

JACQUES H

Texte et photos : Ghislain Fournier

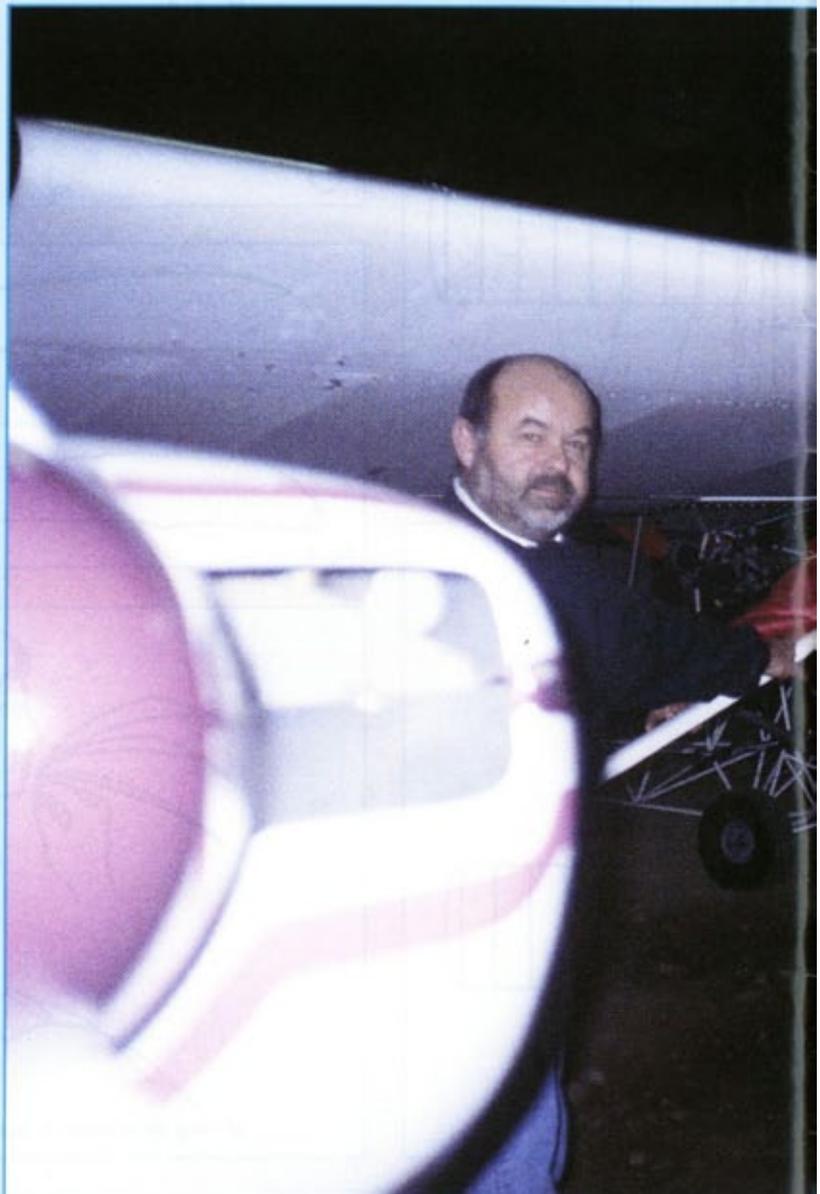
A l'aube de son demi-siècle, ce vosgien est un être de valeur mais difficile à déceler tant sa discrétion et sa timidité le font s'effacer. Le «bouche à oreille» et le produit de son travail révèlent un personnage dense, fidèle en amitié, d'une sincère sympathie et auprès duquel on ne peut que s'enrichir.

Jacques est un autodidacte qui veut tout comprendre de l'aéronautique afin de réaliser et concrétiser ses rêves.

