

Un étrange planeur...

1936... Nous sommes à Blussangeaux, un hameau situé à quelques kilomètres au sud de l'Isle sur le Doubs...

Deux adolescents, cousins de surcroît, Henri Müller et Henri Bourlier, décident ensemble de construire un planeur. Laissons donc à Henri Müller nous conter la raison ce projet:

«Très jeune, avec curiosité je voyais passer au loin dans le ciel, des drôles de machines à moteur et je ne croyais pas ma mère qui me disait qu'un homme se trouvait dedans.

Puis un jour, lors d'un violent orage je suivis ma mère qui allait ouvrir la fenêtre pour fermer les volets. Au même moment, devant moi très bas un avion passa avec un fracas de moteur dans cette violente bourrasque. Cette vision si courte m'avait impressionné. Je savais après cela qu'un avion était grand et qu'il y avait un pilote à l'intérieur.

Par la suite, j'habitais à Hombourg à 15 km au nord de Mulhouse, j'ai eu la chance de voir le Dornier allemand, énorme avion multimoteur en tandem qui passait au dessus du Rhin, accompagné de deux appareils qui paraissaient petits à ses côtés.

A la même époque mon père m'a comblé en assistant à un meeting aérien à Habsheim où pour la première fois je voyais des évolutions acrobatiques et en particulier de l'as Détrouyat.

Il est évident qu'après cela j'étais très attiré par l'aviation d'autant que mon cousin Henri Bourlier à qui je vouais une amitié sans borne était encore plus exalté que moi: A chaque vacances nous avions le plaisir d'être réunis et dès que nous avons pu manier quelques outils nous avons construit des modèles réduits d'avion avec un simple rondin de bois de chauffage taillé en forme de fuselage, avec une planche pour les ailes et des rondelles pour les roues.

C'est l'époque où l'on parlait de tous ces héros que nous admirions, pour leurs prouesses en aviation. Record après record de toutes sorte surtout à notre époque, Lindbergh et les pionniers de l'Aéropostale. Les années passèrent et pour pouvoir voler aussi, mon cousin et moi décidâmes de construire un planeur».

Nos deux compères se procurent donc courant été 1936 la notice de construction du planeur Sablier type 18, conçu par le prolifique ingénieur Georges SABLIER, et distribuée par la librairie Vivien à Paris.

Cette notice instruit de l'art et la manière dont il faut procéder mais laisse aussi une large place à l'initiative du constructeur pour personnaliser son modèle (biplace, monoplace, avionette, etc...). Comme base de départ, nos deux apprentis constructeurs partent sur une idée de planeur lent équipé d'un patin. L'inspiration viendra au cours de la construction, mais il faut d'abord se procurer un minimum de matériaux. Henri Müller, qui loge chez ses parents à Belfort, n'hésite pas à rendre compte de ses difficultés à son cousin:

«Ah, mon pauvre vieux, je suis dépité. Cet après midi je suis allé voir à propos du contreplaqué et des tendeurs et câbles. J'ai d'abord été au faubourg de Montbéliard, ils n'avaient pas de plaqué de moins de 4 mm d'épaisseur. J'ai été plus loin, le plus fin était 5 mm. Je continue et enfin j'en trouve de 3 mm mais à ... (ouais) ... 9^F le mètre carré. Donc je n'en ai pas acheté parce que ce serait vachement emmerdant à trinballer jusqu'à Blussangeaux. C'est des plaques de peut être 3 m². Si tu peux,

achètes le à l'Isle, j'en paie la moitié. Quand aux tendeurs et aux roues pour les commandes et aux câbles, la même chose. J'ai été aux établissement Borel et ils m'ont dit qu'il fallait commander ça à une maison spéciale qui fournit du matériel d'aviation» (Belfort, le 14 Novembre 1936)

Le matériel s'accumule à la ferme Bourlier, «pendant toute cette période, presque chaque week end je me rendais chez ma grand mère à Blussangeaux. Soit à vélo ou en train pour amener les éléments pour la construction de notre planeur. Parfois, avec mon cousin nous allions au terrain de Montbéliard. Lors d'un meeting nous avons vu l'as Doret décoller sur une roue...»

Enfin, des petits éléments tel que les nervures d'ailes sont commencés courant janvier 1937 alors que la quête aux matériaux n'est pas terminée:

