

Requiem pour un " Spatz B "

par Roger ROLLE

Après quinze années de bons et loyaux services, notre petit « Spatz » (1), le « Ketje » a été jugé inapte par le Conseil de Révision du Club.

Victime d'un grave cheval de bois, maladie assez répandue dans la race des planeurs, il souffre de lésions profondes au niveau des rotules et attaches de l'aile droite... qui d'ailleurs n'est plus très droite.

C'est le cœur serré que la décision a dû être prise pour ceux qu'il a, parmi tant d'autres, si souvent emportés vers les nuages pendant de longues heures. Car, combien de beaux vols n'a-t-il pas fait, notre petit Spatz ! Que n'a-t-il pas fait, que n'a-t-on pas exigé de lui ! Que d'aventures n'a-t-il pas connues ! Jusqu'à manquer de peu de se faire incendier par le Baron Van Hardenbroeck, Grand-Maitre de la Maison de la Reine de Hollande, chez qui il avait atterri, après un vol de 185 km, et qui était tellement furieux de voir troubler la tran-

quillité de la pelouse de son château (et la sienne), que dans sa rage il voulu y bouter le feu ! Ce fut un accueil très chaud...

Que n'a-t-on pas fait avec le petit Spatz ?

Eh bien, justement, nous pensons qu'il serait plus facile et plus rapide de vous raconter ce qu'il n'a pas fait. Rassemblons nos souvenirs :

Le petit Spatz n'a pas fait de triangle de 500. C'est vrai. On ne veut pas vous mentir. Mais il a quand même fait un record de distance en ligne droite de 572 km, piloté par Roger Meulemans en 1957. Il a fallu qu'un Belge aille, plusieurs années plus tard, aux Championnats du Monde en Argentine, pour parvenir à battre ce record de 35 malheureux km. Mais le record de Meulemans au départ de Belgique tient encore aujourd'hui !

Le petit Spatz n'a pas fait de triangle de 300. D'accord. Mais il a quand même permis à plusieurs pilotes de faire leurs 300 bornes et notamment 330 livres et 305 à but fixé, encore avec Roger Meulemans, 405 km et 315 livres avec Roger Rollé.

Le petit Spatz n'a pas fait de gain de 5 000, c'est vrai. Mais il a quand même

(1) Ce texte a été présenté, lors de la récente assemblée générale du Club National d'Aviation belge, par Roger Rollé, un des dirigeants de ce club. Le « Spatz-B » dont il est question ici est un 13 mètres, prédécesseur du « Spatz-55 » de 15 m d'envergure, dont la version française est le « Fauconnet ».

volé en onde, à Issoire, avec Meulemans, toujours, et Jean Pissoort qui à l'époque ont ouvert la voie vers la France aux pilotes belges qui désiraient tenter leur gain de 3 000. Ils le réalisèrent tous deux.

Mais le plus drôle fut le cas de Jean-Pierre Verdier. Il avait à ce moment 24 h de vol au total, double commande comprise. On l'avait lâché un peu par erreur dans ce cirque, le moniteur d'Issoire, le sympathique et regretté Pierre Herbaut, croyant que Jean-Pierre Verdier, arrivé avec Meulemans et Jean Pissoort, était sensiblement aussi aguerri que ceux-ci. On l'expédie pour tenter les 5 heures. Il paniqua sérieusement quand il passa dans le rotor et fit tout ce qu'il put pour ne pas se retrouver sur le dos. Il y parvint, ne sauta pas en parachute car de celà il avait encore plus peur, et largua, au bon endroit, mais complètement perdu. Il resta perdu pendant trois heures et demie et, du coup, monta le plus haut possible dans l'espoir de s'y retrouver.