C'est avec un réel plaisir qu'il nous transmet son savoir, nous raconte son parcours et l'aventure qu'a constituée la création de son entreprise aéronautique (société qui emploie aujourd'hui 16 personnes). Jacques Humbert est un solide pilier dans la structure du mouvement ULM. Sa rigueur, son sérieux et son exigence de qualité en font le constructeur préféré des travailleurs aériens de l'ULM. La réputation de ses deux bébés n'est plus à prouver. Je parle bien sûr et vous l'aviez deviné de la grande soeur, la Moto du Ciel (130 exemplaires vendus à ce jour) et du petit dernier âgé de 2 ans, le Tétrás dont 30 sont déjà en vol. Jacques est un autodidacte qui veut tout comprendre de l'aéronautique afin de réaliser et concrétiser ses rêves. Ce n'est donc pas un hasard s'il est capable aujourd'hui de construire seul ses ULM et ce du cône d'hélice à la roulette de queue. Tout cela ne date pas d'hier : ancien mécanicien automobile par nécessité, il n'a pas pour habitude, permettez-moi l'expression, d'avoir les deux pieds dans le même sabot. Il y a un peu plus de 20 ans, il construisait déjà des motos de compétition de A à Z avant de passer à la voiture de course de type biplace Matra S30. Mais depuis sa plus tendre enfance un pilote aéronautique somnolait au fond de lui, excité par le passage magique des Potez 60 au-dessus de la maison familiale, son rêve était de pouvoir lui aussi fendre les airs. Et le virus est héréditaire : preuve en est lorsque l'on fait connaissance avec son fils Jean-Jacques de 20 ans.

Ghislain Fournier : Comment avez-vous découvert l'aviation et plus particulièrement l'ULM ?

Jacques Humbert : «Très tôt. J'espérais posséder un jour mon propre appareil et je rêvais en lisant les petites annonces. Comme beaucoup, j'ai commencé par le vol à voile mais rapidement j'ai dû abandonner faute de temps. Attendre qu'un planeur se libère ou que la météo soit favorable m'obligeait à passer des journées entières sur le terrain et ce n'était plus compatible avec une jeune vie de couple. J'ai alors compensé l'absence de vols par la compétition moto puis auto. J'ai constamment orienté mon métier en fonction de mes passions. La mécanique est un domaine dans lequel j'ai toujours aimé m'exprimer. A 21 ans, je me suis mis à mon compte. Lorsqu'en 75 vint le flash. Je



UMBERT

me trouvais sur le circuit du Castelet où j'assistais à une course de formule 1 lorsque Hubert de Chevigny se posa sur le terrain local avec un Vector (un 2 axes). J'ai couru pour voir de plus près cet engin et tout de suite je me suis dit «ça tu sais faire et c'est pour toi». En 80, je dessinais ma première machine, un tandem. Sa simplicité et l'esprit de liberté qu'elle représentait me faisait beaucoup penser à la moto.»

GF : Quel était le type de motorisation ?

JH : «La machine a réalisé ses 5 pre-

mières heures avec un Hirth mais sa fiabilité ne me satisfaisait pas. Je l'ai donc tout de suite remplacé par un VW 1600 avec lequel j'ai fait 400 h sans aucun problème. C'était parti !»

GF : Pourquoi et comment êtes-vous passé constructeur professionnel ?

JH : «Sur le terrain, tout le monde aimait emprunter ma machine. Puis, plusieurs personnes m'ont demandé de leur construire le même appareil. Or, je n'en avais pas le temps et cela représentait à mes yeux une grosse responsabilité. J'ai tout de même conçu un deuxième appareil en supprimant les défauts remarqués sur le premier. Cette fois, la machine avait une voilure rigide. Mon but était de voler le plus souvent possible du matin au soir comme le font les avions et les planeurs. Je suis plutôt lent lorsqu'il s'agit de commercialiser une machine car je veux une sécurité maximale. En 83 et '84, le marché automobile ne se portait pas très bien. Je me suis alors interrogé sur un changement d'activité. Je possédais une bonne connaissance des résistances de matériaux et de la soudure. C'était un véritable cas de conscience mais j'ai franchi le pas. La création de la société remonte à 85. Cette année-là, nous avons exposé au salon du Bourget ce qui nous a permis de prendre quelques contacts.»