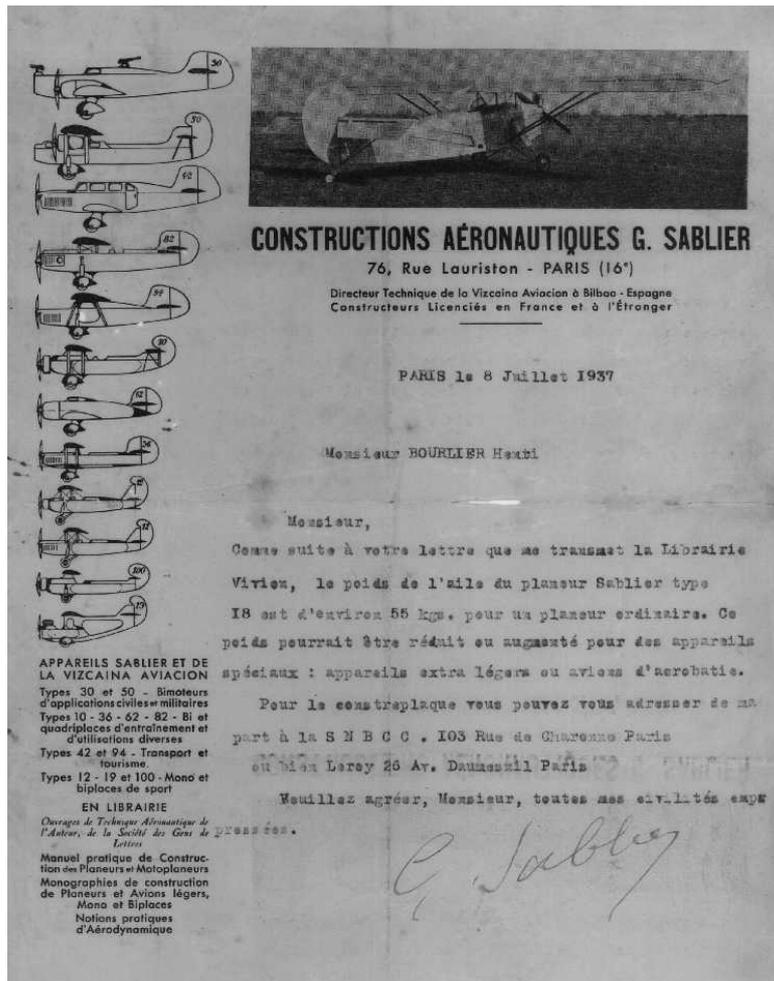
«Si tu étais dans l'état que je suis, il y a longtemps que tu aurais bouffé tout le monde. Ce matin, je tirais déjà les plans de chercher le contreplaqué: Je prenais la "micheline" de 2h 35, je m'arrétais à Montbéliard pour acheter le contreplaqué. Après, j'aurais pris le train de 4h 1/4, à Montbéliard. Mais pense-tu, c'était trop facile. Mon directeur m'a dit de porter des lettres cet après midi... Je l'aurais moulu, et dire que obligatoirement je devais avoir mon samedi (Loi des 40 heures qui nous le donne), et pendant que je bosserai, les deux autres andouilles qui sont plus fainéantes que leurs pieds et qui n'en foutent pas la secousse, vont au cinéma!!! (...) Où est-ce que t'en est dans la construction de notre "zinc"? Ca va? Alors pour un coup que j'aurais pu aller, tu vois!... Peut-être que samedi prochain, il pleuvera. Bon courage, j'arriverai bientôt!

Je te quitte, la cervelle broyée par la rage et la colère.» (Belfort, le 30 janvier 1937, H Müller)

L'année 1937 se passe sans apparemment de grand progrès. Seules quelques nervures d'aile et d'empennages sont construites. Néanmoins, le dessin du planeur se précise. Henri Bourlier n'hésite pas à contacter Georges Sablier sur divers problèmes.

Henri Müller déploie aussi toute sa science aéronautique, car il est aussi un excellent constructeur de modèles réduits de planeur. «Avec notre moniteur de modèles réduits et mes camarades c'était une ambiance de fête pour la construction de ces appareils. Les meilleurs, dont je faisais partie, ont participé à des concours en particulier à Dijon, à la Banne d'Oranche où un planeur modèle réduit a été aspiré par une ascendance et perdu de vue. J'ai eu le plaisir de voir les planeurs de performance évoluer le long de la crête et surtout j'avais repéré celui du champion Eric Nessler.»

En bref, on s'instruit, on dessine et on imagine autour du Sablier type 18 décrit dans la notice. La structure des ailes est revue, le revêtement de contreplaqué supprimé, les longerons renforcés, la cabane centrale modifiée. Le fuselage est lui aussi simplifié pour accélérer la construction. Il est aussi décidé de ne pas aménager la place du passager pour la même raison.



Ce n'est donc que début 1938 que la construction s'accélère. Le moral est excellent et l'aile est attaquée tambour battant:

« Ah! Dit-donc, l'autre gniouf, le menuisier chez lequel j'ai été faire scier mes lattes de 5 / 15, n'a plus de peuplier sec, alors il ne peut pas me les faire avant 3 semaines, c'est à dire vers le 10 février. C'est assez tôt hein? D'ici qu'on aie fait nos longerons, assemblé l'aile, arrangé le bord d'attaque (un bel emmerdement) et le bord de fuite, il y a de forte chances que ça veux nous conduire jusqu'au milieu du mois de février.

Et si tu n'as pas encore fait scier les longerons, il faudrait que tu te démerdes. Dans ta prochaine lettre, tu vas m'indiquer la hauteur exacte de chaque longeron, mais laisse quand même un peu de jeu, car dans les nervures, il y a des lattes qui n'ont pas toutes la même épaisseur. J'en aurai besoin, parce que j'ai envie de déjà tracer les bandes à découper sur les plaques de contreplaqué. Alors, pendant ce temps, tu vas finir les nervures et l'empennage. Quand aux charnières, le Dédé m'a dit hier qu'il voulait me rapporter des bandes de tôle de 2 mm, ce qui est largement épais, et de 5 cm de large. Tu vas commander également, et le plus tôt possible, les roues des commandes et les tendeurs. Si je ne me trompe pas, il nous faut 4 roues.» (Belfort, le 19 Janvier 1938, H. Müller)

Le temp passe, mais le travail n'avance pas assez vite pour nos constructeurs. «On est déjà le 3 mai, ça me tourmente passablement, car notre "zinc" ne se construit pas tout seul! Et il y a encore beaucoup de boulot !!? Il faudrait qu'à la fin du moi il soit complètement terminé (à blanc, chose qui est possible). Je sais bien que t'as

beaucoup de boulot, mais pense qu'on volera au début de Juillet et ça t'encouragera.» (Belfort, le 3 mai 1938, H. Müller)

«J'ai été chez Walser pour acheter un tube pour faire la transmission des commandes et j'ai demandé du tube comme celui qui disent sur le livre, de 28×30 en acier étiré. Il est tout à fait léger par rapport aux autres tubes, il pèse au moins la moitié des autres, et il est même plus solide malgré qu'il n'a qu'un millimètre d'épaisseur de paroi. J'ai calculé la longueur des haubans, il nous en faut 16,4 m, c'est à dire 4,1 m par hauban. J'ai ajouté 10 cm en plus par hauban car ils ont exactement 4 m de long, mais j'aime autant mettre un peu plus long que trop court. Ce tube coûte 12^F50 le kg! (1^F25 les 100 grammes, ce n'est pas rien) Il pèse 700 grammes le mètre alors que les autres font entre 1 kg 300 et 1 kg 500. Il nous reviendrait environ, car il se vend au poids, à 8^F75 le mètre, ce qui ferait 143^F50 pour 16,4 m. Mais je veux essayer de me démerder autrement, je veux aller dans une autre quincaillerie, pour leur demander des adresses et faire revenir les tubes en les expédiant directement à la gare de l'Isle, hein? Je les aurai certainement meilleur marché.

