POSTER HURRICANE EN VOLTIGE

ailes MAGAZINE

ULM - AUL - DELTA - PARAPENTE



ESSAIS :

ULM
HURRICANE
VOL LIBRE
SELECT
PARAPENTE
FUN 7.5
EVASION 9c

CHAMPIONNATS DU MONDE : LES TROIS VAINQUEURS RACONTENT

M 1874 - 40 - 29,00 F
3791874029002 00400

N°40
DECEMBRE 1987
FRANCE : 29 FF



LE COMBAT DES CHEFS

par Alain PETIT

LE DIMANCHE qui précède les championnats, le mistral est au rendez-vous en Avignon : entrainement nul sur mon Sirocco Arplast. Le mercredi matin, départ. Avec la météo, il vaut mieux avoir un peu d'avance. Les grands vols se suivent mais ne se ressemblent pas. Temps idyllique, léger vent 3/4 arrière et 2 h 15 plus tard, je suis à Belleville-sur-Saône, chez Alain Teffaud. Refueling, casse-croute et 3 h après, posé à Meaux : 5 h 15 de vol sur un Avignon-Paris et 32 l de carbu, c'est pas mal.

Le lendemain, go to Chantilly. Les forces en présence sont maigres et je crois que Bernard d'Otreppe et son nouvel Albatros monoplace seront mes plus coriaces adversaires. Peut-être Yan Barr ? Ou les Italiens, s'ils viennent ? Les Allemands boudent et les Américains ne sont représentés que par Jack Mac Cornack sur un hypothétique Ultra-Star. Mais les Italiens ne viendront finalement pas et la bagarre se jouera sûrement entre Français.

Dimanche 4 octobre : La première épreuve sera une économie sur parcours en étoile, un point à 200 km, le premier à 40 du terrain, — dur, dur, il ne faut pas se tromper. Chacun prépare son petit truc dans son coin. J'ignore les perfos de l'Albatros et ne dois pas commettre d'erreur. Je décolle 6 à 8 mn derrière Bernard mais n'y prête aucune importance car je ne sais pas le circuit qu'il a choisi. Le vent est Sud et à 1500 m, il est de 20 km/h.

J'arrive en vue du point de virage du Crotois (Somme), quand je vois l'Albatros qui revient au ras du sol. Nous avons donc fait le même temps; cela serait intéressant de savoir ce qu'il a consommé. Moi, en 1 h 15, j'ai avalé 4,5 l : mauvais signe, le retour sera dur. Vingt minutes plus tard, à 30 km du Crotois, je vole assez bas, ce qui n'empêche pas l'Albatros de me croiser par la gauche en passant sous moi. Est-il perdu, pour suivre ma route ?! Quoi qu'il en soit, j'ai 8 mn d'avance sur lui. En fait, il vient de changer son circuit pour un plus court. Je ralie deux autres points et rentre avec moins d'un litre d'essence. Si les photos sont bonnes, je suis en tête.

Deuxième jour, deuxième grande épreuve : économie en ligne. Météo à risques sur le soir car le vent est toujours Sud mais de plus en plus "humide". Cap Le Crotoy puis la côte. Je n'irais pas tout en haut de la carte, me dégonflant devant Boulogne : par la mer, plus de plages vachables; par la terre, trop de détours. Je photographie le petit phare du cap d'Alprech et rentre en radada sur la plage à 100 km/h. La mer est basse; il reste quelques promeneurs plus ou moins solitaires; les stations balnéaires sont désertes comme les villes fantômes de l'Ouest américain; il n'y manque que les cactus.

Je calcule ma vitesse sol et ma consommation tout en surveillant très attentivement la "route". Eh oui, c'est presque pareil : en voiture, on conduit en latéral; là, je pilote en vertical mais l'espace disponible n'est que de quelques mètres, avec une limite à ne pas franchir. Après quelques minutes de rase-mottes, on est surpris de ne pas ressentir dans les fesses, comme en voiture, la traversée d'une rivière ou d'un brise-lame. Je vise entre les mouettes qui volent en zig-zag à mon approche. Après Saint-Valéry, à 120 km de Chantilly, je reprends une altitude correcte et croise quatre Jaguar. — Ouf, ça va vite ! La visi est pourrie et je n'avance pas; je m'impatiente.

On n'y voit rien. Là, un village. Zut, je succombe et descends voir si le nom est bien celui auquel je pense. OK, ça marche. Rassuré, j'en oublie la douleur

lancinante de mes ischiaux (j'ai mal aux fesses; c'est le problème systématique de cette machine en vol de durée) et me concentre sur la route et la consommation. Il se met à pleuvoir. Enfin, c'est tout comme : des stratus accrochés au relief. J'ai de l'essence; ça doit passer. Pas question de se dérouter : il n'y a pas d'axe favorable et si je commence à naviguer à côté de la route idéale, je n'aurais peut-être pas le coco nécessaire. Les derniers 50 km vont être très pénibles et, je l'avoue, au-delà du raisonnable bien que toujours vachable — en admettant la destruction possible de l'ULM pour sauver son contenu).



