

La luciole en fer de Captain Eddie

Seulement quatre exemplaires de cet étrange coléoptère volent encore. Mais le Fairey "Firefly" (luciole en anglais) d'Eddie Kurdziel se distingue des autres parce qu'il est un extraordinaire musée volant, primé plusieurs fois cet été.

Par Eddie Kurdziel, propos recueillis par Xavier Méal
Photos de Xavier Méal

Mon premier souvenir du Fairey "Firefly" remonte à 1974 et à la lecture d'un magazine sur la couverture duquel figurait la photo d'un de ces avions acquis par le Canadian Warplane Heritage. Dès lors, une succession d'événements m'amena, inexorablement, jusqu'aux commandes d'un "Firefly".

J'ai été pilote de A-4, F-8, A-7 et S-3 dans l'US Navy tout en continuant à voler professionnellement dans le civil – à l'insu de mes supérieurs –, notamment sur DC.3. C'est à cette époque que j'ai rencontré Steve Hinton et la 'bande de Chino', et eu l'occasion de piloter leur B-25 "Mitchell". Tout cela devait grandement influencer ma vie future. Ma carrière dans la Navy terminée, j'ai voulu être pilote d'essai pour la NASA, à Dryden, mais ma femme ne l'entendait pas de cette oreille : "Pas question de déménager au milieu du désert et des buissons desséchés !" Je devins donc pilote de ligne à Northwest Airlines. Ainsi Eddie Kurdziel commence-t-il son histoire.

En 1994, il cherchait à acheter un bel avion. Ray Middleton, le patron de Q.G. Aviation of America, lui demanda s'il ne serait pas intéressé par un bimoteur Percival "Pembroke". Il ne l'était pas, mais Ray laissa entendre que le Lone Star Flight Museum de Galveston, au Texas, pourrait éventuellement le lui échanger contre son Fairey... "Firefly". "Le souvenir du magazine de 1974 me revint aussitôt à l'esprit. L'affaire du "Pembroke" n'alla cependant pas plus loin."

Fin novembre 1994, en parcourant Trade-a-plane, il fut arrêté par une annonce : un Australien offrait un "Firefly" restauré à 60 % ! "Etant du genre à faire le tour de la ville en brûlant 25 dollars d'essence pour économiser une poignée de centimes sur des baskets en promotion, j'appelai le vendeur, Bruce Simpson et lui dis que si l'avion était dans l'état annoncé, je l'achetai sans même le voir !" Eddie se rendit donc en Australie et ramena des photos à Ray Middleton qui déclara que l'avion lui semblait en bon état et qu'il le restaurerait avec plaisir "mais que cela prendrait néanmoins quelques années". Pour Eddie, il n'existait personne de plus compétent aux Etats-Unis pour restaurer un avion britannique. "De plus, faire restaurer cet avion en Grande-Bretagne était économiquement irréaliste et le Royaume-Uni était un peu

loin de chez moi pour que je puisse participer aux travaux. Ray m'apprit alors que le "Firefly" était son avion préféré... Je lui payai un billet d'avion pour qu'il aille l'inspecter et commencer à le mettre en caisse s'il lui convenait. Lorsque je l'appelai après un vol très long courrier, il m'annonça qu'il avait déjà commencé à mettre la machine en conteneur ! Je sautai aussitôt dans le premier avion en partance pour Oz et nous travaillâmes tout le week-end de Pâques à emballer le "Firefly". Le soir, nous ressemblions à des ramoneurs, couverts de poussière et de graisse de la tête aux pieds !

Protégé par des injonctions écrites en russe

Le dimanche de Pâques, deux conteneurs et le fuselage étaient prêts à être embarqués sur un cargo russe. Les Simpson comptaient parmi leurs employés un Bulgare qui écrivait le russe. Je lui fis apposer toute sorte d'avertissements sur le fuselage pour le protéger durant le transport. Quelques semaines plus tard, sur un quai de Long Beach où le cargo avait débarqué sa charge, je trouvai mon fuselage cerné de bulldozers. Craignant qu'il ne fût endommagé, les marins russes avaient employé les grands moyens !

Une fois les conteneurs arrivés chez Ray Middleton, Eddie se rendit compte qu'il avait en fait acheté un puzzle, "une maquette géante, à l'échelle 1", des milliers de pièces réparties dans des boîtes mais sans aucune indication. "Pendant un an et demi, je consacrais la plus grande partie de mon temps libre à faire l'inventaire. Plusieurs bénévoles, rémunérés à coups de Margueritas et de bières, m'aiderent : prendre une pièce inconnue dans une boîte, trouver sa référence sur une de ses faces, l'identifier dans le manuel correspondant, l'inscrire à l'inventaire et la ranger dans un casier numéroté." Il fallut, dans le même temps, courir le monde pour acheter ou échanger les pièces manquantes. Le Royal Australian Naval Historic Flight et l'Australian Museum of Flight qui re-



Chevelure blonde, sourire éclatant, Eddie Kurdziel est connu sous le sobriquet de Captain Eddie.

