'AIR PRODUCTION étaient trop heureux de s'amuser avec l'Eagle des semaines durant. Ils avaient été très fiers de le piloter, en vol, jusqu'à un meeting à Strasbourg. Les deux petits Soarmasters n'avaient pas fait un raté. Même pas un changement de bougie ou un pneu à regonfler. La machine sans soucis, on vous le dit.

Mieux encore, l'Eagle apparaît sur le prospectus publié à l'époque par Nouvelles Frontières pour les stages d'apprentissage de l'ULM. On y voit, installé dans l'appareil, le beau frère de Lecocq, petit et gros professeur de gymnastique et parachutiste. Debout à ses côté, mon instructeur Charles, tous deux chaudement habillés et gantés. Il doit faire froid. Le fond du décor est brumeux.

Allez savoir combien d'heures l'EAGLE a volé dans cet équipage ! Sans compter celles que lui avaient infligées les gens de mon école de pilotage hollandaise qui me l'avait emprunté plusieurs mois, après avoir cassé toutes leurs machines. Pas étonnant que les mécanos des Vieux Déb's aient trouvé les moteurs de l'Eagle passablement usés

Cheval de bois à Boucard

Assez joué, les enfants. J'ai récupéré l'Eagle. Il est revenu à Boucard.
Le 1er novembre 1984 est un week-end prolongé, avec la fête des morts en vue. Mais il fait un temps printanier. Le fond de l'air très doux sous un beau soleil. Fatiguées de me voir travailler douze heures par jour, sept jours sur sept, deux de mes jeunes collègues de l'AFP à Paris m'encouragent à "*aller prendre l'air*". Elles aiment bien leur chef. Nous abandonnons notre "desk" à un stagiaire et nous partons manger un bout dans un nouveau petit restaurant américain dégueulasse, du côté des Halles. Elles ont encore des heures à faire ce samedi, mais je suis parfaitement libre de mes horaires, et la solitude parisienne me démoralise. "*Allez donc faire de l'ULM à Boucard*" qu'elles me disent. Elles connaissaient l'endroit pour y avoir participé à des agapes.

A tout prendre, Boucard et l'ULM sont préférables à la morosité d'un long week-end parisien. J'y suis en deux heures de CX.

Le lendemain matin, je transporte l'EAGLE sur la petite remorque (de fabrication maison) attelée au motoculteur jusqu'à un pré, légèrement en pente, mais bien dégagé cette fois. En un peu plus d'une demi-heure, l'oiseau est remonté avec ses immenses ailes jaunes. Il ne faudra qu'une vingtaine de mètres pour décoller. Les moteurs rugissent et poussent bien.

Ce que j'avais pris pour des herbes un peu plus hautes que les autres était en réalité une fondrière. La roue droite s'y enfonce, l'aile la suit et se plante dans l'herbe. On pourrait appeler ça un cheval de bois ? Sans vent !
Bon. Un pépin comme un autre. Décidément l'ULM n'est pas facile. Alertées par le bruit des moteurs, les deux fillettes du voisin, six ans et huit ans, viennent m'aider à remonter l'aile cassée et tout le reste sur la remorque du motoculteur.

Misère !

Mais lors du démontage qu'est-ce que je vois ? Je le vois encore comme si c'était d'hier. Une des manilles qui relient les câbles de sustentation de l'aile au chariot n'est pas fermée. J'avais "vissé" la tige filetée à côté du trou. Si j'avais décollé, la manille se serait ouverte, laissant échapper tous les câbles, et sitôt en l'air, une des ailes serait passée à la verticale.

Comment dire mon écoeurement ? Décidément je ne ferai que des conneries et je ne mérite pas de voler. Envie de vomir. Les deux petites filles m'aident à charger l'ULM cassé sur la petite remorque et je les renvoie chez elles, pour aller pleurer, oui pleurer, dans la maison de Boucard.

Avant de rentrer à Paris, j'aurais pu aller du côté de Rambouillet, voir une amie dont j'étais amoureux. Mais le cœur n'y était pas. J'ai préféré aller voir des ULM, des vrais qui volent, à Saint Benoît sur Loire.

Très loin des hangars j'ai vu un beau Sirocco tout blanc décoller comme un avion de ligne. C'est un pilote d'Air France, m'a-t-on dit. Plus près, un instructeur donnait une leçon à son élève, aux commandes d'un gros trois axes. "*Vous n'avez pas de badin ?*" que je lui demande. "*Pas la peine, on pilote avec les fesses*" et ils décollent. Le moteur de cet engin était si puissant qu'au moment où il se détache du sol, le couple de renversement de l'hélice donne un grand coup de côté à l'aile, vite corrigé.

Ah quel réconfort de voir des ULM qui volent. Dans le hangar, un QUICKSILVER magnifique me séduit. Ah si j'avais les sous !

Réparation de l'EAGLE et manille.

Lors de son cheval de bois, l'EAGLE n'avait pas connu d'autres dégâts (apparents) qu'un tube de bord d'attaque cassé net. Trois mois plus tard, en février 1985, j'ai pu acheter chez LA MOUETTE à Dijon, six mètres de tube de 53.2 mm pour 720 Francs lourds tout de même.

Mais il me manquait le "shackle", la manille dont je ne connaissais pas le nom en français. La pièce s'était rudement ouverte en laissant échapper tous les câbles lors du cheval de bois. Impensable de la redresser à l'étau, s'agissant de matériel aéronautique. La prudence confine à la terreur.

