ULM MAG

LA REVUE DE L'ULTRALÉGER MOTORISÉ

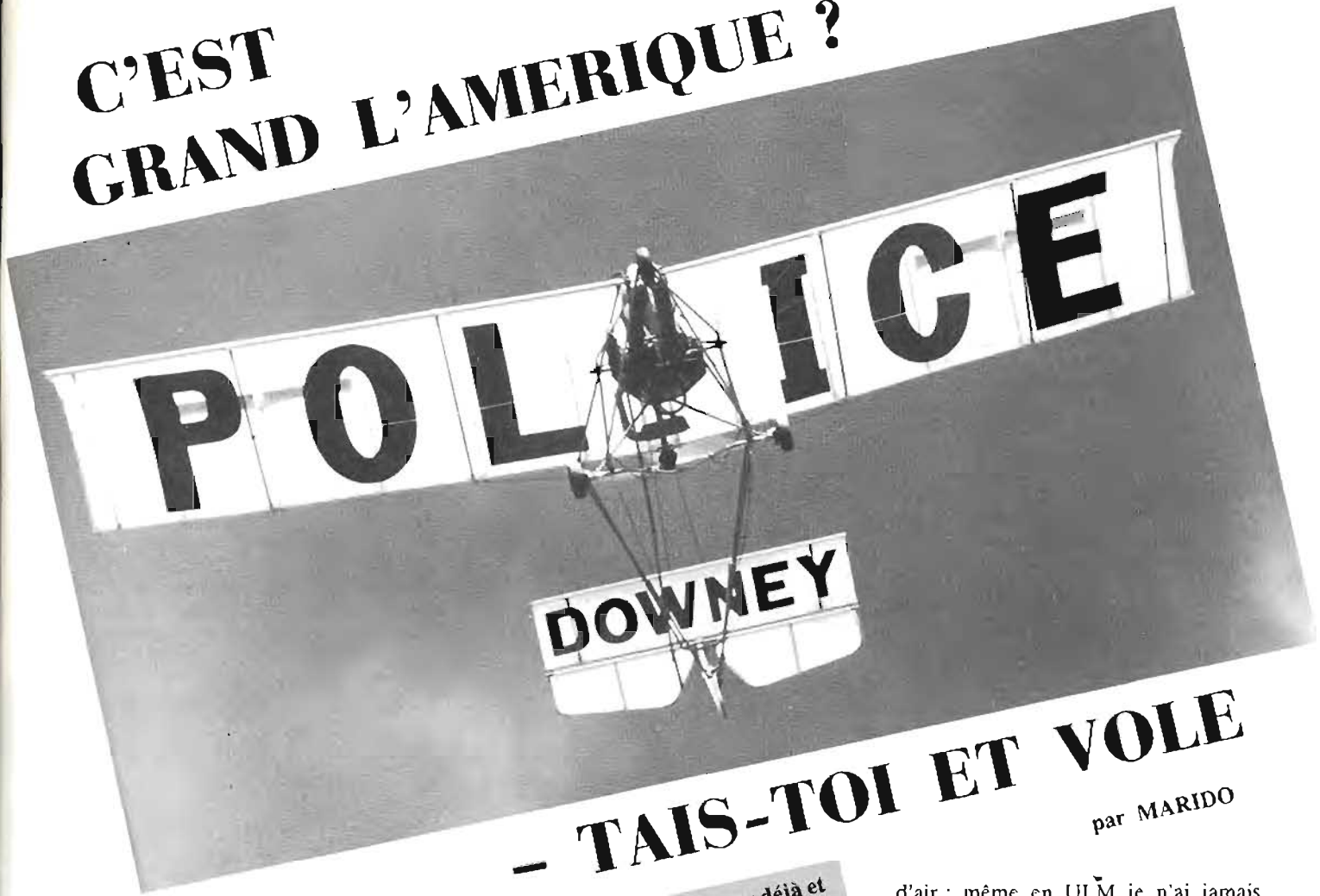


SPECIAL MOTEURS

N° 8 MARS AVRIL 1984 FRANCE : 25 F
BELGIQUE : 200 FB - SUISSE : 12 FS

M 1874 - 8 - 25 F

C'EST GRAND L'AMERIQUE ?