GF : Quelle est la durée de réalisation d'un appareil ?

JH : «Nous n'avons pas de sous-traitant et produisons tout nous-mêmes, du cône d'hélice à la roulette de queue. La durée nécessaire pour construire un Tétrás est de 900 heures. Pour la Moto du Ciel, 550 heures suffisent. Pour le petit scoop, j'envisage de produire un kit car il y a pour cela une forte demande surtout pour le Tétrás.»

GF : Quel a été votre meilleur souvenir ?

JH : «Le jour où je me suis rendu compte que mes dessins et mes calculs avaient donné le jour à un engin volant. Je me souviens du premier vol que j'avais confié à un ami pilote avion et mécanicien aéronautique très expérimenté. Nous étions en février et il neigeait. J'étais très ému et ne ressentais

pas le froid. Ce vol a été un moment très fort.»

GF : Vendez-vous toujours beaucoup d'appareils utilisés à des fins professionnelles (traitement agricole...) ?

JH : «Oui et cela a représenté cette année 100 % des ventes. La plupart du temps ce sont d'anciens clients qui renouvellent leur matériel. J'aime connaître les propriétaires de mes machines. Je ne souhaiterais pas en vendre 50 en une seule fois car j'aurais peur de ne pas tout maîtriser. J'ai eu dernièrement une commande de 10 appareils pour le traitement agricole en Afrique et une autre pour le Venezuela où un éleveur de bétail voudrait remplacer ses gardiens à cheval. L'objectif est de récupérer et rabattre les bêtes égarées. L'ULM lui semble être l'outil idéal pour cela. Je suis tout de même en train de relouer la Moto du Ciel pour pouvoir toucher le loisir avec pour cela un prix abordable. Je pense que l'apparence extérieure de la machine ne représente pas pour le public l'image de l'ULM. Les gens sont habitués à ce qu'un ULM soit un Weed ou un pendulaire. Ce n'est, à mon avis, qu'un facteur de mode.»

GF : Comment avez-vous négocié votre première vache ?

JH : «En 15 ans et 3 700 heures de vol, je n'ai connu aucune panne moteur ! Je touche du bois. Par contre, je m'en suis souvent provoqué et je travaille beaucoup la panne moteur lorsque j'enseigne. Pour mon fils (je n'en ai qu'un et j'y tiens !) qui vole depuis l'âge de 7 ans et a été lâché à 15, j'ai été et suis toujours très rigoureux à ce sujet. Je l'emmenais tout le temps avec moi en lui faisant part de mon expérience. Même si maintenant à 20 ans, il est en l'air comme un poisson dans l'eau, je ne le lâche pas avec «la panne moteur» et serais même actuellement plus exigeant avec lui que par le passé.»

GF : Quel a été votre plus gros malheur ?

JH : «Le premier client qui s'est tué avec l'une de mes machines. Il s'était pris dans des câbles de débardage dans les Alpes. J'ai mis des mois à m'en remettre et suis resté longtemps sous calmants. Je me répétais constamment que si je ne lui avais pas vendu cette

Humbert père, à gauche, et fils, à droite. Une conception véritablement artisanale au sens noble du terme de la construction ULM.



Le Tétrás. Cette version à petites ailes et volets de courbure possède des qualités de vol et des performances dignes de bien des avions certifiés.



JACQUES HUMBERT

Je suis sur le point de concrétiser un vieux rêve : posséder une piste à côté de ma maison au beau milieu des Vosges.

machine, il serait encore vivant. Ce sont mes amis qui m'ont soutenu et m'ont aidé à remonter la pente. Ils me reconfortaient en comparant mon commerce avec celui de la moto. «Honda ou Kawasaki sont-ils responsables des accidents mortels survenus avec leurs motos ?» me disaient-ils. J'ai à mon actif de ne jamais avoir eu de casse en vol et après un crash je me déplace pour analyser et comprendre les raisons de l'accident. Je veux voir à tout prix car on en tire toujours des enseignements. Mais à chaque fois, cela reste un cas de conscience.»

