n° 112 nov. 85 · 25f canada 4,75 $

VOL libre

ULM. PLANEURS ULTRA-LEGERS
PARACHUTE DE PENTE



M 2973 n°112 25f.

Trop rapide pour apprécier la Bretagne







par Hubert Aupetit

Ce fut le vieux pont de Millau en 1983, le château de Montbéliard en 1984. Cette année, les concurrents de la Grande Course ont ramené de belles photos de Bretagne et du Mont-Saint-Michel.
Le principe de cette classique de la FFPlum reste le même : 1 000 km en ULM, sans assistance, sans catégories. Le premier revenu est le premier classé. Satanas vaincra. 50 litres d'essence maximum. 5 vaches obligatoires. Le départ avait lieu près de Blois, le jeudi 12 septembre à 16 h.
Le vainqueur, François Goethals sous son Mistral, a franchi la ligne le 13 à 13 h. Huit heures et demie de vol. 120 de moyenne. L'ULM fait des progrès...

Ce qu'il y a de bien dans la Grande Course, c'est son caractère gratuit. On en chie pendant 24, 48 ou 72 heures, seul sous sa machine, seul dans son duvet, trempé à l'aube par la glaciale rosée de septembre, pour quelques applaudissements au retour, applaudissements polis de ceux qui sont restés et n'ont bien sûr rien compris.

Car comment comprendre, vraiment, sans l'avoir faite ? Comment comprendre les heures de solitude, les pulsions d'inquiétude, l'obsession du bruit incongru, la palpitation au survol d'une forêt opaque, le coup de poker de la vache. Une petite rigole au milieu du champ mal repéré, une erreur d'appréciation de la distance du barbelé, un cafouillage moteur au mauvais moment, et c'est la fin des haricots. Les vrais pilotes sont des fous. Pas vous.

Pas moi. Ceux dont on dit qu'ils "font corps avec leur machine", à tel point que voler leur semble aussi naturel que marcher ou pédaler. S'ils prenaient conscience du nombre de hasards dont dépend leur croisière, 100 étincelles par seconde, ils en reviendraient au tour de piste. Mais ils ont l'esprit ailleurs. Ils n'ont plus la même conscience que vous ou moi.

25 ULM au rendez-vous

Jeudi 12, j'arrive sous un vieux KDA au terrain de départ de Fougères sur Bièvre. Après trois heures de vol à 60 km/h, au-dessus de Fontainebleau, Pithiviers, Orléans, après Beaugency, Chambord et Cheverny, c'est émouvant de voir ces 25 ULM au rendez-vous de Sologne.
C'est l'heure du briefing. Françoise Fermus, directrice de course, assistée de Patricia Taillebresse, dévoile son tracé. Montoire, Granville, Mont Saint Michel, Saint Michel de Braspard, Ploërmel, Blois. A moins qu'on ne choisisse l'inverse. Tous les Gaulois sont assis et écoutent sagement. Tous les Gaulois ? Non, car un irréductible d'entre eux, René Coulon, résiste au langage de l'envahisseur.
- *"Vous vous posez sur la 040 ou la 120 selon la position du T".*
- *Moi pas comprendre* hurle René. *Toi y en a poser face au vent, c'est plus simple.*

Derrière la prise de bec, se retrouvent les deux tendances qui tiraillent depuis toujours l'aviation ultralégère.
René Coulon, s'embarquant sur un parcours de 1 000 km avec son couteau suisse, ses fruits secs, son aile à peine motorisée, peste contre le colonialisme du jargon aéronautique, n'envie pas les avions, leurs pompes et leurs œuvres, se sent pleinement responsable, a conscience de voler dans une liberté que personne n'a jamais connue, et qui vaut

En haut : à droite, Françoise Fermus, à gauche Patricia Taillebresse pendant le briefing d'ouverture de la course : des organisatrices hors pair...

En bas : François Goethals, vainqueur de la Grande Course pour la troisième fois. Cette année l'organisation a les moyens d'offrir une coupe au vainqueur !

bien quelques inconforts. Françoise Fermus regrette que les pilote ne soient pas plus sérieux, qu'ils leur manquent toujours un papier d'assurance, un récépissé de laissez-passer, une attestation de brevet, redoute que l'irresponsabilité de quelques uns pénalisent tous les autres.
C'est affaire d'opinion. J'avoue que je penche vers la première, que je crois en l'autodiscipline, en la faculté des pilotes à déterminer eux-mêmes ce qui importe, sans prendre systématiquement au sérieux tous les falbalas paperassiers émanant des services officiels. C'est plus risqué, mais plus jouissif.
Quoi qu'il en soit, sauf Coulon qui met la pagaille mais qui d'ailleurs déserte vite pour aller finir de monter son appareil, le briefing se déroule sans incidents. L'épreuve est super bien préparée, ses organisateurs compétents, tout baigne.