– TAIS-TOI ET VOLE

par MARIDO

AOUT 83. MOI, PILOTE ULM NEO-NEOPHYTE — 50 heures déjà et seulement après le Grand Prix de France — j'ai voulu voir l'Amérique. Non, je ne suis pas allée à Oshkosh mais en Louisiane. Vue du Vieux Continent et des livres, la Louisiane c'est "typico magnifico". Et puis, moi, je voulais voler et voler nouveau (pas très difficile, vu mon expérience...), par exemple essayer des flotteurs pour me poser sur les bayous bordés de plantes tropicales, suivre les pélicans et les hérons... enfin, vous m'avez compris : voler exotique.

Demi déception, en Louisiane je ne découvrirai qu'un ULM bien planqué sur le plancher des vaches : un *Quicksilver* qui, attaché sous les arbres d'une ferme, les ailes toutes décolorées, attendait à côté d'une *Jeep* que son propriétaire veuille bien faire un tour pour surveiller ses plantations de coton. Tour autour, aucune piste, aucun dégagement pour faire rouler convenablement (d'après moi) et encore moins atterrir ou décoller un ULM. Juste une petite route pas très droite, peu fréquentée certes, mais bordée par la voie de chemin de fer, avec des poteaux bien sûr. Renseignements pris, c'est la route qui sert de piste : faut pas se gêner ! Tiens, je glisserai cette idée à mes copains de Romilly qui eux aussi surveillent leurs champs à bord de *Quicksilver*, joignant ainsi l'utile à l'agréable. (tête de la maréchaussée locale ?).

voler "for fun"

Après la Louisiane, la Californie du Sud. Là, je suis presque chez moi : j'y retourne chaque année en passionnée d'off-road (tout terrain). D'off-road à off-in-the-air, il ne doit y avoir qu'un pas mais quand même deux fuseaux horaires ; me voici donc de nouveau dans les airs en Ultra Lourd Motorisé de marque Air-Cowboy, en approche pour l'escale de Dallas-Fort-Worth. Et hop ! l'appareil se met brutalement "sur la tranche", une fois à gauche puis à droite, bonjour la planète qui défile vraiment très très vite et très très proche. Ouf ! un bout de piste. Boum. Boum. Boum... on est posé et l'Ultra Lourd s'arrête avec beaucoup d'à-propos à l'extrême limite de la piste. Tandis que certains applaudissent, mon voisin s'écrie : « Oupsie Daisy ! C'était un trou d'air. » Tu parles d'un trou d'air ; même en ULM je n'ai jamais rien ressenti de pareil. Les genoux cotonneux, sortant une des dernières de l'appareil, je passe devant le commandant de bord tout sourire, qui vient de répondre : « Oui, un trou d'air, il y a pas mal de vent aujourd'hui. Il n'y a pas un souffle dehors. « Dites, dis-je en le regardant droit dans les yeux, moi je fais de l'ULM et je suis sûre que ce n'était pas un trou d'air. — Ah ? vous faites de l'ULM ? Moi aussi. » Et puis *mezza voce*, tous les passagers ayant quitté l'avion. « En fait, on était deux à atterrir sur la même piste, alors au dernier moment... » Quand je pense au nombre d'intégrations de terrains que j'ai sabotées lors du dernier Grand Prix de France, sans aucun pépin, et venir me faire une "chaleur", ici...