Le "Firefly" WB518 sur la rivière Sainte-Croix, près de Minneapolis, en août dernier.





Le Fairey "Firefly" WB518, exposé sur un pylône à Griffith, en Australie, qui a donné la partie avant de son fuselage et son identité à l'avion de Captain Eddie.

mettaient en état de vol le "Firefly" WD826 échangeaient généreusement plusieurs pièces importantes. mais Eddie comprit alors que le coût de la restauration serait bien plus élevé que prévu.

"Au début, je voulais simplement un avion ancien en état de vol et rien de plus. Je ne suis pas très patient de nature et j'étais plus intéressé par le pilotage de cet avion que par sa restauration. Mais, quelques mois après le début des travaux, je commençai à changer d'idée." Comme le dit Tim Fries, le chef mécanicien de Q.G. Aviation, qui a le plus travaillé sur l'avion, "plus les travaux avançaient et plus Eddie plaçait la barre un peu plus haut". "Cette attitude se révéla coûteuse mais il était préférable de dépenser plus que prévu à ce stade de la restauration pour éviter d'avoir à payer le double plus tard. C'est ainsi que je préfèrai faire reconstruire bien des pièces, plutôt que de les réparer, ce qui impliqua de défaire ce qui avait déjà été fait en Australie. Tom et Tim me suivirent avec enthousiasme. J'avais les idées, ils avaient la patience, la persévérance et le savoir-faire." L'impatience d'Eddie fut mise à mal. Jamais un "Firefly" n'avait été ainsi restauré de A à Z; il était donc difficile de savoir quand les travaux seraient achevés, question que posa pourtant maintes fois le blond Californien qui s'évertuait à tout planifier soigneusement. On lui répondit à chaque fois ce qu'il voulait entendre... Dans le sérail, on commença à parler de l'"Arlésienne d'Eddie", cet avion qui, chaque année, allait apparaître à Oshkosh "l'année prochaine"... "Je décidai de ne plus rien dire et de n'autoriser aucun journaliste dans l'atelier.

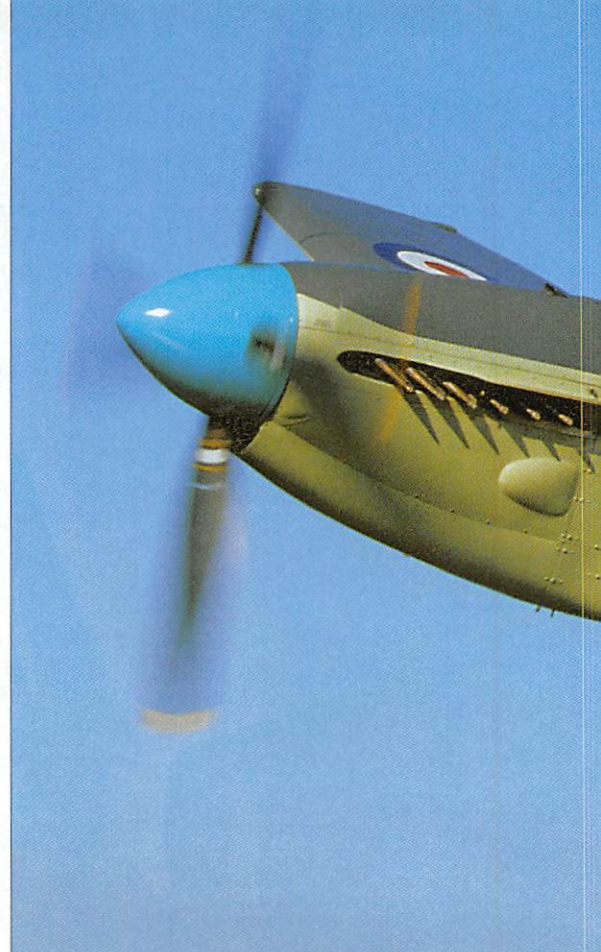
Il y avait déjà six ans que la restauration du "Firefly" était en cours lorsque ma femme ouvrit la porte

Caractéristiques du "Firefly" Mk V

Le prototype du "Firefly" effectua son premier vol le 22 décembre 1941.

La version Mk V est définie comme un avion de chasse et de reconnaissance maritime à long rayon d'action.

