

Un ange à moteur



Devant le dernier-né de son atelier, un créateur heureux.

Photo Jacques Bélat

A Reconvilier, dans le Jura bernois, Maurice Engelmann s'entête à voler petit

Les anges nouveaux ne volent plus tout à fait de leur propres ailes. En tout cas, Maurice Engelmann (en français homme angélique), la cinquantaine, a résolument pris place aux commandes d'un de ces petits appareils volants appelés ULM. Il ne se contente d'ailleurs pas de voler; il conçoit et fabrique. Mais le jour où nous l'avons rencontré, l'ange volait plutôt bas. Fatigué, débordé, dérangé: ça ne planait vraiment pas pour lui. L'ange avait un coup de pompe. Talonné par un délai (la Foire aéronautique de Friedrichshafen, ancienne base d'essais des dirigeables Zeppelin!), il travaillait d'arrache-pied avec son ouvrier aux ultimes mises au point de son nouveau prototype, un bijou de l'aviation légère appelé ASJ 3000.

Un Jurassien

Il s'est quand même détendu devant un café, puis soumis de bonne grâce aux prises de vue. Et à la fin, il souriait franchement: «Nous finirons à une heure du matin plutôt qu'à minuit, mais cette pause a été bénéfique.»

Maurice Engelmann est né à Reconvilier, village jurassien qu'il n'a

quitté que pour s'envoyer en l'air. Il y possède un atelier d'électronique et un magasin de radio-TV qui font encore bouillir la marmite familiale, et surtout celle de sa passion aéronautique qui s'est cristallisée, dès 1982, sur les appareils ultra-légers. Hélas, en 1984, la Confédération freinait rudement ses ambitions en interdisant de vol ces drôles de machines qu'elle accusait de salir le beau ciel helvétique et de le rendre trop bruyant. L'ange déchu n'en continue pas moins d'assouvir sa passion de petit constructeur de génie sous le toit d'une vieille usine désaffectée, juste en face de la gare. Ça sent la peinture, la colle, c'est plein d'outils et d'hélices. Au milieu, sa dernière création, presque achevée, résultat de milliers d'heures de réflexion et de travail. C'est un lieu vivant dans lequel souffle un saine esprit d'invention.

«Au moment de l'interdiction, dit Maurice Engelmann, j'avais déjà fondé la société Skykraft et je fabriquais une trentaine d'appareils, l'ASJ 2000. Cet avion, je l'avais conçu entièrement moi-même. J'ai trouvé une porte de sortie à Bordeaux où la société Cobra monte et vend aujourd'hui l'ASJ 2000 sous licence. Ici, je ne travaille plus qu'à la construction d'un prototype. Je bénéficie d'une

autorisation fédérale qui me permet de voler pour procéder aux essais.

«L'avion a toujours été ma passion. Gamin et adolescent, je construisais des modèles réduits. A 18 ans, j'ai passé mes brevets de pilote d'avion à moteur et de planeur. Avec les ULM, que la Suisse est le seul pays du monde à interdire, j'ai vraiment retrouvé, à l'état pur, le plaisir de voler. On se rapproche de la réalité au lieu de s'en éloigner, alors que l'aviation consiste de plus en plus à placer des gens derrière un tableau de bord. Il ne peut y avoir un bon pilote coupé du domaine de la sensation, de l'instinct de vol.

«Ces avions ultra-légers offrent de nombreux avantages. Il ne s'agit pas seulement de se faire plaisir. L'ASJ 2000 se vend à l'étranger, au Maroc ou en Indonésie par exemple. En Allemagne, des ULM sont utilisés à des fins écologiques pour épandre des couches de cire artificielle sur les forêts moribondes. En agriculture, on peut traiter à moindre frais des champs de maïs, de colza ou de blé. Diverses missions de surveillance sont possibles: faune de montagne, barrages, autoroutes, etc. Transports de blessés et photographies aériennes pourraient aussi devenir moins coûteux grâce à une utilisation rationnel-

le des ULM. Autoriser ne signifie pas laisser faire n'importe quoi. Nos voisins européens ont édicté des normes de sécurité, de bruit, de pollution. Naturellement, il n'est pas question de piloter sans brevet.

Créativité et compétence

«L'autre personne qui fabriquait des ULM en Suisse romande, à Yverdon, a plié bagages et s'est établie au Brésil où elle a monté une usine. Mais moi, je suis d'ici et je veux y rester. A partir de l'ASJ 2000, j'ai conçu l'ASJ 3000. Ça devient plus confortable: le cockpit est entièrement fermé. J'y travaille depuis 1988 et j'espère que ce petit avion intéressera un industriel. Il volera plus vite que son prédécesseur (jusqu'à 160 km/h), aura une autonomie de vol de 1200 km et son coût devrait se fixer à environ 45 000 francs. Regardez-le: je vous le transforme en un petit hélicoptère quand vous voulez... C'est une question d'argent! Un prototype coûte très cher, en argent et en temps.»

En créativité et en compétence aussi. Il suffit de regarder l'ASJ 3000 sorti de la tête et des mains de Maurice Engelmann pour s'en persuader.

Propos recueillis

par Jean-Bernard Vuilleme