Quand au crochet de lancement, je n'ai encore pas pu m'en occuper, car je n'ai pas un moment, hier soir je me suis couché à 1 heure.

J'ai demandé chez Touvet le prix du mètre du schirting, c'est 3^F50, mais je crois qu'ils pourraient me le laisser à 3^F, mais je ne me souviens pas si c'est en 80 cm ou en 1 m de large, je crois plutôt que c'est en 80. Je ne leur ai pas dit pour quoi c'était faire et comme je sentais s'il était solide il me dit: Oh! Si c'est pour faire une robe à jour avec de la dentelle, c'est assez solide. A partir de maintenant, je veux me renseigner un peu dans tous les magasins et on prendra le meilleur marché.» (Belfort, le 19 Mai 1938)

Enfin, après l'été 1938, le planeur est bien avancé mais il reste encore à faire. «Comme d'habitude, j'ai été à Blussangeaux, mais j'ai eu beau chercher, je ne t'ai pas trouvé... Mais ce n'est pas ce qui m'a empêché de travailler comme un esclave, et aujourd'hui, je te le dis franchement, je suis littéralement esquiné. Je suis arrivé là-bas le dimanche matin à 9 heures et me suis changé. J'ai monté les trois poulies de renvoi et le guignol, ce qui m'a pris mon matin.

Les deux poulies qui ne tournaient pas bien, je les ai démontées et arrangées. J'ai également arrangé des trous dans la barre de compression et le contreplaqué des nervures pour le passage du fil câblé des commandes.

Le dimanche après midi, j'ai pris les mesures pour coudre la toile pour les gouvernes de profondeur. Ensuite, j'ai cloué et collé des lattes sur le patin pour pouvoir entoiler et j'en ai mis également au bord du contreplaqué qui forme le caisson de la queue. Après, je me suis dépêché de clouer la toile sur les ailerons avant que la nuit ne vienne. Le soir, j'ai amené les gouvernes de profondeur chez ma grand' mère et j'ai cousu jusqu'à 11 heures moins le quart pour en finir une!! Après quoi j'ai été me coucher, mais j'étais tellement énervé que je n'ai presque rien dormi. Et voilà comment j'ai passé ma journée de dimanche, sans même avoir eu le temps de tenir ma carabine, car tu dois le savoir, c'était l'ouverture de la chasse.

Le lundi matin, à 8 heures, je me lève. J'avais mal tout partout. Je déjeune en vitesse et vais sur la remise. Je prends les ailerons des ailes, je rabote le bord du longeron caisson et le frotte au papier de verre. Je passe également la corde à piano du bord de fuite au papier de verre, car elle était rouillée, et j'y met de la graisse, ainsi qu'aux pièces en fer. Je coupe ma toile et j'en recouvre les deux ailerons en la clouant. A midi, j'avais fini ce travail, mais j'avais le ventre creux. Heureusement qu'il ne faut

pas que je les cousent (les deux ailerons et le gouvernail de profondeur), c'est ma tante Jeanne qui veut les coudre cette semaine. tu te rends compte, il y en a passé 10 mètres de long à coudre! Alors l'après midi, la plus belle des histoires: Préparer la pièce pour entoiler le fuselage sans faire trop de déchets et trops de coutures. J'ai mis presque toute mon après midi pour la confectionner. Comme ça, ma toile est préparée pour dimanche prochain.

je veux la clouer et coller à la colle cellulosique sur le contreplaqué du devant et de l'arrière. Pour terminer mon après midi, j'ai arrangé un truc pour ne pas que le guignol du manche touche les câbles de la dérive:



Enfin, à Cinq heures, je me recharge et je vais chercher ton adresse chez vous et m'en retourne à six heures. Et voilà, l'emploi de mes deux jours.

Maintenant que je t'ai fait assez languir, je vais te dire la plus grande de mes nouvelles, parmi toutes mes nouvelles... Et bien... Oui ..., Ca en vaut la peine..., Mon cher gros, crois-moi... On est sauvés... Oui, sauvés... Personne ne pourra nous empêcher de voler sur notre "zinc"... Eh bien, je vais faire un stage de 20 jours à Pont Saint Vincent, du côté de Nancy, pour apprendre à piloter les planeurs et lorsque je reviendrai, il paraît que j'aurai les brevets A et B...!!! Hein, tu ne t'attendais pas à ça, mon gros, ça vaut le coup, vingt grands jours à ne faire que piloter des planeurs, je crois que je ne pouvais pas mieux rêver. Samedi après midi, il y a Rolland qui est venu me trouver dans nos bureaux pour me donner à lire la lettre du ministère, qui disait que ceux qui avaient demandé à faire du vol à voile pouvaient aller à Pont Saint Vincent, du 20 septembre au 10 octobre, et que le ministère s'engageait à donner cinq bourses réparties aux cinq élèves les plus méritants de notre section. Autrement, on paie entre 25 à 30 francs par jours. Naturellement, j'ai été désigné pour avoir une bourse, mais qu'est-ce que j'ai eu du mal à décider mon père (20 jours sans travailler, c'est 300 balles en moins). Enfin, le principal est que j'y vais, et Rolland également. A Blussangeaux, tous nos gens sont contents de cette nouvelle, y compris ma grand mère, ce qui n'est pas sans m'étonner. Et toi, Henri, j'espère que ça ne te fait pas trop de peine, console toi, mon vieux, j'espère que tu y montera aussi en planeur.