Envergure	12,55 m
Longueur	11,56 m
Masse normale	6317 kg
Masse max.	7301 kg (avec deux bombes de 1000 livres)
Moteur	Rolls Royce "Griffon" 74 de 2250 ch
Armement	4 canons British Hispano de 20 mm
	... possibilité d'emport de 16 roquettes de 27 kg ou deux bombes de 1000 livres
Vitesse max.	618 km/h à 14000 pieds (4270 m)



qui me fit sortir de ce cercle infernal. Elle me demanda tout simplement: "As-tu jamais pensé que cet avion est plus important pour les gens qui travaillent à sa restauration que pour toi-même?" Cette simple question m'ouvrit des perspectives entièrement nouvelles. Plus la restauration approchait de sa fin, moins l'avion m'appartenait! Il devint évident que j'avais investi tout cet argent et tout ce temps seulement pour n'être que le dépositaire de l'avion.

Dès lors, mes rapports avec Tom et son équipe changèrent du tout au tout. Les pensées de chacun fusionnèrent en une pensée unique. Fred Hug, un de mes meilleurs amis, consacra de nombreux mois à la réparation des ailes et des volets endommagés. Jaime et Cliffs' occupèrent de toute la 'choumaquerie', Don de machiner les pièces, Dr. Doug, un ancien camarade de la Navy, d'une multitude de petites tâches ingrates. Puis le temps sembla s'accélérer, les pièces traitées des années auparavant disparurent de plus en plus vite dans l'avion. Puis vint le temps de s'occuper de la cosmétique."

Un "Firefly" peut en cacher bien d'autres

Le "Firefly" WB518 d'Eddie Kurziel est l'un des dix premiers Mk VI mais son fuselage est du type Mk V. Il fut livré au Squadron 817 de la Royal Australian Navy, qui échangea ses avions avec ceux du Squadron 816 avant de partir en Corée. "Nous avons donc choisi de peindre le WB518 comme le WB377, un "Firefly" prêt au Squadron 817 et embarqué à bord du porte-avions Sydney. Le WB377, codé '201', était l'avion du Commandant d'unité; il fut endommagé par le typhon Ruth en octobre 1951. Je l'ai choisi non seulement pour l'esthétique de sa décoration mais aussi parce que nous avions réussi à nous procurer une grande partie des équipements spécifiques à cette période: rails des roquettes, réservoirs auxiliaires, etc." Ron Mahle,



En plus du WB518, trois autres "Firefly" sont à l'heure actuelle en état de vol (sur les 20 survivants du type recensés): le WB271 du Royal Navy Historic Flight, à Yeovilton, en Grande-Bretagne ; le WH632 du Canadian Warplane Heritage, à Hamilton, au Canada et le WD826 du Royal Australian Navy Historic Flight, à Nowra, en Australie, actuellement en Grande Visite.

De longues années de recherches ont permis de reproduire avec une très grande exactitude la décoration choisie, jusque dans les moindres inscriptions.

maître ès peinture d'avions britanniques, fit le voyage de Minneapolis plus de dix fois pour figurer les détails. La décoration est aussi fidèle que possible, "jusqu'à l'aspect satiné de la peinture".

Un ancien remorqueur de cible australien au passé mouvementé

L'Australie fut le deuxième plus important utilisateur de "Firefly" avec 107 exemplaires, dont les WB518 et WD828, livrés en 1950 et 1953. La plupart furent retirés du service en 1956, mais quelques-uns furent conservés pour remorquer des cibles ou pour des missions de calibration ; en 1960, ils étaient encore sept. En 1967, les VX388, WB271, WB518, WD828, WD840 et WD901 furent vendus comme surplus, le septième ayant été brûlé en 1962 lors d'un exercice d'incendie.

Une association qui voulait créer un musée acheta le WD828; la ville de Griffith acquit le WB518 et le plaça sur le pylône d'un mémorial de la guerre de Corée, sans son moteur Rolls Royce "Griffon", revendu pour couvrir les frais de l'opération. Les années passèrent et les deux "Firefly" se dégradèrent lentement. En 1973, des membres du musée, parmi lesquels Kevin Arditto, ancien mécanicien sur "Firefly" dans la Marine australienne, inquiets du sort du WD828, obtinrent l'autorisation de le remettre en état de vol. Pour cela, un autre "Firefly" pratiquement complet, exposé en extérieur, fut racheté. Mais à la suite d'une triste histoire, le projet ne fut pas mené à son terme et le WD828, ses pièces détachées et le moteur du deuxième "Firefly" furent revendus.