Grâce à Daniel Zuckerman, je me retrouve à L.A. avec un seul mot de passe : Lake Elsinore. Lake Elsinore... j'ai déjà entendu, vu ou lu ça quelque part. Voyons. Ah oui, sur mon bouquin répertoriant tous les endroits de l'Ouest des States où l'on peut faire de la moto tout-terrain, cartes des randonnées possibles, prix, tarifs, etc., parce que, faut pas croire, ça a beau être très grand l'Amérique, même dans les déserts ou au fin fond des montagnes, l'administration veille à ce que vous ne vous fourvoyiez pas sans autorisation, soit dans une réserve d'Indiens ou une base secrète de tir, soit sur les terrains privés achetés par des promoteurs ou les parcs nationaux protégés, la NASA, et *tutti quanti*. Mon Dieu, si je vole là-bas,

j'espère que l'on m'expliquera bien les limites à ne pas dépasser, car même si les Indiens ne lancent plus de flèches, je n'ai pas envie de me retrouver nez à nez avec un missile sol-air ou au-dessus d'un champ d'expériences chimiques pour être couverte de pustules bleues plus tard.

Lake Elsinore est censé être la Mecque de la pratique de l'ULM à l'Ouest du Pecos... Mais d'abord, il faut le trouver, ce foutu lac qui apparemment n'est ravitaillé que par les corbeaux et les ULM. Surtout de nuit, sous l'orage (encore !). « Lake Elsinore ? mais vous y êtes, sweetie ! ». Bon. Le patelin, déjà, ce n'est pas ça : inutile de vous précipiter sur des cartes pour organiser là-bas vos prochaines vacances. « Oui, je crois qu'il font de l'ULM au bout du lac, là-bas. » Mais j'ai rien vu ! Après un deuxième petit-déjeuner pour remettre les compteurs à zéro et trouver « après la première route à droite (il n'y a qu'une route de toute façon dans le bled) vous prenez le chemin et c'est là », j'arrive sur la base avec tout le kit du parfait ulmiste amateur : bonnes chaussures, casque, combinaison pleine de poches, altimètre au poignet et trac au ventre. Sans compter évidemment ma licence, la clé à bougie, du vernis à ongles et deux clés de 7/16 — on ne sait jamais — pour la visite prévol...

Le patelin, ce n'était pas ça, mais la base, alors, quelle déception ! Deux cabanes, un méchant bout de piste défoncé comme une valise de Portugais, terminant dans un lac marécageux. Après le lac, la falaise très haute. Autour, pas grand chose d'intéressant. A part un amas d'ULM en vrac « vous-m'en-mettrez-douze-caisses-et-un-petit-fût », les uns attachés, les autres pas, tubes ternis, voiles décolorées et poussiéreuses, voire même épaves avancées. Et puis deux petits hangars quand même, démontables. Sur le terrain, personne. Où est la chaude ambiance d'une base de loisirs ? J'en profite, dans ma recherche des rigolos-qui-volent, pour jeter un coup d'œil sur l'environnement immédiat du site : pas très bien pavé tout ça, genre grandes herbes désertiques avec rochers dissimulés. Ah, quand même quelqu'un dans le bureau de la cabane : « On peut voler aujourd'hui ? » — Ou bien mon accent est devenu soudainement très très mauvais ou bien je suis en train de m'adresser au réparateur du téléphone, tellement il n'a pas l'air de comprendre ma question.

Finalement il hausse les épaules : « Bien sûr qu'on vole aujourd'hui. Allez-y. — Oui, mais, euh, c'est-à-dire que je voudrais louer un appareil. Vous faites bien de la location, n'est-ce-pas ? — Bien sûr que je fais de la location (sous entendu en voilà une question.) Je demande également les renseignements qui me paraissent d'usage en la circonstance, à savoir : combien de sous, quels papiers faut-il montrer, quelles sont les assurances à prendre, etc. Je termine en demandant un *Quicksilver*, monoplace bien sûr, puisque les biplaces sont catalogués "Experimental" aux USA.

