

UN GENTLEMAN FLIER : HUBERT FERTE

HUBERT serait, d'après ses parents, né avec un moteur dans le ventre. Enfant il partage ses loisirs entre ses modèles réduits et l'équitation qu'il pratique dès l'âge de 5 ans puis jusqu'à 30 ans. Il s'adonnera à cette passion qu'il pratiquera à haut niveau en concours, ce qui d'après lui sera une excellente école pour le pilotage des avions.

En effet, comme à cheval lors de séances de dressage, un avion se pilote du bout des doigts ; d'autre part, les fesses jouent également un rôle sensoriel important dans la compréhension du déplacement.

Il gardera de sa pratique des concours hippiques une certaine tenue, l'élégance et la rigueur qu'exige cette discipline et qui font de lui l'archétype même du gentleman farmer qui s'est épanoui dans sa passion pour l'aéronautique !

Sa ferme, située aux portes de la Champagne, a des allures d'exploitation agricole américaine. Tout y est fonctionnel et semble avoir été longuement réfléchi. On y trouve l'espace et le confort ; la propriété est traversée par une piste privée de 700 m. Hubert a touché à tout ce qui vole : il est pilote hélicoptère, avion, planeur, pendulaire et est spécialiste du pilotage d'autogyre. Il est importateur et constructeur d'un kit américain des plus vendus au monde (55 pays). C'est en toute simplicité qu'il assume le rôle d'ambassadeur et de complice de Dean Wilson, concepteur des AVID et des EXPLORER, appareils que vous avez tous vus sur vos petits écrans. Le premier utilisé par Nicolas Hulot, le deuxième en Australie avec Stéphane Péron pour Canal +.

La présentation d'HUBERT FERTE serait incomplète si l'on omettait de préciser qu'il est père de 6 enfants (5 filles et un garçon), grand-père de 10 petits enfants et lui-même aîné d'une famille de 9 enfants ; d'où un certain esprit de famille ...

Ghislain Fournier

Vous souvenez-vous de vos premiers vols ?

Hubert Ferte

Après avoir fait voler des modèles réduits, en 1948, à 15 ans je suis passé au planeur. A l'époque je volais à Soissons sur C800 ou 15 A ; ce dernier était constitué uniquement d'une poutre et seules la queue et les ailes étaient entoilées. Nous étions tractés par un gazogène et n'avions pas le droit de décoller. Il s'agissait uniquement d'apprendre les glissades. J'ai ensuite passé mes degrés d'aviation, le premier et le deuxième, cela s'appelait ainsi. Je me souviens avoir passé mon premier degré sur STAMP.

Mon premier baptême sur hélicoptère (Bell 47) fraîchement produit avec quatre roues à l'époque m'a beaucoup marqué. Ce ne sera qu'en 1976 que je passerai mon brevet.

Comment l'ULM est-il arrivé dans votre vie ?

J'ai été directeur des vols pendant 10 ans lors du

machines tant par leur conception que par leur facilité de pilotage. Il s'agissait du Victor 600 et 700, présentés et pilotés par Hubert de Chevigny. Je connaissais déjà très bien son oncle, exploitant agricole dans la région ; il m'avait parlé de lui et voulait me le présenter !

Je lui ai acheté les premiers ULM et suis devenu constructeur par la même occasion. J'étais déjà constructeur autogyre !

Vous aviez le droit d'enseigner l'autogyre à l'époque ?

Tout à fait, j'avais été nommé instructeur par le SFACT et nous n'étions que deux en activité en France ; l'autre étant monsieur Maigret. Des anciens de l'autogyre avaient été de bon conseil pour ce genre de pilotage, comme monsieur Lecarne, un des premiers pilotes autogyre à la Firma et monsieur Ricot, un constructeur avec lequel j'avais appris à piloter.

Combien de temps demandait une formation ?

En moyenne 4 heures pour quelqu'un qui n'avait jamais piloté jusqu'au lâcher. L'autogyre est facile s'il est enseigné de cette façon ; il n'en est pas de même pour la personne qui se lance directement au moteur !

Comment vous est venu cet intérêt pour l'autogyre ?

En 1970, un ami troyen est venu m'informer qu'il avait découvert à Marignanne un siège volant avec une hélice au-dessus ! Quelques mois plus tard, il est revenu me voir pour me dire qu'il venait d'en acheter un d'occasion à un Marseillais dénommé Ragni (un grand ami aujourd'hui) et qu'il

comptait sur moi pour le former et le lâcher sur ce type d'appareil. Il savait que je n'avais jamais volé en autogyre mais comptait sur mon expérience pour m'y mettre !