René Coulon et son Maximum, ou comment se poser suffisamment de problèmes pour rendre la vie passionnante ; à côté de Guerreiro qui s'est ennuyé sous une machine trop facile, le contraste était grand.

Christian Macoin, directeur de piste au championnat du monde, au départ de la course. Il n'y a pas de secret : une fédération ne marche que si ses dirigeants sont aussi de bons pratiquants.

Météo, croire ou ne pas croire

A 16 h, par vent d'est très faible, ciel très bleu et soleil très chaud, le camion convenu se met en place au bout du terrain, signifiant l'ouverture de la fenêtre.
Deux concurrents sont déjà en l'air, François Goethals et Jean-Claude Guerreiro. Clic clac kodak ! Première photo. En route pour le circuit. Les suivants, -les 4 autres Siroccos, les deux Baroudeurs et les 13 pendulaires qui se suivent au décollage- sont déjà en retard.
Il y a deux écoles, les croyants et les non croyants. Les premiers choisissent la route du sud, car ils croient en cette dépression annoncée, qui orientera au sud-ouest le vent demain matin avant de le faire virer au nord-ouest. Ils veulent ainsi profiter du vent arrière pour le retour. L'école du nord en revanche, choisit Avulnor, le centre normand d'ULM dont le terrain de Granville sert de point de contournement. Pourquoi le nord d'abord ? Tss, tss... Consultés, aucun des adeptes n'est capable de s'en expliquer. Ils le sentent mieux comme ça. C'est tout. Et ils ont bien raison, puisqu'en fait de sud ouest, c'est un frais nordêt qui soufflera sur la Bretagne dès le lendemain matin.

Le meilleur a déjà parcouru 440 km en 4 h

Au soir, dézipons délicatement les sacs de couchage pour découvrir les positions de chacun.
Roland Magallon d'abord. Horreur ! Il n'est pas tout seul. Il dort avec un autre pilote, de la Mata, équipé comme lui d'un Baroudeur, quelque part en Mayenne. Ils sont arrivés en retard au départ, repartis en retard, lui et Catherine -c'est le prénom du pilote- volent en formation. Heureux convoleurs qui, après les caresses de l'air, peuvent... mais changeons de sujet. René Coulon dort et n'est pas loin. Il songe à la tactique pour atteindre la poche à chocolat, sur le côté du harnais, entre la poche à couteau suisse et le velcro de la gourde à eau, sans toutefois lâcher le câble de contrôle de l'aile ni faire sauter le sandow du lecteur de carte...
François Goethals a déjà parcouru 440 km. Il a volé 3 h 55 et consommé 45 l. Il a atterri à l'ouest de Dinard, à Plézidy. C'est la première vache du prototype Mistral, François l'appréhendait, un champ de 160 m dont il a consommé la moitié. Il vient







de convaincre les tenanciers du petit hôtel du coin de le réveiller et le ramener à sa monture à 6 h demain matin...

80 km derrière, vers Saint Malo, sont posés Bernard d'Otreppe, Lionel Gruffaz, Alain Teffaud qui, avec l'entraînement de 3 grandes courses, est parvenu à réduire à 15 minutes la durée totale d'un ravitaillement sans assitance suiveuse. Son Raven, moteur à fond, a parcouru 100 km et consommé 10 litres à l'heure. Performances semblables pour Lionel Gruffaz, qui utilise une aile Raven et un chariot Air Création, choisi pour son meilleur confort. Ces deux pendulaires-là ont donc des performances comparables à celles des meilleurs trois-axes...

Un peu devant, près de Dinard, sont posés Alain Petit et Gilles Desheulles.

Alain Petit a sans doute le meilleur appareil en course. Il a lui-même construit cette évolution du Sirocco, à aile et haubans rigides. Il n'a pu dépasser le 100 km/h-sol car une bougie perlée au Mans l'a contraint de réduire. Il n'a qu'un réservoir de 25 l et consomme moins de 8 l/h en croisière maximum.

Gilles Desheulles est sans doute le meilleur pilote en course.

Il est arrivé en vol une heure avant le départ, sans outils, sans pièces de rechange, sans bidon de ravitaillement (*"Je m'arrête près des pompes"*). Cette course, il la trouve formidable, *"C'est du vrai vol" !* Ce genre de clients, souvent, s'égare, échoue pour une bougie, arrive après la bagarre. Lui, non. Desheulles est un remarquable pilote d'ULM, précis, efficace. Il rattrape le relatif handicap d'un Sirocco de série, sans cockpit, par sa science du bien voler. C'est aussi ça la compétition...

Trous de voile rebouchés à l'autocollant

Les jeux sont faits. Le soleil s'élève dans une aube brumeuse, venteuse, fraîche et décisive. Les concurrents se dépassent, se croisent. Par le nord, par le sud, la ronde infernale reprend.