— « Alors là, adressez-vous à mon collègue, moi je ne fais pas *Quicksilver* ». Après une heure d'attente pour le collègue pendant laquelle je vois effectivement voler un ULM (j'étais en train de me demander si je n'étais pas tombée dans un cimetière), je finis par savoir qu'il m'en coûtera "environ" 28 dollars pour une heure de location. Prix à discuter, naturellement. Mais comme la météo finit par se gâter définitivement, je vais visiter les établissements du sieur Bill Barnes, concessionnaire local *Quicksilver*, et distributeur de magnifiques cartes de visite. La carte de visite est ronflante, les locaux carrément moins. Une petite maison, un jardin avec 5 ou 6 épaves de *Quick*. On parle courses, Grand Prix de France, Baja, etc; Bill Barnes projette un "enduro" d'ULM autour d'Elsinore dont le règlement n'a rien à voir avec nos règlements de courses. Encore qu'en la matière, tout soit encore à faire. Il me parle aussi d'un appareil dont il a fait le montage pour la police : le *Police Interceptor*. Tiens, je voudrais bien voir ça. Et me voici sur la route, back to L.A.





voler "Police"

Los Angeles (et non pas l'os en gelée, comme disent mes copains motards) étant en fait un agglomérat de villes, me voici à Downey, L.A. Géographiquement, c'est également au milieu, genre banlieue pas très chic mais pas crado non plus. De grandes artères à angle droit, des back-streets étroites, des dépôts, des petites usines (Silicone Valley, c'est ici), des terrains de jeux un peu partout et une foultitude de petits pavillons. Pas de grands immeubles et naturellement des centres commerciaux avec des parkings immenses. Bref, 13 milles carrés d'un quartier de L.A. comme il y en a des dizaines. Dans les rues, des pancartes annonçant "Patrolled by Aircraf", c'est-à-dire, traduction personnelle : « Levez le nez avant de commettre une infraction".

A Bob Gandolfo, inspecteur de police, je pose tout de suite la question rouge « Pourquoi ULM ? », étant donné que la question bleue plus simple, j'en connais déjà la réponse ; en effet, la surveillance aérienne est beaucoup plus efficace, surtout coordonnée avec des patrouilles au sol. (D'après les études récentes du Dept. Police, à L.A. 18% d'arrestations sans hélico, plus de 40% avec hélico).

— « Parce qu'ici à Downey, on n'a pas beaucoup de sous », me répond tout naturellement Bob. Evidemment l'hélico c'est beau et efficace par tous les temps, mais c'est « Chéros-Guirec", comme on dit en Bretagne. Une heure d'opération en hélico coûte de 200 à 600 dollars, la même chose en ULM, environ 7 dollars (c'est eux qui le disent).

Bob Gandolfo est inspecteur de police et fana des choses de l'air. Il possède à titre privé une licence pilote avion (200 heures et maintenant environ 100 heures en ULM) et pouvoir voler en faisant son métier le rend particulièrement ouvert à toutes questions indiscrètes. « C'est sérieux vos patrouilles en ULM ? Vous ne faites pas un peu joujou ? ». Il rigole et montre quelques rapports. Effectivement, le 20 juin, ils ont pu arrêter des suspects qui s'enfuyaient après un hold-up dans une banque, à bord d'une voiture qui a été repérée par l'ULM. Ils surveillent ainsi les écoles, les alentours des banques, les parc, bref toute la ville. — « Est-ce que je peux voir une

© ULM MAG N° 8 - MARS 1984

patrouille en mission ? — Pas de problème, me dit Bob, un coup de voiture et nous sommes sur le terrain ».