Le WD828 reprit néanmoins les airs en 1983, après avoir été restauré par son nouveau propriétaire. En 1987, il fut gravement endommagé par un atterrissage en catastrophe, victime d'une erreur de maintenance, après un changement de mécanicien. L'épave fut vendue à Bruce Simpson, pilote de



ligne chez Qantas. Simpson conclut un accord avec la ville de Griffith pour échanger l'avant du fuselage du WB518 contre celui, retapé, de l'avion accidenté. WD828 cessa alors d'exister car l'assemblage de pièces dont Simpson voulait faire un avion en état de vol endossa l'identité du WB518. Simpson aurait préféré récupérer tout le WB518 car les volets et leurs mécanismes du WD828 étaient très endommagés, «le saumon de l'aile droite tenait plus de la ferraille que d'autre chose et de nombreux panneaux d'ailes étaient pliés. Mais WD828 avait été construit en temps de paix et WB518 en pleine guerre de Corée; Griffith souhaitait conserver ce dernier autant que possible à cause du mémorial. Enfin, un revers de fortune obligea Bruce Simpson à se séparer de l'avion que je rachetai. En 1995, je réussis à retrouver la trace de Kevin Arditto et l'appelai pour lui annoncer que j'étais le nouveau propriétaire de 'son' ancien avion. Il accepta de collaborer à la nouvelle restauration; je lui dois ainsi une bonne partie de la documentation technique,

Vu depuis la queue du B-25 *Lady Luck* de C & P Aviation, le "Firefly" apparaît beaucoup plus racé qu'au sol.

mais aussi nombre des équipements originaux des habitacles du WB518: le pistolet à fusées, les instruments de l'observateur ou les urinoirs nickelés dont l'embout bivalve à ressort valut de désagréables surprises à quelques équipages novices. Tous ces objets qui font de ce "Firefly" un exceptionnel monument historique, furent retrouvés en Australie; le cône d'hélice fut récupéré in extremis dans un bar de Melbourne voué à la destruction !"

Une authenticité seulement limitée par la sécurité des vols

Pour le reste, Bruce Simpson avait acquis avec le WD828 un bâti moteur et une hélice supplémentaires. Le Royal Navy Historic Flight céda un Rolls Royce "Griffon" 74, ayant choisi de motoriser son "Firefly" WB271 avec un "Griffon" 58 de "Shackleton" modifié par Rolls Royce. "Ce "Griffon" 74 n'était pas en très bon état, notamment son compresseur, à l'arrière. Mais la partie arrière du "Grif-



Les gaz d'échappement, à l'arôme si particulier, piquent yeux et narines

fon" du WD828 accidenté était intacte !" A partir des deux moteurs, Mike Nixon et sa société Vintage V-12, aux Etats-Unis, assemblèrent un moteur entièrement révisé, capable de délivrer 2500 ch.

Selon Eddie, considérer que cette restauration fait de son "Firefly" un avion composite est "tout à fait inapproprié et révèle une profonde méconnaissance de ce qu'est la carrière d'un avion embarqué. Dans toutes forces aériennes du monde, lorsqu'un avion est endommagé en service, les pièces abîmées sont envoyées en réparation, et remplacées par d'autres. Un avion embarqué avec plusieurs années de service finit forcément par être un composite. Les références estampées sur les différentes pièces originales en disent long si on sait les lire. Sur le WB518, l'aile tribord a été construite en 1948, probablement pour un Mk IV ou un des premiers Mk V. L'aile bâbord, construite en 1951, provient sans doute d'un Mk VI, tandis que la queue date de 1946 et les ailerons et saumons d'ailes d'autres années. Comme, selon Dave Morris, du Royal Navy Aviation Mu-

seum, à Yeovilton, le numéro de série d'un avion est celui de son fuselage, mon "Firefly" est donc le WB518, même si beaucoup de pièces proviennent d'autres avions, notamment du WD828, également un ancien de la Royal Australian Navy.

Le respect maximal d'authenticité que je voulais n'a été limité que par les exigences modernes de sécurité. Dans le poste de pilotage, les fusibles d'époque ont été remplacés par des fusibles modernes mais le couvercle de leur boîte les cache. L'indicateur d'incidence provient d'un T-38, le HSI d'un C-130. Tous les instruments sont électriques, à l'exception de l'indicateur de virage, original, alimenté par dépression. Un tableau de bord où tous les instruments sont alimentés par dépression, comme à l'origine, peut facilement être mis en place. Les radios modernes sont montées sur un rack ; au sol, elles sont extraites de leur emplacement qui est alors recouvert avec la façade des radios originales. Le système de dégivrage du pare-brise a été remplacé par un RMI, un horizon artificiel, un accéléromètre et un analyseur ►



électronique de débit de carburant. Tout le reste est original et fonctionne : viseur gyroscopique (remplacé, en vol, par un GPS à carte défilante), éclairage pour le vol de nuit, etc.."

