

# Le Mousquetaire des montagnes

Bernard Chabert

...Au début, lorsque jeune homme j'ai quitté les majestueuses étendues romantiques de l'Océan Indien où j'avais grandi au milieu d'un tas d'avions américains, pour venir habiter en France, j'ai découvert la culture des Jodel avec surprise.

Le premier que j'ai un peu connu était inséparable de Jean Eyquem, qui s'était mis en tête de faire de moi un aviateur à la française. Un aviateur à la française?

...Il y a, dans le pilotage, une fracture stylistique qui rappelle furieusement celle existant chez les cavaliers: d'un côté les classiques, européens, un rien snob, posés sur leurs jambes recroquevillées, les pieds fichés dans des étriers filiformes ajustés juste sous les fesses, qui évoquent la légendaire mouillette beurrée placée en équilibre précaire sur son oeuf à la coque.

De l'autre les modernes, les cow-boys étasuniens plantés pattes écartées sur le dos de la bourrique, bottes verrouillées au fond de cale-pieds vastes comme des puits de roues de DC 3, sans grâce véritable mais tellement efficaces.

Moi, j'étais donc plutôt du genre cow-boy, habitué dès le plus jeune âge aux cockpits profonds des Cessna ou Beech, et même aux cavernes sombres, odorantes et fabuleusement romantiques des DC 3 et DC 4.

J'avais pourtant vécu quelques épisodes de ma vie d'élève-pilote à bord d'engins européens, donc classiques: un Léopoldoff dont les haubans éternuaient un accord de Mi majeur presque parfait à chaque turbulence, un Auster Mark V qui décollait à 60, montait à 60, croisait à 60, décrochait à 60, et finit par se désentoiler à 70 avant d'être posé à 80 en pleine brousse par un héros anonyme de l'aviation malgache. Je n'ai d'ailleurs jamais su de quels 60 il s'agissait: miles, noeuds, ou furlongs par semaine?

J'avais aussi entrevu le sens du véritable classicisme à bord des De Havilland Chipmunk de l'aéro-club de Tananarive, mais ces avions-là étaient bien trop fins pour un jeune homme tel que moi, manquant totalement de cette éducation raffinée qui distinguait alors les pilotes des aviateurs. Pourtant, quelques vols en Stampe avec Pierre Fleurquin, général de la chasse, fondateur de la Patrouille d'Etampes dans les années 30, inventeur du mot voltige aérienne, et ami sincère et fidèle de la famille, m'avaient glissé un pied dans l'entrebaïllement de la porte...

Enfin, j'avais aussi volé en Jodel, un D 117, sous l'autorité du père Henriet.

Marcel Henriet, ce gourou qui avait passé l'an 2000 avec plus de 80 ans affichés, qui avait porté le Tour de France Aérien pendant des lustres, et qui à l'époque de mes débuts était chef de bord sur DC 4 au réseau Océan Indien d'Air France. Marcel était aussi chef-pilote de l'aéro-club, et s'était réservé mon instruction puisqu'il habitait la maison d'à côté. Il m'avait à l'oeil, ainsi.

Je me souviens parfaitement de ce qu'il m'a appris: l'essentiel.

Il m'a enseigné que plus on vole naturellement, comme un oiseau, plus on sent l'air qui coule sur les surfaces, plus on vit l'avion et son vol, plus on laisse faire les sens, et mieux ça marche.

Henriet m'a appris à voler comme il m'aurait appris à marcher, ou à faire du vélo.

Quel est l'inverse de la méthode Henriet, qui en plus de 30.000 heures sur des avions éminemment faciles à détruire n'avait jamais rien plié?

...Demandez à un comité de grands penseurs de mettre sur pied une licence de pilote de vélo, pour voir.

Ca finira par un bouquin de 600 pages, qui impliquera que le pilotage du vélo ne sera accessible qu'aux candidats ayant fait Math Sup et Spé car les équations régissant le comportement des gyroscopes ne sont pas des plus limpides. C'est ce qui s'est passé pour les avions: les penseurs se sont approprié le pilotage. Heureusement, ils n'étaient pas légion dans le ciel de l'Océan Indien à l'époque, sans quoi je ne serais jamais devenu pilote.

Henriet, lui, avait un jour décollé un avion posé en panne dans un champ alors que les bouquins disaient que c'était impossible, le champ étant trop court.

En ligne droite, c'était vrai. Mais pas en courbe. Alors Marcel avait imaginé une trajectoire de prise de vitesse en virage, utilisant chaque mètre disponible, et l'avion était rentré.