Je ne sais pas à quoi au juste je m'attendais, mais certainement pas à cela. Nous voici sur un terrain de jeux pour les "kids" du voisinage, avec bases de base-ball, balançoires et tas de sable. Et puis de la pelouse, bien arrosée, bien repassée. Mais pas grand, grand. Le *Quicksilver Interceptor* est là, bien garé dans son hangar minuscule : chaque chose à sa place. Hé, il le faut bien, car le hangar a... exactement la taille du *Quick*. C'est-à-dire que le toit est à 10 cm du haut du *kingpost* (mât), la queue touche la paroi du fond et le portail ne se ferme qu'en faisant attention à la roue avant. Il sort l'ULM avec fierté. « Je vais faire un tour », me dit-il. Je regarde la biroute, je regarde les approches immédiates du "terrain". Gasp ! Et dire qu'il y avait des concurrents pendant le Grand Prix de France qui ne voulaient pas décoller du campus de Pau ! Mais c'était la piste principale de Roissy à côté de ce qui attend l'inspecteur... Le vent souffle en travers du "terrain,.. environ 15/20 nœuds. Après, un mur en briques (creuses, d'accord) un pavillon, deux, trois poteaux pour faire compliqué. A droite, des eucalyptus grandeur nature et une plate-forme d'atterrissage pour l'hélico sur le haut de l'usine de composants électroniques. A gauche, guère mieux, des arbres encore plus hauts et une tour.

A ce moment, le supérieur hiérarchique de Bob arrive en trombe sur le terrain. Il ne fait pas loin des 2 mètres et des cent et quelques kilos : poussez-vous, M. le supérieur hiérarchique, cela va faire un obstacle en plus ! Sans compter les gamins qui accourent pour assister au décollage et qui entourent maintenant l'appareil. Le supérieur hiérarchique a l'air de tenir à ses hommes, car il veut savoir si les conditions météo sont bonnes pour un vol. Lui, il ne vole pas, mais il aimerait bien... — « Ce n'est pas l'idéal, avoue Bob, le vent ne souffle pas dans la direction habituelle, mais j'y vais ».

Visiblement il meurt d'envie de voler, c'est la partie agréable de son job. — « Ce n'est pas dangereux ?, dis-je. — Bof, pas plus que de faire des rondes en voiture ! Mon siège baquet est blindé ».

Lui, il a l'air blindé contre les émotions. — Mais vous n'avez jamais eu à faire une "vache" ? (expression qui n'existe pas en américain, et pour cause). — Ah si, le jour où je rentrais d'une ronde (elles durent environ une heure), j'ai été appelé par radio par une voiture au sol. Je me suis déroulé et je suis allé un peu loin... Je n'ai pas fait attention à mon niveau d'essence. Il sourit : « j'ai dû me poser. — Où ? — Eh bien, vous voyez, là, j'ai une sirène, je l'ai mise en marche et je me suis posé sur l'avenue... »

Je suis très très impressionnée. Le décollage aussi est impressionnant, avec virage au ras du mur. Les gosses sont ravis, le supérieur hiérarchique et moi-même, inquiets. Bob est allé voir une fumée suspecte qu'on venait d'annoncer par radio. Un quart d'heure après, il est de retour : « Ce n'était rien, j'ai eu mes collègues au sol un exercice d'incendie »

A Downey, Bob et ses quatre collègues se relaient ainsi au manche de l'*Interceptor*, tous les jours. Ce sont leurs missions préférées. Chacun consigne dans un bouquin sa visite pré-vol, ses remarques, son temps de vol et le "refueling". Un mécano de la police se charge de l'entretien. Ils volent entre 200 et 300 mètres de haut car au-dessus, il y a les « petits » avions qui sont légion au-dessus de L.A. Les ULM sont constamment en liaison radio avec les patrouilles au sol, car bien sûr, ce ne sont pas eux qui procèdent aux arrestations s'il y en a. — Faut pas exagérer ! Et ils ont également une fréquence avion, au cas où, car les airmiss sont plutôt fréquents dans ce pays d'hommes volants. — Vous arrivez à repérer les bagnoles qu'on vous indique par radio, à cette hauteur-là ? — Oh oui, la couleur et la marque, sans problème. Je surveille également la circulation et préviens en cas d'accidents. C'est mon métier.

