

WHO'S WHO

TEXTE ET PHOTOS : GHISLAIN FOURNIER

RANDY SCHLITTER

Depuis près de vingt ans, un constructeur américain révolutionne l'aviation de loisir. En appliquant les techniques du vol libre à l'aviation, Randy Schlitter a fait œuvre de pionnier. Le succès de «Rans», son entreprise, témoigne à la fois de la pertinence de cette révolution et de ses capacités d'organisateur. Clin d'œil de l'histoire ou évolution logique, les frères Schlitter, comme les Wright, ont eu le même parcours. Tous quatre ont pratiqué le vol libre, sans doute la meilleure école aéronautique, pour mettre en pratique et comprendre les théories les plus fines.

Et tous quatre se sont servis de leur expérience de constructeur de cycles pour l'adapter aux aéronefs.

Nous avons rencontré les Schlitter en 1996 au rassemblement d'Oshkosh et Randy a pu se libérer quelques instants de la meute de ses clients pour répondre à mes questions.

Ghislain Fournier

Quand avez-vous volé pour la première fois ?

Randy Schlitter

J'avais quatre ans et j'étais sur les genoux de mon père, lui-même pilote. Il travaillait dans le traitement agricole aérien. Trop petit pour bien voir dehors, il m'avait expliqué que pour voler droit, je devais mettre le trait blanc d'une certaine manière sur l'horizon artificiel et ne pas en bouger. Cela me permet d'affirmer aujourd'hui que j'ai réalisé mes premiers vols en IFR!

Quel âge avez-vous ?

42 et quelques centimètres ... (rire).

Félicitations ! Comment êtes-vous arrivé à l'ULM "ultralight" aux USA ?

J'ai commencé à construire des chars à voile parallèlement aux bicyclettes. Puis le vol libre m'a attiré mais les ailes de delta de l'époque étaient affreuses. Je me suis mis dans la tête de construire mon propre planeur à décollage à pied. On m'a alors conseillé de passer mon brevet de pilote

Randy Schlitter devant le S 12 XL présenté à Oshkosh en 1996.



privé et de faire du Cessna tout simplement. Puis, en mariant mes connaissances de voile, de soudure, de traitement des tubes et encouragé par mes amis du vol libre, j'ai pris la décision de construire un Ultralight qui ressemblerait à un véritable avion. Je donnais ainsi naissance au premier Coyote monoplace. Dès lors, les "ennuis" ont commencé.

Sachant que Hays, ville où est

implantée l'usine Rans se situe en plein Kansas, pays composé de plaines sauvages à perte de vue où à l'époque de Buffalo Bill des milliers de bisons paissaient, la question suivante n'a donc pas la même valeur que dans notre pays : comment avez-vous négocié votre première panne moteur ?

Je m'en suis occupé instantanément (sourire). Il y en avait tellement au début que je

devrais plutôt vous parler de la première fois où j'ai pu rentrer en vol au terrain (sourire).

Depuis que vous volez, quel est votre plus beau souvenir ?

A 13 ans, je rêvais de construire un avion pour imiter mon père mais en faisant mieux que lui. Je voulais partir de ma propre conception, de mes propres plans et sans ailes de préférence car elles sont trop difficiles à fabriquer.

Le plus beau jour de ma vie commença un matin très tôt alors que le soleil n'était pas encore levé. Dans un ciel limpide, brillaient les étoiles, l'air était doux et calme et il n'y avait pas un brin de vent lorsque je pris les airs à bord de mon Pursuit pour Wichita, Kansas. Je venais tout juste de le terminer. Il était parfait, brillant, impeccable et bien réglé. Lorsque j'ai posé à Wichita, je venais de concrétiser mon rêve d'enfant (Wichita : terre des débuts de Clyde Cessna, Walter H Beech, Lloyd Stearman, tout un symbole ou un pèlerinage peut-être).

Quel a été votre plus gros malheur ?

On peut parler à nouveau du Pursuit mais cela se situe chronologiquement avant le plus beau souvenir précédemment narré. Je faisais des essais avec le Pursuit quand la terre est montée brutalement pour percuter l'avion. Je n'avais pas eu le temps de me familiariser avec mon nouvel appareil (qui ne ressemble à aucun autre). J'e découvrais son domaine de vol quant survint la panne moteur. J'ai raté l'atterrissement et l'appareil a pris feu. Les réservoirs d'essence étaient placés à l'arrière et j'ai été très gravement blessé et brûlé.

Vous êtes donc concepteur, constructeur et pilote d'essai ?

C'est trop et depuis cet accident, je confie les essais à d'autres (sourire).

Parlez-nous un peu de la réglementation régnant dans votre pays.

En Amérique, il n'y a pas de licence ULM comme chez vous. N'importe qui sans aucune qualification peut se lâcher sur l'Ultralight de son choix à condition qu'il soit

Le biplace de voltige S 10 en technologie tubes et toile a propulsé Randy Schlitter dans la grande aviation.



monoplace. Il y a quelques années de nombreux accidents ont eu lieu et l'image de l'ULM en a patit. Pour piloter en biplace quel qu'il soit (Ultralight, ou avion bien sûr), il est obligatoire de posséder un brevet de pilote privé avion ou un brevet de base avion (qui restreint le rayon de vol à 50 miles nautiques autour de l'aérodrome).

A combien revient un brevet de pilote privé avion aux USA ?

Ici, obtenir un brevet de pilote avion n'est pas un problème. Il coûte entre 2 500 et 3 000 dollars (soit environ 15 000 francs) et cela sera peut-être encore moins cher lorsque l'on pourra apprendre à voler sur le S 7 Courier dont la certification avion est presque terminée. Nous vivons dans un vaste pays où les distances à parcourir sont importantes. Nous nous servons souvent de nos avions et avions légers pour nous déplacer d'un point à un autre et apprécions la vitesse et un certain confort. D'où la rareté des Ultralight de type pendulaire par exemple. De plus, il n'y a pas de différence de prix avec un petit avion : le choix est donc vite fait.

Comment voyez-vous l'évolution des ultra-légers dans l'avenir ?

Puisque ici il est facile d'obtenir un brevet avion, il y a un fort potentiel de pilotes privés à satisfaire en leur fournissant des produits certifiés. L'avenir dans notre pays

résidera dans les avions certifiés mais avec des prix plus bas. Les Rans étant classés chez nous en expérimental

Quelle est votre devise dans la vie ?

Voler vite et ne pas regarder en bas !

Avez-vous un message à faire passer ?

Apprendre au mieux à gérer les énergies sur un aéronef !

Pour conclure, quelle est la dernière blague qui vous a fait rire ?

J'en ai tellement... en Amérique, quand on ne peut pas lier une relation par la confiance réciproque alors c'est par la menace réciproque (à remettre dans le contexte d'un pays où les poursuites judiciaires font la fortune de nombreux avocats).

En voici une autre, politiquement incorrect ! Savez-vous pourquoi les hommes sont plus payés que les femmes : c'est parce qu'ils travaillent avec elles !

PS : Parallèlement à la construction d'avions Rans, Randy Schlitter fabrique toujours une série de cycles Hightech, plus surprenants les uns que les autres.

L'usager est quasiment allongé sur le dos, ce qui apporte un réel confort avec un effort minime pour une puissance identique (j'ai réalisé quelques essais). Mais sur ce sujet, d'autres revues nous en apprendront sûrement plus... ■ ■ ■