Là, vous avez pris de grands risques ?

Non, la machine était bien conçue. Ragni était mécanicien navigant à Air France et était très



RSA et l'aéro-club de Brienne que je présidais mettait tous ses membres dans l'organisation du rassemblement.

Notre but était d'accueillir le plus grand nombre de machines, au début, venant des quatre coins de France puis à partir de 1975 de l'Europe entière. En 10 ans, les membres du RSA sont passés de 500 à 2 300. En 1977, nous avons eu la surprise de voir arriver de surprenantes petites

mécanicien navigant à Air France et était très proche de Gayat Gérard, le premier importateur en France d'un kit Bensen. Le rotor était en bois; le moteur, un Mac Culloch 2 temps de 90 chevaux. Une fois que j'ai eu la machine en main, 4 ou 5 personnes de la région ont voulu que je les forme puis ce fut la traînée de poudre : on venait du monde entier pour apprendre. Cela m'a permis de rencontrer des Allemands, des Hollandais, des Suisses, des Africains, des Turcs (l'anglais était la langue commune). Actuellement, j'ai 800 heures d'autogyre.

Quel est votre plus beau souvenir ?

Le premier rassemblement européen à Brienne-le-Château où j'étais responsable des vols et ce pendant les 10 années qui ont suivi. J'ai, pendant ces instants, vécu des moments extraordinaires; nous avons fait se rencontrer des équipages américains venus en Hercules et H55 avec des pilotes de l'armée de l'air, entourés de centaines de passionnés arrivés en vol avec leur machine. Les démonstrations s'enchaînaient. Je faisais ce que je voulais; le chef du district me disait : "Hubert, je suis en vacances, tu te débrouilles". Il n'y a jamais eu le moindre incident car nous étions responsables et disciplinés. Il faut dire que nous étions moins bridés au niveau de la réglementation qu'actuellement !

Quand je vous écoute et vous regarde, vous semblez posséder un sacré esprit d'aventurier un peu cow boy sur les bords !

Aventurier sûrement, mais un aventurier calculateur et dans cet état d'esprit je dois beaucoup à Hubert de Chevigny. Je suis une personne qui aime prendre du recul pour mieux sauter. Beaucoup d'entre nous vont trop vite; il faut savoir attendre pour tout dans la vie, la patience est primordiale. C'est peut-être mon côté "homme de la terre" qui ressort. Vous savez en agriculture, lorsque l'on sème, il faut attendre 300 jours pour récolter. En avion, c'est la même chose. Il faut prendre son temps pour choisir et réaliser sa machine. Il en est de même pour faire sa prévol ou sa formation.

Quel a été votre plus gros malheur ?

Lorsque l'on arrive à un certain âge, nous sommes amenés à voir disparaître ceux avec qui nous avons partagé de bonnes tranches de vie. Cela est très dur mais je possède une philosophie à ce sujet. Je suis certain que je les retrouverai au paradis. Il m'arrive souvent lorsque je suis seul à bord de penser à eux et de leur parler car je suis convaincu qu'ils nous observent et nous accompagnent. Le vol est un instant privilégié

pour méditer.

Que pensez-vous de la réglementation actuelle ?

Même si le mot peut paraître un peu fort, je suis sidéré que des fonctionnaires puissent prendre de telles décisions sans concerter les principaux intéressés. Lorsque nous avons eu vent du fameux projet de nouvelle réglementation concernant les ULM, les CNRA, les CNRAK, cela nous a paru invraisemblable de pouvoir concevoir de pareilles lois. Pourquoi vouloir toujours tout compliquer en commençant par notre existence pour finir par la réglementation ? Alors je me suis dit que cela devait être dû au fait que nous avons trop de fonctionnaires qui, pour justifier leur poste, se sentent dans l'obligation de publier de nouvelles lois.

Parmi les 18 000 personnes que compte le DGAC, j'en connais de supers. Mais comme partout, il suffit d'une minorité pour vous mettre des bâtons dans les roues. Pourquoi cet acharnement à vouloir tuer l'aviation de loisir. Les constructeurs d'ULM, les importateurs de kits contribuent à faire marcher le commerce et créent de nombreux emplois. Pourquoi l'aviation de loisirs ne serait-elle pas populaire ?