Mais malheureusement, ce n'est pas ce qui avancera, je veux dire l'entoilage de notre "zinc". En somme, je pourrai peut être entoiler la carlingue et le plan fixe dimanche et lundi prochain. Tu trouve peut être que j'entaille trop vite pour que ce soit bien, mais n'aie aucune crainte là-dessus, aucune de mes pièces entoilées ne peut subir une reproche. » (Belfort, le mardi 6 septembre 1938, H Müller)

«Avec mon camarade Gallecier Emile et notre moniteur nous avons bénéficié d'une bourse pour la gratuité totale d'un stage de vol à voile à Pont Saint Vincent à côté de Nancy.

Arrivés au camp ce ne fut pas la joie. Pendant trois jours de pluie on nous fit peindre les automobiles pour nous occuper et de rage les moteurs furent couverts d'une belle couche vert vif. Le jour tant attendu arriva pour apprendre à piloter un planeur. Hélas,

il n'y avait pas d'appareil biplace et je pris place le 7 octobre 1938 dans un engin tout simple, sur un Zaba, une poutre, un siège à l'avant, une aile rectangulaire et un sabot. Nous étions tirés par un câble que l'on déroulait d'un tambour fixé à la roue arrière d'une puissante voiture. Tiré à environ 50 km/h je devais tenir correctement le planeur en glissade et en position de vol. Impossible! Cet engin vraiment rétif s'embarquait toujours de tous côtés. A grand coup de manche et de palonnier je n'arrivais qu'à amplifier les embardées. Après trois glissades sans résultat au cours de la journée, j'étais déçu mais heureux.»:

«Centre de vol à voile à Pont-Saint-Vincent (Meurthe et Moselle)

Cher tous,

Enfin après une longue journée bien fatigante, je peux quand même vous donner quelques nouvelles.

Ca y est tout de même! Je désespérais quand j'ai appris trois jours "après la guerre" que nous devions partir à Pont Saint Vincent. Alors j'ai été obligé de faire mes valises tout seul, mais je crois bien qu'après mon départ, ma mère a mis au moins 8 jours pour ranger notre maison.

Ah! Qu'est-ce que j'ai déjà pu tripoter le manche du planeur! Je me débrouille assez bien, et j'ai beaucoup d'espoir avec notre planeur, car il y a des vieux coucous, beaucoup plus moches, et qui volent quand même. Ce que j'ai trouvé le plus dur jusqu'à maintenant, est de se tenir en équilibre sur le patin! Il faut tantôt pousser sur le manche à gauche ou à droite, selon la position du planeur. Finalement, après avoir "cassé du bois", (un aileron et fait des valdingues fantastiques, c'était crevant), nous sommes parvenus à faire des glissades correctes sur le patin. A la fin, ça devenait monotone et hier, j'ai tiré sur le manche "du planeur" ... et ... vrrr..rrr...zizi...ziiiii... voilà mon coquin qui s'envole comme un brave garçon!!! A la formidable altitude de 2 m, je pousse sur le manche pour descendre, et boum! ... j'atterris. Je ne devais pas décoller, mais le moniteur n'a pas trop gueulé parce qu'il voyait que je n'étais pas froussard.

Aujourd'hui, j'ai fait beaucoup de progrès. J'ai fait un vol de 4 ou 5 m de haut, ensuite à 6 m, et j'ai continué comme ça, le moniteur me disait que c'était bien et m'expliquait mes fautes que je m'efforçais de ne plus refaire.

Sur le soir, j'ai voulu voir comment que ça ferait en montant un peu plus haut. je tire sur le manche, (toujours sur le manche du planeur) car il y a manche et manche....., et voilà mon "envergure" qui grimpe, grimpe!... Oh les vaches! Je ne m'apercevais pas de la hauteur à laquelle j'étais monté. A 15 m de haut, ils arrêtent de me tirer et j'ai été obligé de me débrouiller pour atterrir tant bien que mal. Mais je n'ai pas eu les foies, et j'ai atterri assez bien. En tout cas il ne fallait pas monter à plus de 5 mètres, je me suis fait engueuler!...

On a de vieilles voitures pour aller rechercher les planeurs, on fait la course à travers les prés. Cette après midi, j'allais tellement vite qu'il y avait de l'essence du vieux réservoir qui me giclait à la figure! En tout cas, on se marre drôlement avec les voitures.

Il y a déjà de belles performances qui ont été accomplies: Deux vol, l'un de 5h20 et l'autre de 5h25.» (Pont St Vincent, le 12 Octobre 1938, H. Müller)

«Le lendemain, même exercice de trois glissades à peine correctes. Le jour suivant je passe sur AVIA 11 A à peu près pareil au Zaba mais muni d'un patin donc plus facile à diriger. Le quatrième jour, sur le même appareil, l'exercice consistait à voler sans dépasser les deux mètres. Après 5 vols de rebondissement au sol, le pilotage

s'améliorait. Je fis encore 10 vols en deux jours et enfin ce fût l'envol seul sur AVIA 15 A à 10 mètres d'altitude pendant 10 secondes merveilleuses.»:

«Et bien, mon vieux, maintenant je suis bon. Samedi matin on a passé le brevet A et nous l'avons tous eu l'un après l'autre. Après ce petit brevet qui consistait à faire un vol de 30 secondes, suivi d'un atterrissage correct, nous nous sommes entraînés pour passer les épreuves de brevet B.»