Patrice Barcouda, un des rares à avoir choisi le circuit sud, est puni par la météo. Il se retrouve dans un fort vent de face, imprévu, pour remonter la Bretagne. Il atterrit près d'une pompe. Des motards s'arrêtent. Après quelques minutes de conversation, ceux-ci bloquent la circulation pour laisser décoller le pilote pressé, sur la Nationale ! Nous tairons le matricule de ces aimables gendarmes. Auparavant, Patrice leur a tout de même indiqué que ces deux pendulaires qui suivent, là-haut, et qui vont atterrir, sont pilotés par de grands mythomanes, qu'il ne faudra pas croire s'ils prétendent participer à la Grande Course. *"En aucune façon ne leur facilitez le décollage..."*

Puni par le Grand Lapin qui gouverne à notre destinée, le même Patrice assistera peu après avec, une émotion mêlée de curiosité, à l'envol de son lecteur de carte qui cassera un morceau d'hélice, morceau d'hélice qui découpera la toile de son aile. Il sera obligé de se reposer après le Mont Saint Michel, pour fixer à son chariot Air Création l'hélice de rechange qui ne le quitte pas, et reboucher les trous de son Quartz 16 avec les auto-collants de son numéro de course...

Le Mistral est un ULM, conclut François

Il est 13 h. Patricia, Françoise et la petite équipe du PC de la course, saucissonnent paisiblement dans la caravane d'organisation, heureuses de souffler un peu avant le retour des premiers, attendu pour 16 h. Elles ne remarquent pas le biplan, à l'horizon d'ouest, qui se dirige vers elles.

A 13 h 05, le Mistral atterrit ! François Goethals extrait sa longue forme de l'habitacle. Il vient de gagner la troisième Grande Course, pour la troisième fois.

"J'ai volé en tout 8 h 25, parcouru 1 000 km et consommé 107 litres. Je volais à 6 000 tours et affichais 130 au badin. Mon altitude a varié de 150 à 400 m. J'aurais pu gagner une heure ce matin, mon lanceur a cassé au démarrage.

Le vent ne m'a jamais été défavorable. Ma seule petite sueur fut au redécollage d'un terrain de 120 m de long, bordé de lignes. Je sais à présent que le Mistral est bien un ULM..."

Trois heures plus tard arrive Gilles Desheulles, qui réalise le véritable exploit sportif de cette course, puis Alain Petit, puis Bernard d'Otreppe, puis Jean-Claude Guerreiro, qui déclare s'être ennuyé à mourir sur tout le parcours.

La 6e arrivée est celle d'un pendulaire, le premier, le Raven d'Alain Teffaud, suivi du Sirocco d'Emberger, et du second pendulaire, Patrice Barcouda, juste avant la tombée de la nuit, en panne d'essence !

Où sont les autres ? Lionel Gruffaz déjà cité, Edmond Aupy et son pendulaire perso tous terrains, Magallon et de la Mata, arriveront le lendemain matin dans cet ordre. Puis, à midi, la trinité Varsat, Bru, Diouloufey, au même instant, après un voyage de groupe sans prétention sportive.

Et enfin le surlendemain à 13 h, le valeureux Manière sous un vieux Centaure CMV au milieu de la foule dominicale blésoise en délire...



Lionel Gruffaz et son père, sous un Raven motorisé Air Création. De beaux débuts en compétition.



Le Mistral, vainqueur de la Grande Course sous un angle inhabituel. La production en série devrait commencer en 1986.

23 concurrents, 16 arrivées, 7 classés !

Les autres ? Ils ont abandonné. Le glissement d'une roue au décollage a eu raison de la quille du Minimum de René Coulon à l'entrée de la Bretagne. Christian Macouin a cassé une hélice au petit déjeuner. Olivier Witta a baissé les bras après 4 pannes moteur. Temporel a terminé au Mans et Seibert, trop bien accueilli chez Avulnor, a décidé d'y rester et pris pension...

Sur la totalité du parcours, le Mistral a brûlé 107 litres, l'appareil d'Alain Petit 75 et le Raven de Teffaud 115...

Au classement officiel, Bernard d'Otreppe, Alain Teffaud, Emberger, Magallon, de la Mata, Varsat, Bru, Diouloufey et Manière sont évincés, soit parce qu'ils ont fait des vaches trop rapprochées, soit parce qu'ils ont pris des photos de passage incorrectes. Dura lex sed lex. Leur performance reste à considérer car ils ont tous réalisé le circuit dans sa totalité.

Le réglement de la Grande Course, à la lumière de cette troisième et brillante édition, mérite néanmoins d'être sérieusement remanié, pour tenir compte des disparités entre les machines et renforcer le caractère populaire de cette classique.

La Grande Course doit rester l'épreuve des pirates du ciel...