Dessous, le paysage est rarement dégagé. On est plus à l'aise avec un moteur sûr et de l'essence en quantité suffisante car la consommation augmente dans ces cas-là. J'arrive au terrain. Bernard est déjà posé. Normal, il vole vite. Nocera s'est vaché : il n'y voyait plus rien. Un quart d'heure plus tard, d'après nos comparaisons, j'aurais peut-être été amené à faire la même chose. Je gagne l'épreuve avec 363 km contre 288.

Mardi 6 octobre : "Grande nav". Seulement vingt balises et près de 700 km pour faire le tour. Peu sélectif pour qui consomme : la première des balises n'est qu'à 40 km. Beaucoup n'en feront qu'une, surtout que la météo s'annonce dure : traîne avec grain et vent fort, de 20 à 25 kts (45 km/h). J'ai calculé sur le circuit Est mais c'est plus favorable sur l'Ouest et je rebrasse les cartes après le briefing. D'Otreppe fait la même chose. L'atmosphère est toujours aussi tendue et chacun planche comme si son bac en dépendait. Pas trop de vent au sol : je fais dix balises, sinon... Les Gruffaz reviennent 10 mn après leur décollage : « C'est complètement bouché et en plus, ça tabasse dur ! »

Lionel est malade, certes, mais le moral en prend un coup et depuis que je suis passé sur le dos en Espagne, je me fais tabasser avec beaucoup moins de plaisir ! Je laisse passer le gros de l'averse et décolle sous la pluie.

L'essence file vite et la remontée vent arrière ne paye pas comme je l'espérais. Le grain — que dis-je, l'orage — est à 5 mn de moi. Je vire la 7ème balise et rentre en prenant 1500 m QNH. — Trop ou trop peu : un mur de nuages se dresse devant moi; je remets ça et passe au-dessus, à 2400 m. Le grand ciel bleu. La visi sol n'est pas terrible mais je me recentre évidemment au Nord de ma route idéale; le vent est Sud-Ouest et je suis forcé de prendre près de 30° au compas. Je reviens avec peu d'essence mais totalise sept balises et près de 290 km. Bernard arrive peu après; il a peu volé, pressé par l'orage, rentrant avec de l'essence mais seulement 4 balises. A la feuille de résultat du soir, ai 795 points d'avance.

Le lendemain, repos : la MTO s'avère pourrie. Prévis exactes pour deux jours.

Vendredi 9 : Reprise des hostilités par des PA à la fine pointe de l'aube. Je décolle à 7 h 20 pour faire sécher l'avion. Peine perdue : après 10 mn à tourner en rond, il a toujours autant d'eau sur la verrière et je suis dans l'incapacité d'assurer ma sécurité en finale. L'heure de l'arrêt des vols a sonné et les drapeaux des commissaires commencent à s'agiter sérieusement. Je prends 140 km/h et me présente mais trop vite et trop haut. Je refais un tour plein badin. La visi s'améliore et je me pose, ouf !

Les PA se déroulent à un rythme d'enfer. Je fais 50, 100, 200 points sans savoir très précisément où je touche. La 4ème est trop courte de 10 m, tant pis. Je dois encore être le meilleur car l'Albatros de d'Otreppe a touché de la béquille et sa dernière PA était aussi largement out. Bridgeland nous fait peur avec son Sirocco : trop long, il touche d'abord alternativement des deux ailes avant le train et termine sa figure par l'éjection d'une roue à plus de 10 m. Il repartira avec une nouvelle bague de roue et deux pops.

L'après-midi, grande nav au pas de course. Vingt balises données à 10 mn



LE CADEAU ORIGINAL

693 FF ttc + port

Véritable hélice en hêtre, 5 plis, 70 cm, avec pendule à quartz sur pile ronde standard 1,5 volt.

HELICES BOIS TOUS MODELES

BIPALE : 1 067 FF ttc
TRIPALE : 3 000 FF ttc
prix de base, port non compris

Sur demande : blindage aluminium ou Kevlar. Etude et réalisation d'hélices prototypes. Expéditions en France et à l'Etranger.



L. MOURAUD
31, rue Ferland
77133 Féricy

VIVEZ A L'HEURE AERONAUTIQUE !

Documentation gratuite et prix contre une simple

de l'ouverture de la fenêtre, que dis-je : de la "lucarne" de 3 h 30 (après négociations). Tout juste de quoi brûler 15 kg d'essence. Je pars dans les derniers et en rattrapant beaucoup de monde, constate que mes camarades en pendulaires volent rarement sur l'axe idéal entre deux points. Seul Olivier Witta est bien calé sur la route, entraînant une meute d'Anglais derrière lui.