Ce shackle m'obsédait à un point inimaginable. Et pour cause. Le manuel d'utilisation de l'EAGLE, en anglais, polycopié et balafré de quelques rares mots traduits en français par l'ancien propriétaire, insistait lourdement sur l'importance capitale de ce nœud gordien. Il fallait en prendre soin, veiller à ne pas entortiller les suspentes. C'était capital !

Taverne d'Alsace

J'appelle au secours, Philippe Lecoq, le patron de l'école ULM de Haguenau. Il partage son temps entre l'Alsace, Paris et les Etats-Unis. Puisque l'Eagle est américain, je lui demande d'acheter un shackle pour moi aux USA. "*Pas de problème*" me dit-il.

Quelques semaines plus tard, il m'appelle triomphalement à Paris: "*j'ai ton shackle*". Nous convenons d'un rendez-vous à la Taverne d'Alsace, place de la République. Facile à trouver, on y mange comme dans notre Haguenau et on y sert même ce fameux Edelzwicker que nous y avions tant dégusté.

On s'essuie la bouche et je paie l'addition en lui demandant "***combien je te dois pour le shackle ?"*** Sans se démonter, Lecoq me répond: "*Ah, je l'ai oublié dans l'appartement. Et je repars demain pour les States".*

Un peu déçu, mais pas étonné par l'animal, je rentre chez moi sans le shackle indispensable à la survie de mon Eagle. Mais à deux pas de République, près de la Bastille, une splendide boutique d'accastillages expose des manilles identiques à mon shackle. Suffit d'y entrer. Ce n'est pas cher. Et si les marins affrontent des tempêtes avec ces trucs là, ils suffiront bien pour un léger ULM qui n'aime pas le vent.

Vrille à plat ?

Par une fin d'après midi baignée de soleil, je remonte l'EAGLE, toujours à Boucard. Montage et démontage sont devenus pour moi une formalité, à vrai dire plus souvent pour réparer des dégâts que pour voler. Les moteurs ronronnent comme des chats. J'avais découvert l'avantage des boules Quiès. Le ciel est à moi. Et surtout ce paysage épatant du "Pays Fort" qui sépare le Sancerrois de la Sologne. Il est fait de bocages où les pâturages clôturés alternent avec des bois. Une légère brise m'a poussé vers l'Est. Je découvre des coins que je ne connaissais pas, avec le même émerveillement – et la même passivité – que le passager d'un Boeing survolant l'Afrique, une coupe de champagne aux lèvres. Y a-t-il un pilote dans l'avion ?

Au bout de quelques minutes de cette rêverie aérienne, je décide de faire demi-tour par la droite. Mais le guidon qui doit sortir la gouverne en bout d'aile, ne répond pas. Il est à la verticale apparemment sans effet. Pourtant la gouverne est sortie. Pas assez peut-être. J'empoigne la ficelle. La gouverne de droite se met à l'équerre, et cependant j'ai l'impression très nette que l'Eagle tourne à gauche en décrivant de grands cercles l'aile droite beaucoup plus haute que la gauche. Je dois être à trois ou quatre cents mètres de hauteur. Le sol ne s'approche pas encore. Mais ce petit jeu ne peut que mal finir.

Puisque cette charogne d'aile droite ne veut pas se remettre à plat, mort pour mort, je vais aller la chercher. La sangle dans laquelle je suis assis toujours accrochée aux fesses, je pose les pieds sur le chariot. Je n'y suis pas encore tout à fait debout que, comme au cinéma, l'horizon bascule brutalement de 90°. Jusque là je n'y avais pas prêté attention tout à mon affaire de guidon, de ficelles et de dérive. Je n'avais même pas remarqué que l'horizon était VERTICAL.

Peut-être ai-je compris alors, ou plus tard, que lorsque l'Eagle ne répondait plus à mon commandement, c'était parce qu'il n'avait plus de vitesse. Déployez un drapeau par un temps sans vent, et il restera collé à la hampe. En posant les pieds à l'avant du chariot, j'avais, sans le savoir, mis l'Eagle "à piquer" reprenant ainsi un peu de cette vitesse indispensable pour le diriger.

A cause d'un mauvais calage des saumons (les réparateurs d'Oxford m'avaient recommandé de le surveiller) l'Eagle avait une légère préférence à partir vers la gauche..

Donc pas question d'essayer de virer à gauche pour rentrer au bercail. C'est donc en décrivant des petits carrés successifs par la droite, à la manière d'une dentellière, que je suis rentré dans ma prairie. Les automobilistes débutants qui craignent de tourner à gauche font ainsi le tour d'un pâté de maisons, en carré, par la droite pour prendre "la première à gauche".

A peine au sol, vingt mètres de roulage tranquille dans l'herbe. Mais revenu de loin, vidé par l'émotion, je n'ai plus la force de tordre le chariot pour diriger la roue avant. Je laisse un peu aller. La dérive gauche frôle la haie. Sans mal. Ouf.

Ce fut mon dernier vol avec l'EAGLE. Remballé dans son étui, il a été suspendu au plafond de mon garage au Briou, où j'avais déménagé en 1985. Il y est resté 28 ans, jusqu'à ce qu'en 2013 Guy Wardavoir et Richard Piaud viennent l'y chercher pour les Vieux Deb's.

Aucun regret. C'est avec le Pathfinder, les avions, et le Chickinox que j'ai vraiment volé. Mais trente ans plus tard, le 1er juin 2015, le voyant restauré, plus beau que neuf, j'ai eu une furieuse envie de m'envoler avec ce cher EAGLE qui m'avait pardonné tant de conneries.

schiff