Dominique DERMENGHEM



Les premiers deltaplanes sont arrivés en France en 1973 et je me suis empressé d'acquérir l'une de ces ailes (baptisée du joli nom de Manta) auprès de son concepteur, l'homérique Bernard Danis qui, à l'époque, se faisait tracter avec son jouet de tissu derrière un bateau… Ce n'est que quelques années plus tard que le premier Ulm motorisé à partir d'une aile delta nous est arrivé des USA, toujours importé par le Sieur Danis (lequel reste aujourd'hui une figure dans notre petit monde…).
L'aile de vol libre de ce constructeur était ainsi équipée d'un petit moteur situé juste au-dessus de la tête du pilote, actionnant un arbre centrifuge et son hélice à l'autre extrémité. Tout au début de nos essais pour des raisons de simplicité, nous décollions en courant avec une pince à linge dans la bouche en guise d'accélérateur. Ce n'était effectivement pas très commode de manipuler un accélérateur fixé sur la structure de l'aile et de pouvoir en même temps courir progressivement tout en contrôlant l'incidence de la voile avec les bras.



Cela a bien entendu occasionné de nombreux sketches et un pilote que je connaissais à cette période a même perdu quelques dents suite à un atterrissage peu académique où il avait oublié de 'cracher' l'accélérateur juste avant un contact un peu brutal avec la planète !
Je pense que nous ne sommes plus que quelques-uns aujourd'hui à avoir connu ce système durant un épisode heureusement aussi bref qu'intense en émotions… En effet, cet appareil, à cause d'un moteur placé en point fixe au-dessus du pilote et à proximité du centre de gravité de l'aile rendait l'ensemble dangereux en air instable. L'appareil pouvait alors s'engager facilement dans une configuration de piqué irréversible. Le Soarmaster, appellation de cet Ulm préhistorique, ne compte plus ses victimes et fut un peu tardivement interdit de vol. La chance, en ce qui me concerne, a été simplement, je crois, d'avoir pu voler fréquemment dans des conditions laminaires de vent…
Un jour où il pleuvait (c'est parfois une fâcheuse habitude dans notre belle région du Nord), et afin d'éviter un décollage quelque peu fastidieux en position debout, Serge Semenenko (l'un des premiers nordistes à s'être investi dans l'aventure de l'Ulm) avait bricolé un système de roues et un support de quille affublé d'une petite roulette de skate-board à l'arrière.
Cela permettait de décoller en position couchée sauf que, pendant la phase de décollage, à cause du couple provoqué par l'hélice, il fallait frotter le pied droit au sol pour effectuer un roulage en ligne droite et éviter de décrire un arc de cercle comme une chèvre autour de son piquet… Ainsi, pour une démonstration publique où le décollage sur le bitume avait été exceptionnellement long à cause d'une faible densité de l'air due à une forte chaleur, je me souviens avoir brûlé la chaussure, la chaussette et… le pied !



Une séquence émotion s'ensuivit un peu plus tard au moment de la présentation officielle en vol de cet Ulm qui allait ensuite être le premier à être légalement homologué par l'aviation