Henriet m'avait donc appris à voler, avant que d'autres ne m'apprennent à conduire les avions, et notre salle de classe était de temps en temps ce Jodel que j'avais appris à haïr. Il vibrait, pétaradait, manquait de moelleux avec ses commandes de vol raides, directes et sans tolérance pour mes imperfections. Sa cellule en bois verni se comportait comme une caisse de guitare, et tout cela résonnait de mon incompétence. Il fallait le piloter tout le temps, jusqu'à ce que les cales soient en place.

Et encore.

...Moi, j'adorais le DC 3 qui ondulait dans le ciel comme une goélette, j'aimais bien le côté mou mais obéissant et efficace des Cessna, je respectais l'onctuosité féroce du Chipmunk, j'évitais l'Auster (comme tout le monde). Et je ne comprenais pas le Jodel.

...Me voilà donc une décennie plus tard, en France, avec Jean Eyquem dans un Sicile Record.

Un racer, une berlinette Alfa du ciel. Petit dedans et dehors, ergonomique comme une poubelle, bruyant à mourir, un truc fait pour naviguer comme moi pour mener une revue du Lido. Mais ce truc vivait sous la main, vibrait à des fréquences étrangement sympathiques, forait dans le ciel des basses couches un petit trou bien net à la manière des fabuleuses motos anglaises de l'époque, comme ces Triumph Bonneville, légères comme des plumes, précises comme des bistouris, et lancées sans jamais perdre leur souffle par leurs bicylindres verticaux au grondement rauque et entêté.

Le Sicile Record était un monstre vertueux, un chasseur en bois avec 105 chevaux qui en valaient, dans une telle cellule, largement 1000.

Cet avion-là, que Jean révérait, n'était pas pour moi. Trop raffiné. Mais Jean avait mesuré la profondeur de mon ignorance et s'était sans doute dit qu'il pourrait en sauver quelque chose, et me remettre sur le droit chemin.

Débuta donc un délicieux régime à base de Sicile et Stampe, au début. Ensuite on passa au Régent, de chez Robin, et au Cap 10, de chez Mudry... Tous des avions en bois.

Tout en apprenant de mon Maître je conservais un respect teinté d'incompréhension pour les Jodel, même si je ne discutais pas leurs étonnantes qualités.

Enfin, je mis pour la première fois les pieds à l'aéro-club de Méribel, au coeur des Alpes, chez Nano Chappel, Robert Merloz, Daniel Amiard, Jean Keller, Jean Linière et les autres.

Et là, j'ai trouvé mon Jodel.

Méribel, à l'époque, avait ses Piper et ses Abeille. Le Piper était le passage obligé, l'outil de base d'apprentissage des vérités de la montagne.

Ensuite on passait à l'Abeille, avec l'impression de monter sur 747 à Air France.

Et il y avait de ça, d'une certaine façon.

L'Abeille rouge de Méribel, version raffinée du Mousquetaire, m'apparut d'abord comme un Jodel géant posé sur la neige immaculée de la plate-forme de l'altiport.

Jodel géant, comme si on avait simplement effectué un travail homothétique d'agrandissement du 117.

Ensuite, j'eus le sentiment que cet avion-là était en réalité une forme entoillée pleine de vent, une cellule d'une infernale légèreté en regard du volume d'air déplacé. Tout ce qui était solide là-dedans, c'était le moteur, les skis et les boucles de ceinture. Le reste, c'était de la structure éthérée, une petite cathédrale de bois poncé, ajusté, collé comme les éléments sculptés qui ensemble deviennent un violon.

Et puis on est parti voler.

Quand on se laisse descendre sur le siège, on le trouve vaste, plutôt que grand.

Il y a de la place, dedans, et de l'avion à contempler dehors.

En particulier les ailes généreuses, carrées de partout, qui encadrent majestueusement la cabine, et qui m'ont un jour donné une idée saugrenue: elle offrent un tel volume que si on les remplissait d'hélium on pourrait sans doute obtenir un hybride avion-dirigeable capable de décoller et atterrir presque sur place. C'est une idée idiote, mais elle ne m'est venue que du Mousquetaire.

Il n'est pas très beau, car trop géométrique. De dessous, quand on le voit passer au ras des sapins, sa voilure est trop anguleuse pour inciter à l'usage de mots tels que grâce, harmonie ou élégance.

Mais quand on est dedans, une fois en l'air, on est trop occupé à se régaler d'un des jeux de commandes de vol parmi les plus réussis qui aient jamais volé pour jouer les esthètes effarouchés.