Il plafonna pendant deux heures à 5 000 m, cherchant désespérément à reconnaître le coin, et dès qu'il trouva le terrain, c'est-à-dire après trois heures et demie de vol, il redescendit comme il put, pleines soupapes. Tout heureux de fouler à nouveau ce bon plancher des vaches, il était cependant assez déçu d'avoir manqué ses 5 heures. Ce n'est qu'en examinant son baro, une demi-heure plus tard, que l'on s'aperçut qu'il avait largement son gain de 3 000, ce à quoi il n'avait pas pensé, tout simplement parce qu'il ne savait pas que le gain de 3 000 est une épreuve de brevet, ce qui constitue une bonne raison de n'y pas penser. Et le soir, au restaurant du quartier, M. Herbaut faillit avaler sa fourchette en apprenant qu'il avait par inadvertance lâché en onde un gazier qui n'avait que 24 h de vol au total.

Le petit Spatz fit donc des gains de 3 000.

Le petit Spatz n'a pas fait de triangle de 200, croiriez-vous. Eh bien si, il l'a fait. Il a tourné un triangle de 210 km en 6 h 30, Temploux-Verviers-St-Hubert, avec Roger Rollé, au temps de sa gloire. Et comme personne n'ignore qu'il se perd

Spatz



constamment, lui aussi, avec les détours et crochets inutiles, notamment en revenant de St-Hubert en passant par Givet et Florennes, le petit Spatz doit avoir au moins parcouru 300 km ce jour-là... en « Cat's Cradle ! »

Le petit Spatz n'a pas fait de triangle de 100 ? Oh mais si, et plusieurs. Il a même bien failli en faire un de 160, avec Philippe Roose qui, à 5 km du but — Grimbergen — s'est posé tout simplement sur la Chaussée Romaine, près des Grands Palais du Centenaire, mais sans faire fonctionner ses clignotants. Il faut dire qu'à l'époque (1957), la circulation était moins dense !

Notre petit Spatz n'a pas fait d'aller-retour ? Détrompez-vous : à part les nombreux aller-retour Temploux-Carrefour Didi et Temploux-Malonne, il a bouclé un aller-retour Temploux-Verviers, soit 154 km, en 1959, avec Roger Rollé, le même jour que Jean Pissoort le faisait aussi sur son « grand » Spatz.

A l'époque ce vol était le plus long aller-retour jamais effectué au départ de Belgique et valut à nos deux pilotes de gagner le prix Sabena. Un seul belge Pierre Lafosse, avait fait mieux, l'année précédente à Leszno, en Pologne, en participant aux Championnats du monde.

Vous voyez bien qu'il est plus facile et rapide de dire ce que notre petit Spatz n'a pas fait. Car ce n'est pas tout

Le petit Spatz a fait du vol de pente. Pas seulement à Temploux, mais sur de vraies pentes pour vrais planeurs ! A Isoire notamment et à Vauville avec Guy Cavillot, Georges Stroobants et Fernand Moura. Et toujours 150 m plus haut que les autres ! Les gars de Vauville voulaient nous l'acheter... Fernand lui, volait 150 m plus bas que les autres, de préférence plus bas encore que le terrain, d'où on ne le voyait plus, et ne consentait d'atterrir que lorsqu'il voyait les chèvres le regarder dans les yeux.

A Isoire, le petit Spatz a même fait du vol de nuit, avec Roger Meulemans qui voulait tenter le record belge de durée mais qui se posa après trois heures de vol de nuit, à la lueur des lampions de balisage !

Il a participé à plusieurs concours avec des fortunes diverses, qui dépendaient souvent de la fortune personnelle de son pilote... en cas de casse, car les infortunes du Club ne permettaient pas l'assurance tous risques. Il n'a laissé son empennage dans les blés que 3 ou 4 fois. Il n'a capoté qu'une seule fois. Il n'a eu qu'un seul bout d'aile cassé, en France, et que 5 ou 6 patins en tout. Il n'y a que deux pilotes dont la tête soit passée à travers le plexi du cockpit par temps turbulent, dont Michel Petit. Mais là, c'est sa faute : Michel est trop grand, malgré son nom. Pas tant de partout, mais seulement de la moitié du dessus, vous

voyez ? Il a été équipé d'au moins 30 béquilles différentes (pas Michel Petit, le petit Spatz). Mais là aussi c'est sa faute à Michel : il nous a toujours fourni des béquilles qui cassaient, on ne les a pas payées cher !