civile. La démonstration s'est déroulée lors du premier championnat de vol libre à St Hilaire du Touvet en 1978 et ceci sous le regard extrêmement sceptique des pratiquants de vol libre qui me semblaient empreints d'un certain purisme à l'époque… Il était alors vrai que de servir de pilote d'essai, pour légaliser devant un 'parterre' de fonctionnaires un appareil que l'on maîtrisait parfois avec appréhension (surtout dans une aérologie turbulente) avait un côté plutôt stressant.
Puis nouvelle émotion… Bien différente et douloureuse du reste, lorsque sur l'autoroute du retour, à cause d'un camion, la remorque se disloque complètement en se renversant avec tout son chargement réduisant ainsi en cendres ce phénix des temps modernes ! Une page se ferme tandis qu'une autre s'écrit aussitôt pour raconter l'histoire de l'Ulm pendulaire qui va naître très peu de temps après.
Je conserve cependant de cette période l'émotion vivace d'un moment qui reste gravé comme un cadeau 'tombé du ciel' de pouvoir ainsi décoller d'un terrain plat et de vivre un peu les mêmes sensations que l'oiseau qui s'envole de la plaine où il s'est posé…
Par la suite, j'ai eu la chance de participer aux essais du premier chariot motorisé dont l'invention est véritablement française et à l'origine de l'Ulm pendulaire qui connaît aujourd'hui un succès mondial. Les vols d'essai de ce tout premier pendulaire, d'abord assemblé et testé sans moteur, ont été réalisés sur la plage de Wissant en 1979, près du cap Blanc nez. Nous tractions alors à plusieurs une aile reliée à une longue corde sous laquelle était accroché ce premier chariot totalement nu sous ses 3 roues afin d'en mesurer le comportement en vol.
Les premiers modèles équipés d'un moteur de motobineuse (le fameux Solo 210) sont aussitôt plagiés dans le monde par tous les fabricants de l'ultra léger.

Le système d'attache de ce tricycle à une aile de vol libre strictement de série, mis au point par Roland Magallon sera d'ailleurs connu aux USA sous la dénomination humoristique de *french connection*. J'ai alors pris un énorme plaisir en volant avec ce chariot le long des belles plages de la Mer du Nord (à l'époque, cela n'était pas interdit : donc toléré je suppose…). J'utilisais l'un des premiers modèles sorti tout droit de l'atelier Véliplane - qui en fabriqua plus de quatre cents l'année suivante – et dont la vocation d'origine était la fabrication de machines à traire… Curieux destin où, pour une fois, les vaches ne regardaient plus seulement les trains passer !
Et ces vaches que j'aperçois encore de temps à autre lorsque je survole mon petit village d'Herlies ont gardé pour moi une image très appropriée à notre jargon aéronautique dans lequel on utilise fréquemment lors d'une panne moteur l'expression : ' aller aux vaches'… A défaut d'un terrain adapté à cette époque pour pouvoir décoller – sachant que nous disposons maintenant d'une base à part entière dont l'originalité réside dans le fait qu'elle soit municipale – la Mairie m'avait octroyé un passe-droit provisoire sous forme d'arrêté municipal m'autorisant à utiliser des portions de chemins vicinaux.

Je devais alors monter mon appareil le plus rapidement possible pour ne pas être encerclé par un inévitable attroupement de curieux. Pour gagner du temps, un villageois (devenu pilote plus tard) m'aidait à monter le chariot pendant que je m'occupais de l'aile jusqu'à ce jour mémorable où, sous mon séant, le siège (une simple planche moulée en bakélite, genre siège des anciens cinémas de seconde zone !) venait de se fendre en deux… Quelques secondes plus tard, ce dernier se détachait et je me suis retrouvé dans la position assez curieuse d'être assis à cheval, sur le tube central du chariot. Souvent en pareil cas, la 'loi de Murphy' se vérifie comme un malheur ne pouvant pas arriver seul…

Le moteur osa émettre des hoquets répétés et s’arrêta au moment même où le seul endroit carrossable en cette saison venait d’être occupé par un tracteur et sa remorque. Il ne me restait





plus sous les pieds qu'une pâture noire de vaches et son taureau. Le court instant de panique bovine ouvrit un couloir permettant de me poser avant qu'il ne se referme presque aussi vite sous la curiosité des bovidés.

J'étais figé dans une position plutôt inconfortable sur un tube où le coccyx avait un peu souffert à l'atterrissage. Le taureau me prit alors pour un concurrent et se mit en tête de charger mon Ulm. Je n'en menais pas large. Heureusement pour moi, au moment même où celui-ci commençait à gratter la terre de ses sabots, le fermier est arrivé comme par miracle et, à l'aide de son bâton, tout est rentré dans l'ordre… Depuis, j'avoue connaître un peu mieux les vaches et je fais en sorte de négocier, juste après l'atterrissage, des rendez-vous un peu plus sympathiques !