«Puis, après 11 vols et le brevet A ce furent "les grands espaces". Monter le plus haut possible et revenir au point de départ en croisant les commandes pour se poser au plus juste. Le temps de vol durait de 1 minute 14 secondes à 2 minutes. le 17 octobre 1938 j'ai obtenu mon brevet B. J'ai fait 33 vols. j'ai relevé ce qui précède sur mon carnet de vol. Tous ces planeurs ne comportaient aucun instrument de bord et la vitesse du vol était réglée en se référant au bruit des haubans dans le vent. De plus, nous n'avons reçu aucun cours théorique de pilotage.»:

« Le samedi après midi et le dimanche matin, je ne me suis pas trop mal démerdé, mais le dimanche après midi, c'est honteux la façon dont je pilotais!! J'avais le rhume, j'étais mal foutu et les nerfs tendus et à fleur de peau. Je n'étais pas maître de moi. Les autres m'avaient dépassé de beaucoup, je pouvais à peine faire un peu virer à gauche puis à droite, alors que mes camarades faisaient déjà des demi-tours et venaient se poser au point de départ!!! J'en pleurais presque. Et aussi ce qui m'emmerdait, c'est que j'ai une peur bleue des pertes de vitesse et je fonçais comme un con, car il n'y a aucun instrument sur l'appareil. Il y a un coup, j'ai manqué de me casser la gueule, en virant à 15 m du sol, je me suis trompé, j'ai croisé les commandes, c'est à dire que je poussais le pied droit pour aller à droite et j'inclinais le taxi du côté gauche. Alors aussitôt il s'est mis en glissade sur l'aile gauche. Ah! Quelle belle sensation, quel sang froid, juste le temps de redresser l'appareil pour atterrir. En tout cas, je ne sais pas ce que j'avais, mais je crois que si j'avais fait un vol de plus je me serais cassé la gueule.

Enfin, après une nuit bien agitée mais bien réparatrice également, je me lève le matin, non pas découragé, mais avec plein de bonne volonté. Ah, tu sais j'étais décidé à tout! Mes copains passent avant moi, ils montent à 100 m et font de beaux vols. Enfin, c'est mon tour, je monte dans le taxi, avec une assurance formidable. Le moniteur me dit:«<<Vous ne monterez qu'à 40 m et si vous voyez que vous pouvez virer, vous le ferez>> J'ai grimpé à 30 ou 40 m et j'ai fait un vol et un atterrissage magnifique. Roland avait déjà son brevet B et Gallecier avait encore une épreuve à passer, et moi! Qui avais si mal piloté la veille!

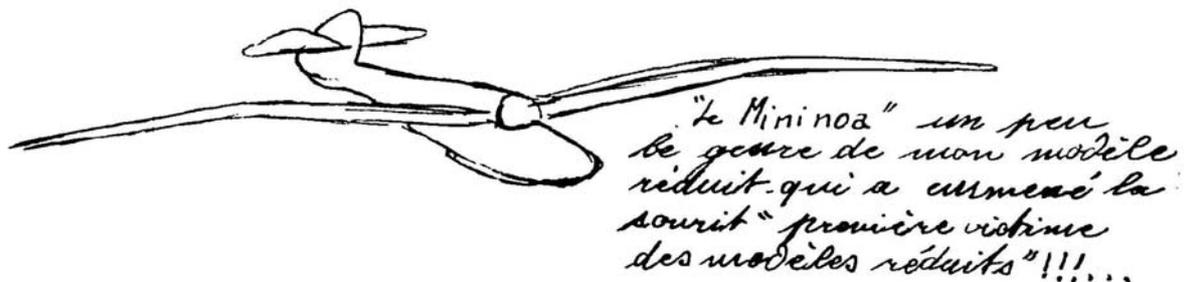
Je monte à 100 ou 130 m de haut. Ah, quelles impressions, quelles sensations indescriptibles, j'aurai voulu que tu les vives avec moi. Je vire à gauche, je vais faire un tour au-dessus d'un bois, je vois mon moniteur qui me fait pleins de signes que je ne comprends pas! Je me dis: «<<Ca y est, je dois voler en perte de vitesse!!...>> Je pousse sur le manche, je pousse encore, le vent hurlait dans les cordes à piano et les haubans, la machine gémissait, les larmes me coulaient des yeux!... pas de peur, mais tellement le vent soufflait. Je me pose convenablement et mon moniteur me demande si je faisais de l'aviation de chasse, car les signes qu'il me faisait c'était pour me dire d'aller moins vite. Je reparts dans le taxi, cette fois ça c'est très bien passé à part que je n'avais pas atterri exactement à l'endroit d'où j'étais parti. Je remonte une quatrième fois, pour faire la troisième épreuve du brevet B. Je monte au moins à 140 m, et cette fois ci j'ai savouré pendant environ 1 minute et demi tous les délices que pouvait comporter le vol à voile. Ah! mon vieux Henri, j'ai piloté merveilleusement bien et j'ai rattrapé tout mon temps perdu. Tu sais, c'est vraiment

quelque chose d'indescriptible, seul, là haut, où l'on ne peut compter que sur soi, cette machine qui hurle en glissant dans l'air, et on regarde ironiquement d'en haut... les gens qui sont en bas... Après un atterrissage impeccable, et précis, j'apprends avec joie que je suis titulaire du brevet "B" et que je l'ai eu avant Gallecier. Alors tu ne peux pas dire que j'y ai mis de la mauvaise volonté et j'ai rattrapé le temps perdu de dimanche. j'ai pensé à toi, quand je volais mal !! (Si l'Henri me voyait!!...) et aussi à ma petite qui m'encourage: <<Surtout ne vous ennuyez plus, et amusez-vous tant que vous pouvez, mais travaillez bien quand même, je le veux>> Rien qu'à penser à ces trois mots, "je le veux", ça m'a donné du courage. Et maintenant on va s'entraîner pour passer le brevet C, mais je doute fort qu'on puisse le décrocher, car il faut que le temps s'y prête. En tout cas je vais faire mon possible pour essayer de l'obtenir.