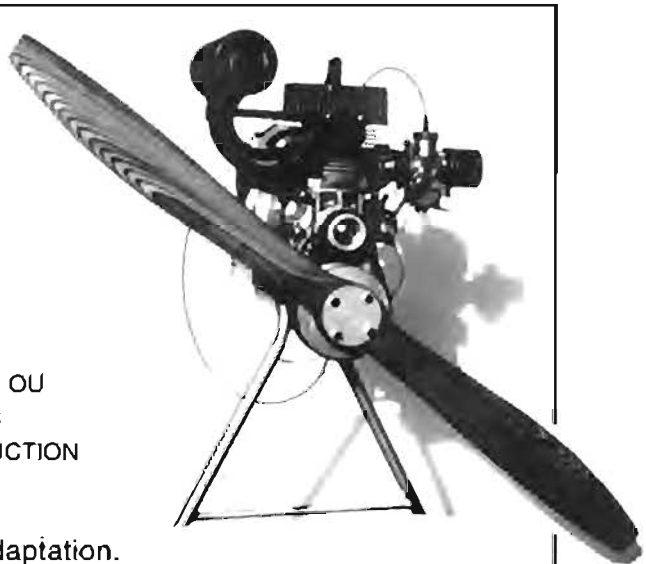
Bon, d'accord l'*Interceptor* est nettement mieux équipé que mon *Quick* : sans compter la radio et la sirène, il y a un haut-parleur, un strobe, un phare directionnel, un tableau de bord impressionnant, une batterie naturellement,et un parachute obligatoirement. La base est biplace Eipper MX 2 avec un Rotax 503 et qui pèse quand même 160 kg.

Mais ils ne sont pas seuls, ces flics super sympas et super bien vus par la population de Downey. « C'est rassurant, m'a dit une voisine, de les voir tous les jours voler au-dessus de notre maison. Je suis sûre que cela décourage les mauvais garçons ». (Ici, apparemment, pas de problèmes avec les riverains !). En Floride, dans le Nord-Est, plus exactement dans le County d'Okaloosa, une patrouille détecte les champs de marijuana dans les clairières de la forêt dense. Ces clairières sont bien planquées évidemment et loin des axes routiers. Mais là aussi, les "vaches" ne se trouvent que sur les routes, ou à la rigueur sur les marécages (je vous les déconseille cependant !). L'appareil qu'ils ont choisi est un American Aerolights *Eagle XL* avec presque le même équipement. Et surtout le baquet blindé de rigueur, car personne ne peut ignorer que c'est un flic qui se promène là-haut, les ailes étant décorées d'un magnifique "Sheriff Dept". Sans compter une patrouille opérant au Colorado, à Clear Creek. Et puis tous ceux qui arriveront à persuader leurs conseillers municipaux de débloquer un peu d'argent. Les constructeurs ont bien vu ce créneau, et il existe également un *Lazair* option Police.

De retour en France, dans la banlieue parisienne, Christine Martin et "je", nous avons exposé nos ULM respectifs sur la place de la ville. La maréchaussée était là, très intéressée. — « Pourquoi ne voleriez-vous pas, vous aussi ? » leur ai-je demandé. Inutile de dire qu'ils étaient tous d'accord pour un baptême, mais quand je leur ai expliqué qu'ils pourraient aussi envisager de s'en servir dans leur boulot, comme aux USA : « Alors là, ce n'est pas possible, mademoiselle. Aux Etats-Unis, ils ont des moyens. Et même si on décide l'Administration à nous donner des sous pour ça, vous comprenez, ici, à la Brigade, ce n'est pas comme là-bas : nous ne sommes que six. Et s'il y en a un par mois qui se tue, on pourra pas continuer longtemps ».

Sic ! La TV était passée par là, sans doute...

JARDIBOIS
PLEIN AIR
ET PLAISANCE



IMPORTATION
S.A. capital 360.000 F
LA PERFORMANCE
à votre service

AVEC OU
SANS
RÉDUCTION

- Ce n'est pas une adaptation.
- Fabriqué avec le sérieux du Japon.
- Son prix ? sans rapport avec sa puissance et sa qualité.

18 rue Vaucanson 44100 NANTES Tél. (40) 46.17.62