Déménagement: du hangar en bois au colza



En 1986 mon travail me retenait douze heures par jour à Paris. Il fallait prendre des congés pour aller à la campagne faire de l'ULM. Un petit tour d'avion à Chavenay était plus facile. Que ce soit en Cessna 150 ou en Robin DR 400, je poussais souvent plus loin que le rayon de 20 km autorisé au brevet de base. Les méandres de la Seine, près de Rouen étaient vraiment trop beaux à voir d'en haut. Je n'étais pas dans les clous, mais il y a prescription.

A la campagne, j'avais acheté en 1985, (pour 190.000 francs lourds) à 15 km de Sancerre, une petite bicoque, maison de vacances devenue mon actuelle maison de retraité. Elle était entourée de champs bien pratiques pour décoller et atterrir. Mais les granges attenantes étaient trop petites pour loger, mon cher PATHFINDER sans fastidieux démontage des ailes.

La même année j'avais été un des premiers membres de "L'AEROPLUM SANCERROIS" fort d'une quinzaine d'adhérents. Il ne disposait encore d'aucun terrain permanent et encore moins d'installations.

A l'aérodrome de Chavenay, le terrain est bordé d'alignements de clubs. Parmi ceux-ci, je rencontre les propriétaires d'un hangar tunnel en tôle, entièrement démonté. Ils n'en ont pas l'usage. Ils me le vendraient si je veux, pour deux mille francs.

J'annonce ma trouvaille à l'Aéroplum Sancerrois. Ils sont ravis. Non seulement "*c'est donné*", mais ils peuvent disposer d'un camion pour aller chercher le hangar. Je les laisse faire, et je retourne au travail.

Quelques semaines plus tard, lorsque je retourne à l'Aéroplum Sancerrois, quelle surprise. Non seulement il a trouvé un terrain définitif, mais une sorte de chalet y a été édifié en guise de hangar. "*Il est en bois, c'est plus écolo, et on a eu des subventions*" m'expliquent les sancerrois.

Tout pour plaire, sauf que mon Pathfinder n'entre pas plus là dedans que dans mes granges sans replier les ailes. Pour les deux pendulaires dont le club disposait, ça passait.

Si comme ça, je le ramène chez moi et allez vous faire voir. Je vais donc reprendre mon Pathfinder. Ce jour là, il y a du monde sur le terrain. Des types en costume cravate, le verre de Sancerre à la main. Je n'en ai rien à cirer. J'ai à peine poussé le Path en haut du seuil de piste (elle est en forte pente) qu'un gars du club vient me dire: "*Est-ce que tu pourrais décoller tout de suite ? Les gens qui sont là, sont les autorités locales qui ont subventionné le hangar. Ils vont s'en aller. On voudrait leur faire voir le décollage de ton appareil. Vu qu'il a une forme d'avion (trois axes oblige) ça fait plus sérieux que nos pendulaires*".

Et effectivement quelques notables se dirigent vers leurs voitures. Pour ne pas faire de peine à mes amis ulmistes, j'expédie le décollage. SANS VISITE PREVOL. **Ne la négligez jamais**.

Un coup de gaz et le Path s'envole en profitant de la pente. Ces gens m'agacent tellement que je ne leur fais même pas un tour de piste de salutation. Le terrain est sur la commune très viticole de Sury en Vaux, à 280 mètres d'altitude. Au delà, c'est une belle plaine avec des prairies et des champs de blé. Tout va bien. Environ dix kilomètres après le décollage, voici la plaine "d'en bas". Il y a une dénivellation d'au moins cent mètres, entre Sury et mon patelin. Même à pied, la vue est imprenable sur cette splendide campagne. Sitôt passé cet escarpement, j'ai cent mètres de plus sous les ailes, et je vois déjà à dix kilomètres le petit bois qui précède mon terrain personnel.

C'est à ce moment là que j'entends dans l'aile gauche un bruit de mitrailleuse ou de castagnettes. Clac clac clac sans arrêt. Aucune idée de ce qui se passe par là. Regardant à gauche, je ne vois rien d'anormal. Mais je sens que lorsque je n'appuie pas le manche à gauche, le bruit faiblit au point de s'effacer. Je ne touche donc plus au manche. D'autant que mon bled est en vue. Juste réduire les gaz tout doucement, doucement, profiter de la hauteur, et me laisser glisser tant que je suis encore vivant et avant que ça casse. J'arrive à cinquante mètres au dessus de ma piste. Mais plein travers. Pas question d'essayer la moindre manœuvre d'alignement en finale. Avec un peu chance, je finirai dans la prairie où ma vieille voisine laisse encore paître sa dernière vache laitière. Je suis encore un peu long pour ça. Au-delà il y a un petit chemin de terre, avec des nids de poules et des cailloux. Heureusement, je passe au dessus, et Inch Allah le beau champ de colza en fleurs me tend les bras. Ça fait le même bruit que si vous écrasez un chou-fleur. Ce n'est pas un atterrissage, c'est aussi doux que d'être déposé dans un berceau.



Manque de pot, le cultivateur du colza avait toujours des tracteurs plus gros que les autres. Il avait laissé entre les fleurs jaunes, une profonde ornière. Le colza n'a rien cassé à l'aile, mais l'ornière a plié la fourche de la roue avant. On sort le Path de là en le tirant à la main le long du chemin caillouteux. Un coup de chalumeau et la fourche a repris la forme qui va bien.



Que s'était il passé ? En expédiant la prévol pour faire plaisir aux ULMistes sancerrois et leurs subventionneurs, je n'avais même pas enfilé la dizaine de lance-pierres à élastiques qui maintiennent dans leurs gaines de l'extrados sur l'aile gauche. Les baguettes étaient restées en place jusqu'au grand saut au dessus du paysage d'en bas. Non seulement la voile faseyait comme disent les gens du bateau, mais les baguettes sorties de leurs gaines jouaient du tambour sur le tube de bord de fuite.

Après ça, on viendra vous dire que l'ULM "c'est dangereux". Et si c'étaient les pilotes ?

Harles SCHIFFMANN