Ah! mon vieux, c'est de la voiture les 15A. On atterrit, c'est selon la façon, de 35 à 45 à l'heure et c'est très facile. Comme tu le dis, le carénage du 15A est bien en toile, et le palonnier est remplacé par des pédales. Le manche est le même système que sur le nôtre. le "zinc" a assez de finesse, il descend à la vitesse de 1 m à 1,25m à la seconde. Son profil est plat!! et les haubans sont fait avec du duralumin et profilés qui coûtent environ 7 à 800^F les quatres!!!! Ce n'est pas du 200^F comme les nôtres! Comme planeurs de performances, il y a cinq "40P", un planeur allemand "Minimoa" avec le dièdre en M et un autre planeur, genre "Delanne", mais je ne sais pas son nom. Quand au terrain, il est très différent de celui de la Banne. Il est situé sur un plateau à environ 200 mètres au dessus de la plaine.

Gallecier et Roland volent très bien aussi, mais je les ai rattrapés. On a obtenu notre brevet "B" les trois l'un après l'autre, dans l'ordre: Roland, moi et après Gallecier.

En tout cas, mon vieux si tu peux t'en payer et rigoler là-bas, ne t'en prive pas.»



(Pont Saint Vincent, le 18 Octobre 1938, H. Müller)

«On peut imaginer le bonheur de cette jeunesse, voler tous les jours et le soir à la cantine un chahut monstre avec des chansons abominables. Nos moniteurs étaient de la fête, les frères Lamor et l'agréable chef de centre Martin qui s'est tué par la suite dans un biplace.

Nous logions chez l'habitant et un jour j'ai reçu un petit paquet qui contenait 2 pommes avec papier écrit "trouve tout". Au fond gisait une pièce de 20 Francs. Envoi de ma merveilleuse grand-mère. Un dimanche, mon père est arrivé vers nous et m'a vu décoller. Pour monter plus haut j'ai trop tiré sur le manche, je sentais les ailes plier et le câble de traction a cassé, le planeur s'est câbré. J'ai de suite rendu le manche et le vol s'est bien terminé. C'est avec tristesse que nous sommes rentrés à Belfort. En plus du vol il y avait les autos sans carrosseries que nous devions conduire pour chercher le câble remorqueur ou ramener les planeurs au point de départ.»

Enfin revenu de ses émotions, Henri Müller se ressaisi et reprends le travail de construction. Son cousin, qui ne s'est jamais interrompu, continue aussi d'arrache pied:

« Mon vieux copain,

Il y a longtemps que je n'ai pas pris la plume pour t'écrire, et comme je suis avec l'Henri (Müller) ce matin, qui est justement en train de ce faire un journal de vol, je fais comme lui.

Tu sais, je me suis vachement emmerdé lorsque l'Henri était parti, j'étais tout seul, alors j'allais au cinéma pour me passer le temps. (...)

Je suis allé voir votre "zinc" avec l'Henri et un autre copain. Mon vieux, il est chouette. L'empennage est déjà tout entoilé.

Enfin, je ne vois plus rien à te dire car, lorsque tu auras lu le journal de l'Henri et le mien, si tu ne t'endors pas avant, tu pourras y aller après (au stage de Pont Saint Vincent)

je te quitte en te serrant une bonne et cordiale poignée de main » (Belfort, le 30 Octobre 1938, Roland)

Les progrès réalisés par Henri Müller et Henri Bourlier poussent d'autres adolescents, aussi membres de la section d'aviation populaire de Belfort, à se lancer dans la construction d'avionnette ou planeur, sans conscience réellement de la difficulté et du temps à investir.

Certains projets ambitieux abortent donc rapidement:

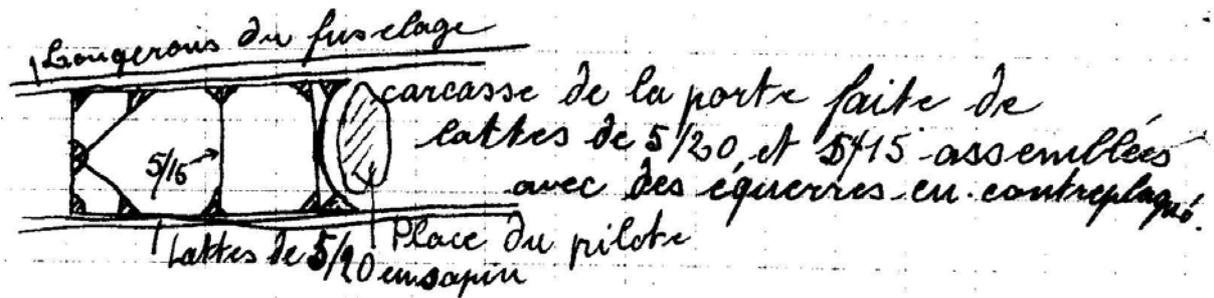
«Il y a Gallecier qui en est revenu de sa connerie et il n'achète pas le moteur de 35 chevaux (à moitié crevés). Et maintenant il est dans le lac, et moi aussi... et nous aussi... Il abandonne toute construction!!

Comme ça, il faut que je commande le contreplaqué et j'aurai deux feuilles de 5 mm inutilisables. Et ce n'est pas tout!! pour revêtir le bord d'attaque de notre "zinc", il faut une largeur de contreplaqué de 40 cm, et les feuilles ont 102 cm de large, alors j'aurai une perte de 20 cm de large sur 12 m de long!! Ce qui fait 2,5 m² environ de perte!! Mais le Ninnin veut faire un Chanut (celui que Gallecier avait commencé), alors il pourra utiliser mes chutes.»