WB518 est donc certifié pour le vol aux instruments, de jour comme de nuit. "Comme me disait le regretté Frank Sanders: "Il vaut mieux avoir tout ces trucs et ne pas en avoir besoin que l'inverse !" Nous avons aussi installé un système d'alimentation en oxygène pour le pilote et le passager. Ce sont les seules concessions à la modernité. Les freins pneumatiques d'origine ont été conservés, avec leur levier sur le manche. Ils fonctionnent finalement très bien quand on s'y est fait."

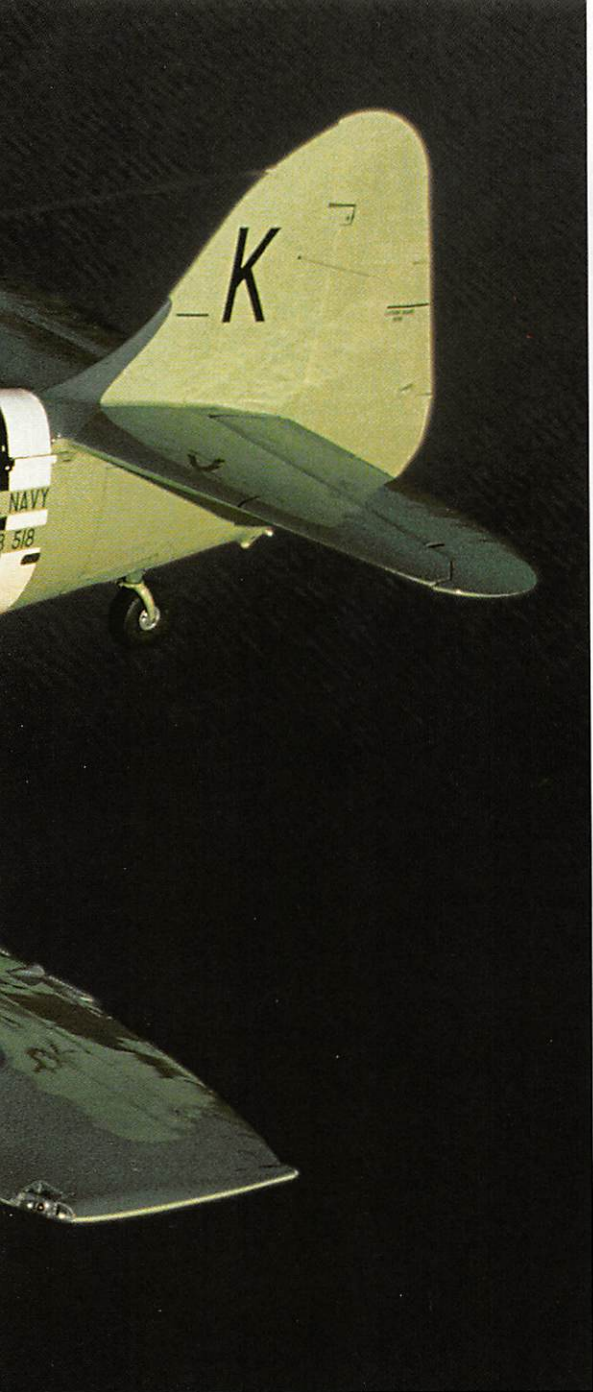
Plutôt que de faire les premiers vols d'essai lui-même, Eddie préféra faire appel à Don Sigournay, ancien Commandant du Royal Navy Historic Flight. "Je pensais qu'après toutes ces années de labeur, je manquerais de lucidité pour prendre une décision éventuellement 'vitale'. Par ailleurs, je manquais d'expérience sur ce type de machine."

Le premier vol eut lieu le 6 avril dernier, aussitôt suivi de plusieurs autres tant l'avion était "parfait, si ce n'est pour quelques petits soucis de volets

Le WB518 en configuration d'atterrissage... la crose n'a pas été déployée, pour des questions de sécurité.

Le "Firefly" fut le premier Fairey équipé de volets de type Youngman, qui non seulement augmentaient la portance de l'aile mais accroissaient sa manœuvrabilité en combat.





de radiateur et un générateur récalcitrant – bon résultat après huit années et 40 000 heures de travail pour une centaine de personnes. Après quelques heures, Don Sigournay déclara WB518 définitivement bon de vol. Mon tour était venu.