Des ailerons raides et sans inertie, lourds juste ce qu'il faut, qui racontent à la main qui pilote des tas de choses concernant l'air qui glisse, laminaire ici, turbulent là, et tout cela change à chaque braquage du gauchissement, les effets secondaires sont discrets mais présents, pas seulement suggérés... Une profondeur à la française, sans trop de débattement, très directe, qui incite à trimer d'abord puis à piloter de pressions à peine marquées, une direction superbe pour annuler les glissades de la bille dans son tube de verre, parfaite pour calibrer des dérapages bouffeurs de trainée lors d'approches pentues.

En bref, trois vrais axes pilotés par des commandes sans raffinement particulier, mais d'une efficacité et d'une harmonie naturelle grandioses aux vitesses normales d'utilisation du Jodel géant, de 90 à 240 à l'heure (en kilomètres, c'est un avion français). Pourtant diront certains, dès que ça va vite, ça durcit. Oui, c'est vrai. Sur Spitfire aussi.

L'important c'est que le Mousse communique à travers toute sa gamme de vitesses un sentiment de sécurité, qui vient de cette sensation de contrôler la trajectoire tout simplement, sans faire montre de finesse ou de magie. Comme le Cap 10, ou le Spitfire, tiens.

J'ai donc, par petites touches montagnardes, découvert le Mousse, ou Abeille, ou D 140, peut-être le plus fantastique équivalent aérien qui ait jamais été donné à la Land Rover, et c'est là un compliment extravagant pour quiconque a un peu vécu dans des brousses infinies seulement parcourues de pistes. Le Mousse, c'est la camionnette volante des montagnards, l'avion alpin par excellence.

Il est tellement bon dans ce rôle que j'ai vite appris grâce à lui qu'on pouvait voler en oubliant l'avion, que l'équation magique de Marcel Henriot avait un sens, qu'on pouvait la matérialiser.

La plupart des machines qu'on est amenés à conduire ou piloter nous imposent leur goût, leur personnalité, et c'est justement de là que nous tirons une grande partie du plaisir de conduire et piloter.

Un Pitts S 2 A ne parle pas à la main comme un Cap 10, pourtant ils ont la même finalité. Un TB 20 n'a pas le goût d'un Bonanza ou d'un Mooney. Une Fat Boy Harley n'a rien d'une Kawa Stinger. Une Porsche 911 n'est pas une Alfa. Mais pourtant chacun de ces engins volants ou roulants ont leur tempérament propre, leur signature, et nous aimons les mettre en mouvement, guider leur trajectoire en composant avec leurs caractéristiques. Comme le cavalier compose avec son cheval.

Et c'est là que le Mousquetaire est différent.

Il est si simple, il vole si naturellement qu'on l'oublie après quelques petits instants. On entre facilement en osmose avec cet avion. Et lorsqu'on vient gratter les bordures du domaine, par exemple à haute altitude, on découvre que cet avion-là vous parle, communique des sensations claires, compréhensibles même par celui qui ne fait que baragouiner le langage du vol.

...On aborde la tranchée de granit qui s'enfonce dans le Massif du Mont-Blanc, déjà vers 10.000 pieds. On est nez haut, lents, on essaye de monter encore. Les ailes rouge italien de l'Abeille tranchent dans le blanc-bleuté, le gris, le noir et le blanc pur des paysages chaotiques, des cascades de rocher et de glace vive. Devant, l'horizon est barré par les murailles de guingois qui ferment la perspective, inondées d'un soleil dur comme la glace. On s'enfonce dans un coffre-fort de parois presque verticales, et il faut monter encore un peu.

Les 180 chevaux du Lycoming ne sont plus tous là depuis longtemps, émiettés par l'altitude. Mais les grandes ailes happent posément les molécules d'air froid, les lancent vers l'extrados caché derrière le bord d'attaque rond, lisse et voluptueux. Les molécules accélèrent, filant au ras de la toile peinte d'une fine couche de rouge qui laisse subsister le grain du Dacron, et je sais que ce grain possède la dimension qui confère à l'entoilage de la voilure la qualité magique de la peau de requin.

Le requin, avec sa peau rugueuse qui fait des miracles pour sa couche-limite, ne traîne pratiquement pas dans l'eau de mer. Le Mousse est tout aussi magique, je pense: comment expliquer autrement que cette vaste carcasse puisse emporter de telles charges à de telles altitudes avec seulement quatre cylindres de 180 cv, emmanché d'une hélice à pas fixe? Je crois sincèrement que la combinaison de la taille de l'avion, de sa charge au mètre carré, de son profil NACA ( 23045 fondu dans un 23010 pour les panneaux en dièdre) et du grain de son entoilage constituent une formule magique. Chacun ses certitudes.

Reste que l'avion au bord du collapsus me parle par le manche.

...Envolée la raideur jodelienne des basses couches, remplacée par l'impression de piloter à travers un vaste point mort centré autour du neutre. Grand débattements de manche, grands débattements d'ailerons constatés visuellement, réponse décalée, paresseuse mais sans lourdeur.