Avec Dean Wilson, nous sommes sur le point de proposer un kit d'un avion 4 places aux normes internationales (l'Ellipse, 150 chevaux, 250 km/h), dont le but sera de faire tomber à 200 francs l'heure de vol dans les aéro-clubs. Tout simplement parce qu'il s'agit d'un kit, son prix d'achat reviendra à environ 25 KF alors que ses concurrents de série avoisinent 1 million de francs. Les hautes sphères de notre pays reprochent aux Français d'être moroses; mais enfin, laissons s'exprimer librement ceux qui prennent des initiatives dans le bon sens ! Ainsi, nous retrouverons la pêche. Arrêtons de leur barrer le passage par des excès de zèle administratif. N'oublions pas qu'à la base, l'administration est sensée être à notre écoute et à notre service. Je la laisse méditer sur ce qui figure sur le règlement d'immatriculation d'un appareil de construction amateur américain, rédigé par le Président Eisenhower, lui-même pilote : "il faut que l'immatriculation d'un appareil de construction amateur soit plus simple et plus rapide à réaliser qu'une nervure en aluminium pour un avion". Rien à voir avec les tonnes de paperasses que nous devons actuellement fournir en France.

Quel message voudriez-vous faire passer ?

Dans la vie, il faut s'accrocher à ce que l'on fait et y croire. Prendre son temps mais aller jusqu'au bout. Nous avons tous une route à suivre dont on ne voit pas forcément l'extrémité. Il nous faut aller plus ou moins à gauche ou à droite, mais ne jamais faire demi-tour ! Pour

cela il ne faut pas hésiter à se faire conseiller; tout réside dans l'art de bien savoir s'entourer afin de se servir de l'expérience des autres pour avancer. Nous devons toujours être à l'écoute d'autrui.

Je voudrais également faire passer un message concernant la mécanique : je fais l'école avec des 582 (avec le nouveau vilebrequin) sur Avid Flyer et mon moteur actuel a atteint 660 heures. Les bougies ont été changées toutes les 25/30 heures et nous avons effectué un décalaminage toutes les 200 heures. Je n'ai pas de secret à dévoiler mais seulement quelques recettes à donner : premièrement il faut savoir que ce sont des moteurs conçus pour tourner à 6 000/6 100 tours/minutes comme cela se fait aux USA. Or en France, pour des raisons d'économie, nous les faisons tourner plus souvent autour de 5 000 tr/mn. Dans les 2 cas le graissage reste à 2 % si ce n'est qu'à 6 000 tours/minutes le moteur consomme environ 17 litres alors qu'à 5 000 tours/minutes, il n'en consomme que 12. Le volume d'essence n'est plus le même et le volume d'huile non plus ! Que se passe-t-il ? Les moteurs crient au secours et les roulements mécontents se disent : "Si c'est ainsi, nous lâchons !" Deuxièmement, peu de pilotes laissent chauffer leur moteur avant de décoller ! Une fois le moteur chaud, on met plein pot et l'on s'élève tranquillement en faisant un palier et lorsque l'on réduit, il faut le faire tout doucement, sinon le moteur ne cesse de se choper des chauds et froids; l'échange thermique est trop important et c'est le serrage !

Troisièmement, lorsque l'on est en vent arrière en ULM, il ne faut pas se prendre pour un avion de ligne mais raccourcir son tour de piste; ce n'est qu'en courte finale que l'on réduit. Au sol, le moteur se refroidit moins vite et là encore l'écart thermique se fera plus en douceur. Quatrièmement, les réducteurs sont souvent mal adaptés; on trouve des 3/47 là où il faudrait des 2/58 par exemple. Ainsi, la machine a besoin de 150 mètres pour décoller alors que normalement 40 mètres lui suffisent.

Avez-vous une anecdote ou une histoire drôle à nous raconter ?

En 1976, terrible année de sécheresse, j'ai fait venir un bimoteur pour le compte de la coopérative afin qu'il largue du nitrate d'argent dans les quelques nuages qui passaient. Mais il faisait tellement chaud que lorsque la pluie se déclenchait, les nuages se trouvaient à 1 500 ou 1 800 mètres d'altitude. Nous pouvions observer la colonne d'eau descendre et, arrivée à 200 mètres du sol, elle remontait ! Nous avions quand même dépensé 500 000 francs pour ne pas avoir une goutte d'eau ! ■ ■ ■