Un moteur qui impose le respect par ses aboiements rauques

Pour me préparer, j'avais fait des centaines d'atterrissages avec tout un tas de types d'avions à train classique, dont "Spitfire" et T-6. La veille de mon premier vol, j'en avais enchaîné plus de 40, depuis le poste arrière d'un T-6, selon une méthode du Royal Navy Historic Flight pour entraîner ses pilotes. La place arrière du T-6 simule bien le long nez et la position très cabrée au sol, etc. Le "Firefly" est cependant bien plus lourd et tient plus du jet quand il s'agit de gérer les gaz au cours de l'atterrissage ; train sorti et gaz réduits, il vole comme un poêle à charbon ! Avec mes 23 000 heures de vol dont 5 000 au sein de la Navy, j'étais tout à fait prêt pour ce nouveau défi. Cependant, le pilotage d'un chasseur avec un moteur à pistons d'une telle puissance diffère substantielle-



Le poste de pilotage du WB518 a été restauré avec le soin le plus extrême. Les seules concessions à l'authenticité ont été imposées par la sécurité des vols.

ment de celui d'un jet, spécialement à basse vitesse. Je n'avais pas d'idées préconçues. Dès mon premier démarrage, je compris que le "Griffon" n'est pas un jouet ! Le démarreur s'enclenche avec un gros 'chlonk' entraînant lentement l'énorme masse de l'hélice de 4,26 m de diamètre. On compte quatre pales, puis magnétos sur ON ; la bobine du booster se décharge dans le circuit d'allumage et les cylindres s'allument individuellement, d'abord de façon arythmique, puis en staccato régulier.

Ma première surprise a été le son et l'odeur du "Griffon" : un son unique, absolument assourdissant, au point d'en être perturbant et qui impose le port de bouchons de protection dans les oreilles. Même au ralenti, les aboiements rauques qui sortent des pipes d'échappement aplaties couvrent le bruit de n'importe quel autre avion sur l'aérodrome. La chaleur que dégage l'énorme V12 devient très vite oppressante et le poste de pilotage peut se transformer en véritable four par temps chaud. Les gaz d'échappement, à l'arôme si particulier, piquent yeux et narines. On ne peut que tenter d'imaginer le bruit qui régnait sur le pont d'envol d'un porte-avions virant vent debout pour catapulter un escadron de "Firefly" ►

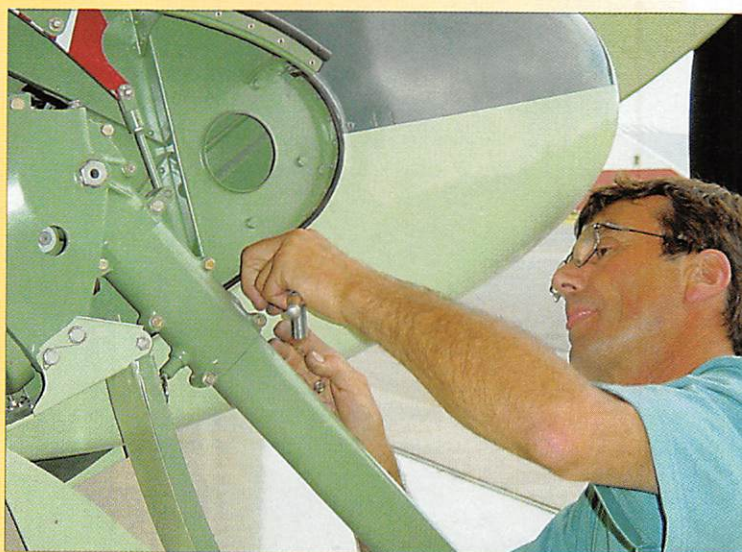
L'œuvre d'un puriste

La restauration exceptionnelle du Fairey "Firefly" de Captain Eddie est due à un maître en la matière, Ray Middleton, Britannique expatrié au Colorado.

" Cette restauration est pour moi unique, nous a confié Ray Middleton, patron de Q.G. Aviation, en ce sens où Eddie Kurdziel a accepté chacune de nos suggestions. Par exemple, toute la visserie est britannique (standard AGS); il aurait été bien plus facile – et bien moins coûteux – d'utiliser de la visserie américaine (standard AN), ce qui n'aurait pas compromis la sécurité de l'avion. Mais non. Combien de fois ai-je insidieusement fait remarquer à Eddie que les différentes pièces et sous-éléments avaient une bien meilleure allure lorsqu'ils étaient montés avec la 'bonne' visserie? Et il m'a entendu... "

Les pièces manquantes que nous n'avons pu trouvées ont été fabriquées selon les spécifications originales. Le plus difficile à construire a sans doute été les cylindres des pistons hydrauliques des volets. Leur paroi est constituée d'une tôle de 16/10 de millimètre. Le défi était de conserver l'épaisseur sur toute la longueur du cylindre. Un autre challenge a été le remplacement du filtre à l'entrée du circuit de lubrification – pour une meilleure sécurité – par un autre plus gros et efficace provenant d'un "Shackleton" et l'ajout d'un système de pré-huilage, pour augmenter la longévité du moteur. "