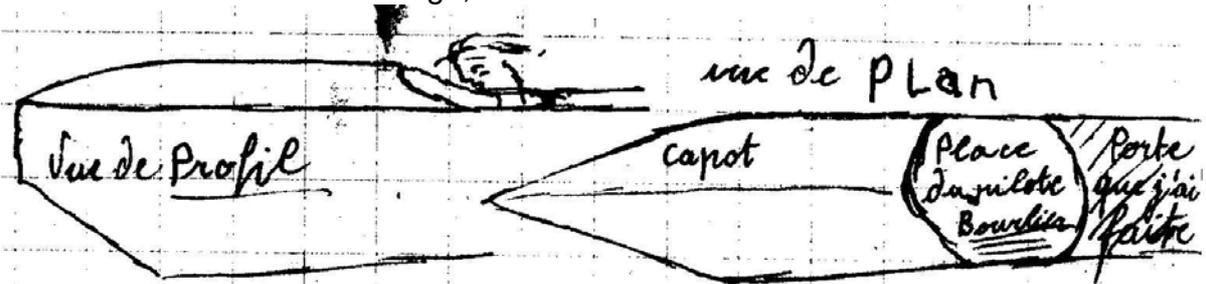
Heureusement, ces aléas n'affectent en rien le moral de nos deux constructeurs.

«Tu te doutes bien un peu où j'étais dimanche dernier? Et bien j'ai été un peu à Blussangeaux le dimanche et le lundi. J'étais dépité. Votre Denise, le Néné surtout et ma grand' mère m'ont bien remonté le moral, mais je n'en ai pas parlé chez vous. Malheureusement, il a fallu que je subisse en rentrant à Belfort toutes les méchancetés de la vie!! Tu sais si t'as pensé à moi dimanche en lavant! moi, j'ai pensé à toi, en travaillant après notre "zinc", par ce beau soleil à l'air sur votre remise, j'avais beaucoup de courage et dans l'après midi, j'ai cloué et collé les 12 m de lattes sur le longeron avant d'une aile pour le mettre au niveau des nervures. J'ai fait ce travail avec des lattes légères en peuplier d'une section de 5 par 12 mm.

Le lundi, j'ai cloué les autres lattes, c'est à dire encore 12 m. Et tu sais, derrière le pilote, il y a la place du passager que je n'ai pas entoilé. Alors j'ai fait une porte pour qu'on puisse l'enlever, pour la vérification des commandes.



Mais je n'ai pas eu le temps de l'entoiler. J'ai pris également toutes les mesures, pour faire le devant de notre fuselage, le dessus.



J'ai l'impression qu'il veut avoir une sacrée allure de mastodonte et de bolide!! (...)

tu me parle de la toile, j'ai encore 3 mois. Ca ne presse pas et je veux faire ce travail là à Belfort. J'ai embrassé le "zinc" pour toi et il va bien.» (Belfort, le 15 Novembre 1938, H. Müller)

La fin de l'année 1938 approche, la construction entre aussi en phase finale. Cependant, il manque encore certains matériaux qu'il faut approvisionner. « J'ai commandé le contreplaqué aujourd'hui. J'attendais ta lettre avant d'envoyer la commande. J'ai demandé 3 panneaux de 2 mètres sur 1 mètre (6 m^2 à $10^F = 60^F$) et deux panneaux de 3 mm d'épaisseur pour l'emballage (4 m^2 à $10^F = 40^F$). Plus 20 francs de transport, ça me fait du 120^F au minimum sur les reins! Tu sais, hier soir, j'en étais malade, j'ai chialé de dépis: Il nous faut 120^F de conttreplaqué, 300^F d'enduit, 20^F d'attache câble pour les commandes, de la colle Certus et de la cellulósique pour coller la toile, et en plus 150^F pour acheter 100 mètres de câble pour tirer le planeur. Avec 500^F , on en voit la couleur!! Qu'est ce que t'en dis? J'ai encore 200^F en caisse! C'est mieux que rien, mais c'est pas tout!» (Belfort, le 25 Novembre 1938, H. Müller)

Henri Müller et Henri Bourlier terminent leur oeuvre en février 1939. Le planeur est fin prêt pour son premier vol. Dernier réglages dans la neige, séance photographique, puis il n'y a plus qu'à attendre les beaux jours.



Malheureusement, le temps libre est de plus en plus rare. Henri Bourlier est toujours à l'armée car il n'a pas terminé ses trois années de service.

Henri Müller, après avoir suivi avec son camarade Gallecier des cours du soir pendant l'automne 1938 et l'hiver 1939 obtient son brevet de mécanicien de l'armée

de l'air, nécessaire pour passer dans la section vol moteur. Les temps libres du printemps et de l'été 1939 sont dès lors consacrés à l'apprentissage du pilotage sur un avion type Caudron Luciole, basé à Belfort-Chaux, sous l'autorité du chef pilote. Après 52 atterrissages Henri Müller allait être lâché en solo lorsque la guerre a tout arrêté. Contraint de prendre le maquis en 1942 pour protéger sa jeune femme éviter le STO il attend la fin de la guerre sans faire de vague. Il reprendra contact avec le vol a voile lors d'un stage à Pont Saint Vincent en Avril 1954 et obtiendra le brevet C le 24 avril, après onze vol sur biplace Caudron C800, un laché solo en Nord 1300 et 4 vol sur SA103 «Emouchet».