Je croise l'Albatros à mi-course. Il ne m'a pas vu et le temps passant, je décide de racourcir de deux balises mon parcours et rentre à toute vitesse. Ma route file à travers champs; il y a un peu de vent, la visi est exécrable et le soleil bas devant mais qui ne me gêne pas trop. Je passe l'autoroute du Nord, Senlis, là un point brillant au milieu d'un champ : c'est une aile; 3 mn après, je suis sur place, à 2 km du terrain. C'est Olivier Witta. Perdu pour lui mais pas de bobo.

J'ai quelques minutes d'avance mais je ne baisse pas les bras car je veux assurer l'atterro : le QFU a peut-être changé, il y a peut-être du monde dans le circuit et ma montre n'est peut-être pas à l'heure exacte. — Hop ! photo du terrain de football, porte d'entrée du circuit d'approche. Je vire les écuries royales à 60 m sol et 160 km/h (151 km/h sol), coupe les gaz, le QFU est bon, personne dans le circuit, le comité d'accueil est important autour de la piste, l'Albatros est là; je mets la machine en virage glissé, m'aligne à 5 m sol à 300 m, le porte-avion arrive, je pose, freine, stoppe sans problème.

L'accueil est formidable. Jacques Mangenot arrive et m'annonce que je me suis posé à 17 secondes de la fermeture de la fenêtre. — 17 s de plus et je perdais 1 000 points. Bernard devenait 1er sur cette épreuve, prenait 250 pts de plus et je me retrouvais à 150 pts derrière lui; ça lui aurait fait très plaisir.

Ce sera le dernier atterro du championnat. La météo se dégrade de nouveau et Hubert Aupetit ne prendra pas le risque de lancer une autre épreuve le lendemain, les quotas étant atteints et le championnat, validable.

Quant à moi, j'attendrai le podium pour me réjouir — juste une question d'expérience (les réclamations vont bon train pour les pendulaires, par exemple). Bernard est déçu des résultats de sa machine; très agréable pour le voyage, dommage qu'elle consomme un peu trop pour la course. Mais c'était quand même une histoire de famille puisqu'il vole avec l'une de mes hélices Arplast et moi sur un Sirocco très spécial que je n'aurais pas pu réaliser sans son aide.

Le retour en vol s'effectue sans problème et jusqu'à Belleville-sur-Saône, en formation avec Bernard et un Mistral piloté par Alain et Françoise Teffaud. Paradoxalement, cette fois, je consomme plus que l'Albatros de mon rival !



L'Equipe de France : de gauche à droite, debout, Giles Bru, Saverio Nocera, Alain Teffaud, Alain Petit, Jean-Yves Le Bihan masqué par M. Thomas, Robert Buisson et Bernard d'Otreppe; l'élément féminin : Patricia Taillebresse et Françoise Teffaud.

par Saverio NOCERA

UN TUBES-TOILE A L'ENVERS, A L'ENDROIT...

PAR BEAU TEMPS, sous couvert des météorologies de Dinard et Granville via Lessay, mon Vector 627 SR rallie Beaumont, vendredi 26 septembre pour attendre le 1er octobre le droit de se poser sur l'hippodrome de Chantilly. Ces 317 km me rapporte une Hélice d'Argent décernée par la FFPLUM pour un vol de plus de 300 km effectué en une seule journée.

Après avoir payé 300 F pour cinq nuits passées dans un hangar (c'est cher, pour garer un ULM, en région parisienne !), mon Vector et moi nous présentons à la verticale de l'hippodrome de Chantilly. Vue magnifique sur le château mais au fil des épreuves, ce ne sera plus vu que comme un repère.

L'ouverture des championnats du Monde ayant lieu le samedi 3 octobre, j'effectue des vols pour connaître la région, m'entraîner aux PA et vérifier ma consommation. N'ayant jamais envisagé de monter sur un podium, je ne prenais pas jusqu'ici les PA au sérieux et y excellais de mauvaise façon. Après beaucoup d'entraînement, j'engrange enfin des points dans cette discipline.

Des instructions précises nous sont données pour l'ouverture de ces championnats. A l'heure H, mise en place des machines sur la piste hippique, face au pesage où se trouveront les officiels, hymnes nationaux, levés des couleurs, décollage, atterrissage, tout cela dans l'ordre, photo des assistants et des pilotes face au château puis, pour clore cette ouverture, un vin d'honneur. — On s'attendait comme d'habitude à une coupe de champagne et à cotoyer les officiels. Hélas, trois fois hélas, le vin d'honneur réservé à ceux-ci se tient à l'étage. Les autres, dont les pilotes et assistants, sont confinés au rez-de-chaussée et doivent se contenter d'un kir au vin blanc. Je me trouve tout à coup dépaysé : je me crois à Rome, dans l'arène, sujet-objet.

Dimanche 4 octobre, circuit en étoile, 18 kg d'essence : A l'examen des points de passage