Ray Middleton est connu dans le milieu de la restauration. Personal Plane Services (PPS), société de Tony Bianchi sur l'aérodrome de Booker, près de Londres, lui offrit son premier emploi au milieu des années 60. Ray commença donc par travailler sur "Tiger Moth", Miles "Messenger" et "Gemini" et autres DH "Dragon Rapide", sous la férule du chef d'atelier Bert Allin *" dont l'étendue des connaissances, les conseils et l'insistance pour que les choses soient faites comme il le fallait du premier coup m'ont beaucoup marqué "*. Peu après, PPS fut contacté pour mettre en œuvre un "Mosquito" pour le tournage du film *Mosquito Squadron*. Le bimoteur fut le premier contact de Ray avec les Warbirds.



Quelques jours avant le rassemblement d'Oshkosh, Ray Middleton pose les derniers écrous au standard AGS sur le système de verrouillage des ailes repliables.

Ensuite, il travailla sur des "Spitfire", dont le MH434 de The Old Flying machine Company. En 1970, un Canadien qui avait acheté un "Spitfire" biplace (aujourd'hui propriété de Bill Greenwood) l'embaucha comme mécanicien. Au Canada, Ray travailla également à la restauration d'un P-51, de deux P-40 et d'un T-34 ainsi que sur le premier "Firefly" et le "Seafire" Mk XV du Canadian Warplane Heritage. L'un des P-40 reçut le prix de Grand Champion à Oshkosh en 1976 et appartient aujourd'hui à Rudi Frasca. Ray Middleton finit par s'installer au Canada en 1973, puis y créa Q.G. Aviation Ltd en 1975, avant de déménager pour Fort Collins, au Colorado où il a supervisé la restauration du WB518.

Le poste arrière de l'observateur-navigateur est tout aussi bien équipé que le poste de pilotage. De gauche à droite, sur la tablette: un calculateur de navigation (qui se fixe sur la jambe); à côté, dans sa boîte en bois: un autre calculateur de navigation (utilisé sur la tablette); une lampe; une clef Morse. Sous la clef Morse: le cadran rond avec une fenêtre blanche à l'intérieur est celui du compas GM4B. Pendu à la tablette, une lampe de travail qui servait aussi de presse-papiers. Au premier plan, à gauche, le compas de relèvement. Contre le bord droit de la photo, en noir mat, un dérivomètre Mk 2.



entier. Pris dans le feu de l'action, on a rarement le temps d'imprégner sa mémoire de ces moments-là ; cependant, au cours de ma carrière dans la Navy, j'avais eu l'occasion de jeter un coup d'œil autour de moi alors qu'on accrochait la catapulte à mon avion : entouré de dizaines de machines rugissantes, le sentiment de puissance est alors indescriptible, les sens sont en surcharge.

Chaque vol, qui n'est jamais gagné d'avance, est une véritable expérience, un nouveau chapitre dans l'histoire de ce "Firefly" qui vole aujourd'hui si longtemps après sa propre époque et dans des conditions tellement différentes.

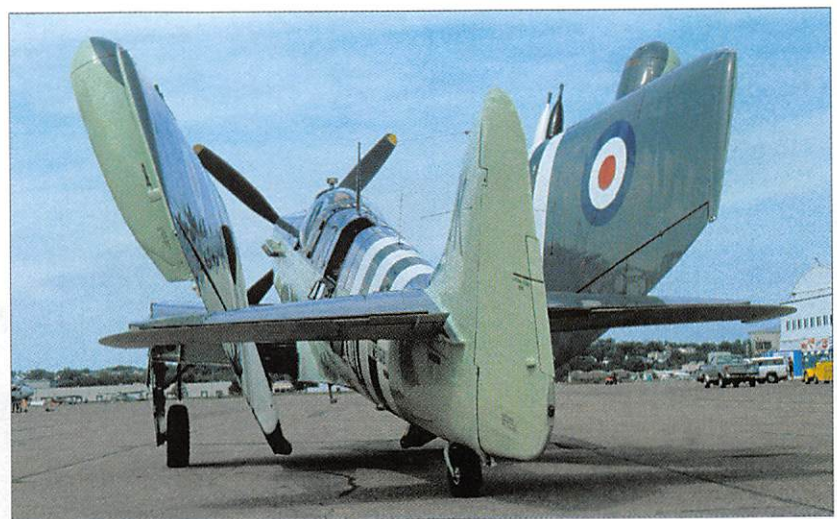
Comparé à des avions plus légers comme le T-6 ou le "Spitfire", le "Firefly" est plus lourd aux commandes et son taux de roulis inférieur, surtout avec les réservoirs sous les ailes. Pour décoller, l'admission est amenée à zéro de boost (à la pression atmosphérique, donc), avec 2000 tours, sur freins. Les freins lâchés, on amène la puissance à +8 ou +10 livres de boost, selon le poids de l'avion. Au fur et à mesure qu'il accélère, il faut contrer le couple en poussant sur la pédale de gauche du palonnier. Sans précipiter les choses (sous peine de se créer des problèmes), je laisse la queue se soulever d'elle-même, puis décolle à 100 nœuds (185 km/h).