Il ne monte plus, tiens...

Léger déplacement exploratoire du manche vers l'arrière, le capot remonte avec l'incidence. Il bourre aussitôt contre les molécules d'air, on sent la traînée qui enfle comme un édredon, rendons la main, juste une ombre...

Tiens, les molécules raccrochent, l'édredon de traînée se dégonfle, la dépression se regonfle sur l'extrados, et il se remet à monter. Oh, pas grand'chose, tout juste quelques petites dizaines de mètres par minute. Mais on a la place et le temps.

On monte, et c'est bien là ce qu'on attend d'un avion de montagne.

Je ne connais rien qui fasse ça aussi bien qu'un Mousse, avec autant de finesse dans la communication entre la machine et son pilote. Là-haut, les autres avions volent aussi, certes. Mais ils ne vous parlent pas aussi clairement. Seul à ma connaissance, le Piper Cub...

Je sais, je sais: ceux qui savent vraiment voler en montagne ne jurent que par les petits Jodel, parfaits équivalents en modèle réduit du Mousquetaire. Ils ont sans doute raison, et puis ils savent, pour les avoir expérimentés en situation. Mais quelque chose me dit que l'effet de taille joue un rôle dans cette manière à la fois simple et majestueuse que met le Mousquetaire à parcourir les altitudes alpines.

En plus, on peut voler à quatre, et pour les gens sociables c'est une caractéristique incontournable.

En plus, il y a cette visibilité phénoménale.

En plus, il y a ce moteur incroyable, le plus fiable de l'histoire des moteurs à piston. On trouve partout les pièces détachées et les mécaniciens compétents.

En plus, il y a le mariage simple et harmonieux de la cellule du D 140 avec les skis les plus accessibles. En plus, il y a cette extraordinaire qualité de la construction bois à la façon Jodel: ça se refait toujours, et facilement. Un Mousse, c'est comme le marteau de la légende: quand la tête est usée, on la change. Quand le manche est usé, on le change à son tour. Mais c'est toujours le même marteau...

En plus, il est facile à poser sur skis: on a l'impression qu'il fait ça tout seul, que le pilote n'est là que pour le guider. Tant pis pour les amateurs d'héroïsme. Et lorsqu'il y a un peu de vent arrière, la vaste cellule sait se mettre à traîner juste au bon moment pendant l'arrondi moteur réduit, et alors la traînée à assiette trois points constante est elle-même d'une exquise politesse, enfle dans les justes proportions, et pose toute seule l'avion sans trop rallonger la course.

Cet avion-là fait de n'importe quel pilote un peu respectueux un joli manieur d'aéroplane, et c'est une qualité rarissime. La plupart du temps, les machines volantes n'ont aucune tendresse pour ceux qui les conduisent, et ne se privent pas de leur enfoncer la modestie dans les neurones. Je connais...

Par contre, il existe une petite liste d'avions rares car merveilleusement amicaux, parmi lesquels le Cub, le Bonanza, les Bücker, les Falcon, le Spitfire... Au milieu de cette liste, il convient d'installer le Mousquetaire.

...Ceci dit, lorsqu'on revient aux roues sur piste en béton avec un peu de vent de travers, le Mousse redevient un Jodel grandeur nature. C'est vrai, il est plus inerte que les petits Jodel, son fuselage long propose plus de bras de levier, donc il est moins vipérin dans ses départs en rêve de valse. Mais il aime la valse, c'est un fait que les pilotes amateurs doivent conserver en mémoire.

Après tout, c'est aussi un avion.

...Si j'avais un peu de sous, je me ferais refaire un Mousquetaire blanc cassé, avec un intérieur en skaï rouge, un tableau de bord gris Boeing, une bonne insonorisation et comme avionique juste un de ces nouveaux et fabuleux Gps-Nav-Com de chez Garmin. Avec le coffre à skis dans le fuselage, et une croisière de 230 km/h pour la consommation de misère du 180 cv, j'aurais une camionnette de grand tourisme capable de m'emmener à Dakar, de mettre la Corse à une matinée de vol de chez moi, et d'écumer les Pyrénées et les Alpes en saison.

Le vrai équivalent volant du 4x4 de grand tourisme à la mode européenne existe depuis longtemps, en fait, et Jean Eyquem n'a pas tout à fait perdu son temps avec moi.

Parce qu'à cause du Mousse, j'ai appris à respecter les Jodel, et j'ai même commencé à les comprendre.

Il y a encore du chemin à faire, et il faut que je me penche sur la cas du Sicile, désormais... Tant mieux.

B.C.