ULM · GYRO · AVIONS LEGERS

VOL MOTEUR

n°43 . Octobre 89 . 30 f. 218 fb. 6 $ Canada

M 3295 - 43 - 30,00 F
3793295030001 00430

Par Guy Delage

TOUT PERDRE AU GROENLAND...

C'est sur le coup de fil provocateur d'un pilote hollandais en route pour rejoindre le continent américain sur un Raven motorisé Limbach, qu'André Georges Laffitte, sûr de ses choix et piqué au vif par ce pied de nez, s'est mis en route aux commandes de son Mistral... Eppo Hardbrink-Numan se trouvait à ce moment-là aux îles Féroé. Une course historique, à l'instar de celles du début du siècle sur l'Atlantique, allait s'engager pour la suprématie d'un U.L.M. sur la route des Amériques par le grand Nord.

Retrouvailles en Islande

La vitesse du Mistral permit rapidement à A.G.Laffitte de combler son retard sur son rival. Sa machine entièrement prête, suréquipée, disaient même certains, avait déjà prouvé qu'elle était susceptible d'effectuer de grands trajets. Malheureusement, malgré la redondance des différents systèmes d'aides à la navigation, certains comme le Loran (Azur Technology) ou comme le transpondeur (Becker), présentaient des vices d'installation ou de fonctionnement dès le départ. A.G.Laffitte nous confiera que l'incompétence des services après-vente français du matériel ci-dessus ne lui permit à aucun moment d'utiliser ces systèmes pourtant fort onéreux...

La première grande traversée maritime du Mistral entre les Orcades (Nord de l'Angleterre) et l'Islande s'effectua sans difficulté grâce à un V.O.R. au dessus de tout soupçon et à de bonnes conditions météo. 10 heures 30 de vol qui restent un excellent souvenir pour A.G.L., d'autant qu'il devancera notre Hollandais volant en Islande...

Cette escale va être mise à profit par A.G.L. pour tenter de faire réparer Loran et transpondeur, et pour régler les problèmes administratifs posés par la poursuite de sa route... Les autorités islandaises ne l'autorisent à repartir qu'accompagné par un avion suiveur... Quant à notre concurrent hollandais arrivé entre temps, les autorités danoises lui ont promis de lui confisquer son matériel s'il se posait en territoire danois, compte tenu du fait qu'il a complètement oublié de respecter les procédures aux Féroé !...

La fin du rêve...

Après plus d'une semaine à Reykjavik, notre impatient pilote, malgré des conditions très limites, va effectuer une première tentative le dimanche 20 août... Demi-tour après une heure de vol : les couches se sont soudées. Il lui faudra 4 heures à lutter contre un violent vent de face en V.S.V. pour regagner Reikjavik...

Le mardi matin, second départ malgré une prévision de visibilité médiocre sur le Groënland... Le Mistral s'engage sur son dernier chemin accompagné par son avion Rémora. Traversée sans histoires, le V.O.R. pousse bien, puis le contact radio est établi avec Kulusuk, aérodrome de destination, qui a repéré la machine grâce à un radar anti-missiles à longue portée (ce radar ne fonctionne pas lorsque la cible est toute proche). A.G.L. a dérivé dans le Sud et l'opérateur radio de Kulusuk le remet sur le cap. Bientôt, la côte est en vue, avec ses bancs de stratus et stratocumulus... Un patchwork qu'il n'est pas facile de percer. Kulusuk demande à A.G.L. de décrire le paysage qui arrive à sa rencontre, et lui confirme qu'il est en vue de Kulusuk. De toute manière, le radio compas semble le tirer irrémédiablement vers sa destination... L'avion accompagnateur, persuadé que notre Mistral se posera dans peu de temps demande à A.G.L. s'il peut lui se poser. Autorisation accordée par le commanditaire. A ce moment là, il semble que la partie est gagnée pour notre citoyen français.

Et puis soudain tout bascule. Le Mistral a dépassé les premiers reliefs de la côte, et le terrain n'a pas été repéré... A.G.L. vire pour contrôler le radio compas dont l'aiguille se bloque irrémédiablement sur 20°... Le radio compas est en panne. Toujours en contact radio, A.G.L. tente de mettre en route le transpondeur qui est lui aussi aux abonnés absents...

Perdu, le Mistral est perdu, en contact radio avec Kulusuk qui ne peut rien pour lui, faute d'une instrumentation adéquate... Sur cette côte où il serait facile de confirmer la théorie des fractales, chaque baie ressemble à sa voisine...

Il reste encore 6 heures de carburant à bord, de quoi traverser le Groënland et rejoindre Sondre Stromford sur la côte Ouest qui dispose de moyens suffisants pour poser l'égaré. La décision, après la fatigue des 7 heures de vol est difficile à prendre, d'autant qu'à quelques nautiques il y a la civilisation, matérialisée par la voix sympathique de l'opérateur radio de Kulusuk... A.G.L. décide de continuer de chercher...

Au bout de 5 heures de vol, après de multiples hésitations et changements de cap dans un vent qui s'installe Ouest 10-15 noeuds, A.G.L. établit un nouveau contact radio. Kulusuk propose de faire décoller d'une frégate située à 120 nautiques, un hélicoptère de la S.A.R. Celui-ci est équipé des moyens de détection capables de trouver le Mistral pour ensuite le guider sur Kulusuk. Malheureusement, il est pales repliées sur le pont de la frégate, et il lui faut une heure pour prendre en charge notre malheureux pilote.





Ci-Contre, A.G. Laffitte, en vol au-dessus de l'Islande sur Mistral 21-EM.
En bas, atterrissage final du Mistral 21-EM en 65° 50' N 037° 40' W!
"J'ai utilisé le parachute comme frein pour éviter de percuter les rochers! Photo prise d'avion le lendemain, par grand beau temps!" A.G.L.



"Il arrivera trop tard" annonce A.G.L. à la radio à bout d'angoisse et sachant son carburant presque épuisé. Trente minutes plus tard, il prépare son atterrissage de fortune dans ce qui lui parait l'endroit le plus propice : le lit d'un torrent de glacier !!!

Peu avant l'arrondi, il tire le parachute qui le stoppe immédiatement... Merci le R.S.S.!!! L'appareil est malgré tout fortement endommagé, train, hélice, probablement cellule et moteur.

Encore 30 minutes, et l'hélico se posera près de l'épave du Mistral dont la balise de détresse signale la position. Il reste 5 litres de carburant dans l'U.L.M. français... et l'appareil est à 20 nautiques de Kulusuk... 40 malheureux kilomètres qui ferment la porte d'un rêve presque achevé...

En guise de conclusion

Ce genre de record nécessite des conditions exceptionnelles pour être réalisé... Si la préparation de l'homme et son expérience ne sont pas à remettre en cause (il a affronté successivement avec succès givrages, vol V.S.V., etc...), il est probable que la notion de compétition ou l'enthousiasme de notre pilote sont les premières causes de son échec... Dans ce genre de défi, toutes les cartes doivent être de votre côté, et s'il vous en manque ne serait-ce qu'une, il faut savoir passer la main... La chance était tout de même avec A.G.L. puisqu'il nous est revenu sans une égratignure hormis celle de son porte- monnaie. Quant à notre Hollandais volant, au jour où nous mettons sous presse, nous ne savons s'il a pris son envol vers l'Ouest ou s'il a replié ses ailes devant les promesses des carabiniers.