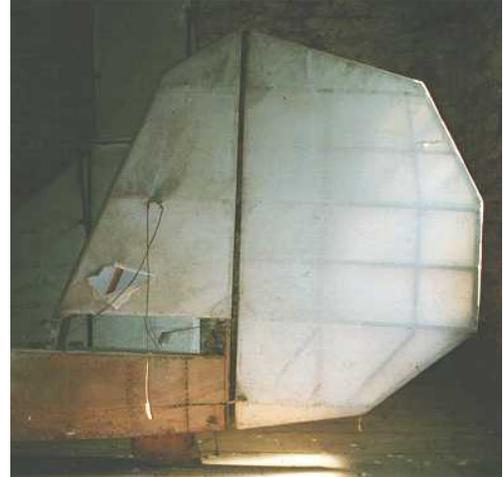
Quant à son cousin Henri Bourlier, il fut prisonnier lors de la drôle de guerre en 1940 et réussit une évasion spectaculaire lui permettant de rejoindre sa famille à Blussangeaux, après une traversée des Vosges mémorable. En 1943, il forme un groupe de résistant agissant dans la zone comprise entre Clerval et l'Isle sur le Doubs. Objectif: immobilisation du trafic ferroviaire de la ligne Besançon-Belfort. Ce groupe, nommé groupe Tito, sera l'un des plus efficace de toute la résistance française avec un effectif variant de 16 à 31 membres. Il ne subira aucune perte et aucun villageois ne sera inquiété. A la libération, en septembre 1944, Henri Bourlier dit Tito et son groupe sont intégré dans l'armée en tant que groupe de reconnaissance. Le travail accompli sera formidable malgré cette fois des pertes importantes.

Après la guerre, Tito et ses hommes sont volontaires pour un corps expéditionnaire partant pour l'Indochine. Henri Bourlier tombera au champ d'honneur, en Héro, le 25 décembre 1946.

Le planeur construit par les deux cousins fut donc oublié, stocké dans les poutrelles de la charpente de la remise, à Blussangeaux. Henri Müller passe quelque fois le voir, avec nostalgie. Les enfants du village grimpent dedans et joue. Le temps s'écoule jusqu'en cet hiver 1997-1998: La remise, en très mauvais état, commence à donner des signes de fatigue avancée. Un pan s'effondre et laisse apparaître le planeur, alors soumis au quatre vents, mais encore à l'abri. Trois mois s'écoulent avant que le général Michel Bataille, ancien du groupe Tito, président d'honneur du Musée des armes et du souvenir de Clerval, ne repère le planeur de son ancien officier, le sous lieutenant Bourlier. Il décide de sauver l'appareil dans l'urgence, avant même de ne savoir qu'en faire. Ainsi, il mobilise quelques militaires et un porte char. Le planeur est alors déplacé de blussangeaux à Clerval, distant d'une vingtaine de kilomètres, sur le porte char! La famille Bourlier cède le planeur au Musée des armes et du souvenir, qui le stocke dans une remise municipale. Les ailes, bien humides, sont mises à plat pour sécher. Le fuselage est apuyé contre un mur.



Le fuselage



Détail de l'avant du fuselage et de la dérive



Les ailes et le profil

Après réflexion, le musée qui avait envisagé d'exposer le planeur, change d'avis pour manque de place. De plus, cela ne cadrerait pas très bien avec le thème du musée. Il faut donc trouver une autre solution, d'autant plus que la remise utilisée pour le stockage doit être réaménagée pour créer un espace d'exposition sur la période 1939-1945.

Dans le même temps, début mai 1998, je discutais avec des membres de l'aéroclub du Doubs sur la possibilité de découvrir d'autres planeurs anciens dans le secteur de Clerval-Héricourt. J'appris donc l'existence d'un planeur inconnu au musée de Clerval. Vous pensez bien qu'un planeur transporté par un porte char ne passe pas inaperçu!

Immédiatement, je prends contact avec Jean Louis Brugger, président du musée des armes et du souvenir, qui me reçoit très cordialement et me montre l'engin.

Evidemment, on est surpris, sans voix. Qu'est-ce donc? Il y a un crochet et pas de moteur, il s'agit donc bien d'un planeur. Fuselage monoplace spartiate, aile en parasol avec profil très creux, mâts métalliques très longs, patin de coupe particulière. L'engin ressemble très fort à un type Sablier. Mais lequel?

Cette découverte est présentée furtivement lors du congrès historique du vol à voile le 28 novembre 1998. Petite discussion technique avec les spécialistes de l'oeuvre de Sablier, mais toujours pas de conclusion.

Fin décembre 1998, le général Bataille me confie la correspondance retrouvée de Henri Müller à Henri Bourlier. On y apprend entre autre que cet engin était à l'origine biplace avec la place passager obstruée par une trappe. On y trouve aussi une réponse de Georges Sablier à propos... de la masse de l'aile du sablier type 18. Enfin une bonne base de recherche. Je prends aussi contact avec Henri Müller dont j'ai retrouvé l'adresse. Tout d'un coup, l'histoire ressurgit, le mystère s'éclaircit. Le musée de Clerval cherchant toujours une solution pour le planeur, je me propose d'en mener à bien la restauration. Cette proposition est acceptée par le musée et approuvée par la famille Bourlier et Henri Müller.

C'est ainsi que le premier mai 1999, je convoie le Sablier de Henri Bourlier et Henri Müller de Clerval à Anger, où se tient le rassemblement national de planeur anciens. La remorque AVIALSA prêtée par l'AéroClub de l'Estuaire de la Seine, prévue pour un Avialsa A60 Fauconnet, s'avère adéquate pour le transport.

Le temps est magnifique, heureusement car la limite en vitesse de 60 km/h est imposée si je veux que la toile reste collée à l'aile!
Le voyage prend 12 heures, départ de Clerval le 1^{er} à 16h et arrivée à Anger-Marcé le 2 à 4h.

Le matin du dimanche, la surprise est au rendez vous au milieu du camping de l'aérodrome! Discussions, hypothèses, puis assemblée générale de Dédale avant le départ pour Saint Romain à midi. Sept longues heures seront nécessaire pour rejoindre mon domicile, où le planeur est déchargé puis abrité dans le garage.



Quelques temps plus tard, par manque de temps et de place pour mener à bien la restauration, J'ai fait don de ce planeur au GPPA d'Angers et il est actuellement stocké dans les réserves.