GF : Comment voyez-vous l'ULM dans 10 ans ?

JH : «Je vois une évolution vers des machines plus sûres mais pas forcément plus chères ni plus performantes. Et cela pour que, sur le plan technique, les ULM aient la réputation d'être plus fiables. Peut-être faudrait-il instaurer l'obligation d'avoir un carnet d'entretien sur lequel le propriétaire de l'appareil s'engagerait sur les révisions à effectuer. Il n'y aurait pas d'obligation sur les périodes de révision mais à tout moment le pilote devrait être capable de présenter son carnet, sans pour cela que l'on ait besoin de Véritas. J'aimerais que dans l'avenir il y ait plus de cours au sujet de la responsabilité des futurs pilotes et leur donner quelques notions de mécanique dès le départ.»

GF : Que pensez-vous de la réglementation actuelle ?

JH : «Elle ne serait pas trop mal si elle n'engendrait pas tant d'excès. Ce qui m'agace actuellement ce sont les déclarations de certains importateurs et constructeurs. Ils disent n'importe quoi ! Ils n'ont rien à perdre car au moindre problème ils mettent la clef sous la porte et disparaissent à jamais. Lorsqu'ils m'annoncent +4/-2G, il faut le vérifier. Quand ils donnent une VNE à 220 km/h alors qu'à 221 l'avion explose ou encore lorsqu'ils garantissent 120 kg avec un 912 et une aile de 12m², je peux vous affirmer que c'est impossible en toute sécurité.

Ces fausses déclarations créent un climat de surenchère qui incite tous les constructeurs à mentir et ce n'est pas bon pour le mouvement ULM. Pour l'avoir constaté personnellement sur un appareil que l'on m'avait apporté, je peux affirmer qu'il y a un manque de sérieux dans la construction de certaines machines.

Les mauvais constructeurs ne sont évidemment pas une majorité. Il faudrait toutefois vérifier leurs déclarations. Pour le Tétrás, j'ai été accusé de ne pas avoir conçu un ULM, j'ai alors fait venir Véritas qui a conclu que le Tétrás est bel et bien un ULM.»

GF : Quelle est votre devise dans la vie ?

JH : «Je n'aime pas regarder en arrière, pour moi l'avenir est devant.»

GF : Qu'est-ce qui vous motive dans la vie ?

JH : «J'ai toujours aimé comprendre ce qui m'entoure pour pouvoir ensuite recréer moi-même ce dont j'ai besoin. Mon fils est pareil. Parfois, je le dispute en lui conseillant d'acheter cet objet plutôt que de se torturer l'esprit et de perdre son temps, mais c'est plus fort que lui ! Comme moi, il aime créer par lui-même. Toutes mes connaissances (28 ans d'expérience), je les ai transmises à mon fils et à mes collaborateurs. Je suis sur le point de concrétiser un vieux rêve : posséder une piste à côté de ma maison au beau milieu des Vosges. Des chambres sont prévues pour un accueil convivial des voyageurs aériens mais surtout pour recevoir des jeunes de la région et éveiller des vocations. Je souhaite leur apprendre à construire un appareil, leur expliquer comment il fonctionne et les faire voler. Je pense que quelqu'un qui apprend à voler en sort grand et que ce soit sur le plan psychologique ou au niveau de la maîtrise de soi.»

GF : Quelles est votre meilleure blague ?

JH : «Un ami de Jacques qui passait nous raconte cette histoire : dernièrement, en vol, lors d'une communication radio avec le contrôleur local de Nancy qui nous demandait notre position nous avons répondu «assis, Madame, à l'avant de l'appareil». Lorsqu'elle enchaîna en nous demandant à quel niveau nous comptions passer, nous avons répondu «certificat d'études primaires, Madame». ■