

Le Yak, bête de meeting

Ils volent russe et la tête en bas. Deux frères originaires de Strasbourg décoiffent le public des meetings aériens à bord d'appareils historiques conçus pour l'armée soviétique. Prochaine sortie ce week-end à Pirmasens (Allemagne).

■ A l'oreille, difficile de confondre avec une pétrole. Neuf cylindres en étoile, plus de 350CV et un échappement libre, ça marque les esprits comme les tympan. Dans les meetings aériens où le Yak joue de l'hélice, le public prend son compte de décibels.

Décrire un « gros raffut » revient à se gagner, dans la seconde, deux ennemis: Patrick et Laurent Behr rétroqueront immédiatement par la métaphore musicale, évoqueront plutôt une symphonie gazouillante pour tiges de culbuteurs, un concerto en flaps-flaps majeurs.

Le Yak est leur fidèle compagnon aérien. Selon Laurent, 48 ans, « un bon gros percheron », taillé pour la formation des pilotes de chasse russes. Doué pour la voltige, avec ça. Fort et maniable, on l'aura compris. Et un tempérament de rêve en prime: « Pas du genre à vous lâcher sans prévenir ».

Impossible quand même de l'utiliser comme appareil de tourisme

Aux manettes, Patrick, 52 ans. Signe particulier: a appris à piloter avant même de savoir nager, à l'instigation d'un paternel évidemment volant. Aujourd'hui installé à Sarreguemines, Patrick ne tarit pas d'éloges sur l'engin: « Fiable », à condition de respecter le carnet d'entretien qui prévoit dix heures d'entretien mécanique pour une heure de vol. « Pas très oné-

reux à l'origine » – compter tout de même le prix d'une berline de tourisme. « Commode à entretenir », mais impossible de l'utiliser comme appareil de tourisme. Trop de dépenses annexes, même si la consommation ne dépasse pas habituellement 70l à l'heure. Ces dernières années, certaines pièces se sont raréfiées. Comme les bougies, de plus en plus difficiles à dénicher.

Sensation grisante. Sauf quand un passager a oublié de vider ses poches

Bonheur du voltigeur, le Yak fait néanmoins ses caprices. Rétif à l'occasion du train d'atterrissage, il ne se démarre pas d'un claquement de doigts: compter deux heures pour le mettre en condition. Patrick a tôt fait de ramener les rêveurs sur terre: « Ce n'est pas un loisir. Pour se produire en amateur dans les meetings, comme nous le faisons, il faut avoir une démarche de professionnels et être entourés de gens compétents, en mécanique aéronautique entre autres. »

Quand Patrick et Laurent veulent dégourdir les ailes de leur Yak, ils se retrouvent à Pirmasens, en Allemagne. Là sont basés trois biplaces Yak52 et un monoplace Yak50, utilisés en association par une toute petite poignée de passionnés. Loin de certaines tracasseries à la française: il y a quelque temps encore, l'engin était assimilé à une machine militaire russe.



Pause photo avant l'embarquement..

Bien au chaud dans un hangar privatif, où des hivers entiers sont passés en démontage-nettoyage-remontage.

Dans le ciel, en patrouille de trois, configuration peu fréquente dans les meetings, les appareils de l'association Acroyak enchainent sans renâcler les figures de voltige: « Le Yak est tout sauf fourbe. » Sensation grisante, paraît-il. Sauf lorsqu'un passager, malgré la fouille au corps préalable, a négligé de vider ses poches et qu'un objet fou se

trimballe dans l'habitacle. Ces péripéties pimentent un vol et alimentent les longues soirées de causeries entre pilotes. Lorsque les Yak dorment dans leur garage de tôle et que les têtes résonnent encore du râle des moteurs russes.

Didier Rose

► Ce week-end, à Pirmasens, en Allemagne, au nord de l'Alsace, meeting aérien avec notamment les appareils d'Acroyak (traverser Delfeld, puis à Rieschweiler à gauche).