Notre petit Spatz a fait quelques vaches mémorables. A part celle de Hollande qui a failli tourner en incendie et celle de Philippe Roose sur la Chaussée Romaine, il a un jour atterri dans un jardin, près de Bruges. Un assez long jardin mais un jardin tout de même, dans un carré de maisons. On a entendu, très étonnés, le gars annoncer au téléphone le lieu de sa vache, ou plutôt l'adresse : 38, rue des Sapins. Et arrivés sur place, il a fallu, dans la rigolade générale, passer le Spatz par le corridor de la maison pour le sortir de là !

Quand on vous disait qu'il avait eu des aventures, vous voyez que c'est vrai. Il a même été exposé sur la Grand-Place de Bruxelles en 1963. Il a aussi fait de l'acro. Mais le plus souvent, puisqu'il faut être sincère, c'était involontaire.

Et savez-vous qu'il a été le premier à appliquer cette technique, nouvelle à l'époque : l'atterrissage freins constamment sortis et en survitesse. Et que lorsque le père Evrard a vu cela, il a copieusement engueulé le pilote progressiste qui se permettait de telles fantaisies, sans écouter un seul mot de ses explications. Mais 3 mois plus tard, un grand moniteur français, M. Barbera, passant par Temploux, faisait quelques vols en « Bocian », et se posait, lui aussi, soupapes toujours ouvertes et en survitesse. Du coup c'était la bonne technique, la seule valable, et on se faisait engueuler par le père Evrard si l'on se posait soupapes fermées, comme auparavant ! Il fut un précurseur, notre petit Spatz.

Ah s'il pouvait parler ! Il en raconterait des histoires. Car, combien en a-t-il connu des pilotes, combien en a-t-il connu qui, dans les moments difficiles, seuls avec lui et avec eux-mêmes, se montraient tels qu'ils étaient, le trouillomètre à zéro, crispés, jurant et invoquant le ciel, suivant leur nature et leurs convictions. En a-t-il entendu des Ave et des Pater, des gros mots, des monologues et



des imprécations ! En a-t-il connu des paires de fesses qui mordaient le cousin ! En a-t-il évaporé des litres de sueur dans des petits zéros anémiques ! En a-t-il porté des rêves et des espérances avec ses petites ailes de 13 m et ses 135 petits kilos, si appréciés lorsqu'il fallait le dépanner en le portant par dessus deux ou trois clôtures de barbelés ! Tout cela, pour lui, c'est fini. Il a fait tout son devoir et bien davantage. C'est l'heure de la retraite, bien méritée.

Messieurs, versons un pleur.

Pour les jeunes du Club, le petit Spatz n'est évidemment qu'un assemblage plutôt rustique de tubes d'acier, de toile et de bois, assez vite dédaigné parce que l'on convoite les Ka-6, « Austria » et autres « Libelle ». Pour les moins jeunes, ce fut le « Libelle » de l'époque, au sein du Club. C'est un morceau de leur cœur qui part, en même temps que se manifeste le regret de ces bonnes années. Ils ont toujours voué à leur petit Spatz

un attachement particulier constitué d'un mélange indéfinissable de sollicitude, d'affection et de respect ; un peu ce sentiment que l'on éprouve pour sa première voiture. C'est pourquoi ils étaient tellement malheureux et furieux parfois lorsque l'un ou l'autre jeune pilote faisait preuve de négligence et endommageait la machine dont ils avaient pris tant de soin et qui leur avait apporté tant de belles heures. Il ne faut pas leur en vouloir, mais essayer de les comprendre. Tout ce qu'ils souhaitent, les moins jeunes, c'est que le matériel actuel soit l'objet d'autant de respect et de sollicitude de la part des jeunes.

Qu'ils s'organisent entre eux pour assurer la sauvegarde de « leurs » petits Spatz actuels, en l'occurrence, les Spatz-55, l'Austria, le Ka-6 et les autres machines que nous espérons voir venir grossir les rangs du C.N.A. dans l'avenir.

Roger ROLLE.