Une consommation double de celle du "Spitfire"

Je laisse l'avion accélérer jusqu'à 125 nœuds, puis je rentre les volets cran par cran et réduis l'admission à +9 de boost/2 600 tours pour la montée initiale, à 140 ou 160 nœuds (environ 280 km/h). En croisière ou pour voler en formation, il faut réajuster le compensateur de direction à chaque variation de puissance ou de vitesse. Bien 'trimé', le "Firefly" est stable, mais il faut quand même le surveiller quand on déplie ou consulte une carte, lorsqu'on change une fréquence sur la radio, etc.

Sa vitesse de croisière est de 200 à 210 nœuds indiqués (380 km/h), similaire à celles des chasseurs de son époque comme le "Spitfire" ou le "Mustang". Il y a une différence cependant : je consomme deux fois plus de carburant qu'un "Spitfire" à moteur "Merlin" ! En présentation, chaque changement de puissance nécessite également un ajustement du compensateur de direction. Les performances sont typiques des chasseurs embarqués de cette époque optimisés pour une utilisation entre 0 et 4 500 m pour la défense de la flotte. Lorsqu'il dépasse 300 nœuds (555 km/h), le "Firefly" est très impressionnant, du fait de sa masse et de son envergure et du son du "Griffon". Très différent des autres Warbirds. Mais il est aussi capable de voler à très basse vitesse grâce à ses extraordinaires volets.

Comme il est lourd, toutes les figures doivent être réalisées avec beaucoup de vitesse mais en douceur, avec une grande amplitude : un tonneau en montée ne peut être tourné à moins de 350 nœuds indiqués (648 km/h), ce qui est très comparable aux premiers jets sous-motorisés. Mais, dès qu'on pousse un peu sur le manche, le "Firefly", il descend comme une fusée ! L'atterrissage n'est pas si difficile si on reste concentré, surtout si on contrôle bien sa vitesse et son altitude. Une approche en virage, haute, et avec un fort taux de chute, procure la meilleure visibilité sur le point d'aboutissement. J'en ai fait des milliers dans la Navy et c'est devenu une seconde nature pour moi.



Les ailes du "Firefly" peuvent être repliées grâce à un mécanisme sophistiqué relié au circuit hydraulique. Néanmoins, il faut qu'un mécanicien ait libéré auparavant manuellement le verrouillage des ailes – ce qui n'est pas le cas sur le "Sea Fury", par exemple. Ses ailes une fois pliées, le "Firefly" a l'allure d'un étrange insecte.

Volets en position décollage, 125 nœuds (231 km/h) en vent arrière ; en étape de base, ralentir à 105-110 nœuds (198 km/h). Pleins volets en finale.

Le T-6 et le "Spit" ont des comportements d'avions légers dans cette phase, pas le "Firefly". C'est un gros avion qui s'effondre littéralement si on coupe les gaz. Il faut donc effectuer la réduction seulement quand on est au-dessus de la piste et piloter l'atterrissage aux gaz jusqu'au toucher des roues. Je trouve la position deux-points-queue-basse plus facile, la queue descendant ensuite d'elle-même. Mais attention : si la queue du "Firefly" part à ce moment, la rattraper semble impossible tant l'inertie due à la masse et à la longueur du fuselage est grande. Il ne faut rien prendre à la légère dans le pilotage du "Firefly", rester concentré et ne jamais se relâcher lors des vols en formation ou lors des présentations.

J'éprouve un immense plaisir à partager ce monument historique volant, spécialement avec les plus jeunes. La curiosité que cet avion suscite est une récompense, tout aussi importante que celles récoltées cet été : WB518 a en effet reçu le prix de Grand Champion dans la catégorie Warbird/après Deuxième Guerre mondiale, à Oshkosh ainsi que le Rolls Royce Aviation Heritage Trophy, à Reno – que demander de plus ? Le voyage dans le temps qu'a constitué sa restauration est aujourd'hui achevé, mais un autre a commencé, pour lequel j'ai patienté de longues années. Et j'espère, pourquoi pas, pouvoir un jour le poursuivre avec WB518, en Europe." ■