AVIATION GENERALE

AVIASPORT

LA REVUE DU PILOTE



CONTINENT - CORSE EN U.L.M

LES NOUVEAUTÉS DU SALON

LA 6eme TRANSEUROPÉENNE

M 1153 - 350 - JUILLET 83 - FRANCE 15 F - SUISSE 6,50 FS

U.L.M.

CONTINENT – CORSE EN ULM

Un exploit, cette première liaison continent-Corse en ULM ? Ce serait un bien grand mot. N'oublions pas qu'il y a 70 ans Roland Garros réalisait une traversée complète de la Méditerranée, de France en Tunisie, avec un moteur pas tellement plus puissant, et certainement beaucoup moins fiable, que les 2 temps d'aujourd'hui — et qu'il y a 8 ans Jean Vuillemot sur son Nimbus reliait le continent à la Corse sans moteur du tout... Il fallait tout de même oser la faire, cette traversée maritime de près de 200 km, la plus longue qui ait été, sauf erreur, effectuée jusqu'à présent en aéronef ultra-léger. En l'occurence l'esprit de compétition a joué, avec pour résultat l'accomplissement d'une double « première » : en monoplace par Gérard d'Otreppe sur « Sirocco » le 22 mai, et en biplace le lendemain par François de Candé et Patrick Lemonnier sur « Patrilor ». G. d'Otreppe nous dit ici comment s'est passée la préparation, puis la réalisation de son vol.



Le « Sirocco » utilisé par Bernard d'Otreppe pour sa liaison continent-Corse

Cent-quatre vingt kilomètres au-dessus de la mer ou au-dessus de la terre, c'est la même chose, tant qu'on est en l'air et qu'on sait où l'on est. Et c'est là que le problème se... corse. Théoriquement, tous les U.L.M. sont capables de faire un tel vol assez facilement. En pratique, une vitesse élevée facilite grandement la navigation (1).

Le Sirocco a été conçu pour le voyage. Son constructeur étant installé à la Côte d'Azur, il eut été dommage de laisser à des « Nordistes » le soin de réaliser cette première liaison continent-Corse...

L'Aéro-Club d'Antibes va nous donner un coup de main. Il reste six jours.

Pour le moteur, pas de problèmes, ce sera le J.P.X., que je commence à bien connaître : il est puissant et consomme peu.

Côté carburant, une bonne réserve serait la bienvenue. Aviasud maîtrise les techniques composites : en deux jours, nous fabriquons en stratifié verre/epoxy un réservoir de 30 litres qui sera installé dans l'emplanture de l'aile gauche. Ce réservoir se déverse dans le réservoir principal de 18 litres par un petit robinet accessible dans le cockpit. J'aurai donc plus de 6 heures à pleins gaz : de quoi faire largement l'aller et le retour.

Le peu de temps qui nous reste oblige à diviser les tâches. Jean-Pierre Daugreilh trouve les commanditaires pour faciliter l'opération (Ceram, Nice-Matin, Sit-In) et obtient l'autorisation du District Aéronautique. Il faut également une autorisation spéciale pour voler en ULM à Cannes-Mandelieu.

Patrick Fagnoni analyse le problème navigation. Faisant des cercles avec un Cessna Skyhawk, il accompagnera le Sirocco sans le quitter des yeux. Sur sa carte seront tracés des cercles concentriques et des radiales, pour permettre, par simple lecture du DME et du VOR/radio-compas, de faire le point à tout instant; c'est nécessaire, car aucune estime n'est possible quand on tourne en rond.

M. Gabeau, de chez Fenwick, installe à bord du Sirocco un transpondeur : tant qu'il sera à portée, le radar de Nice pourra localiser exactement l'appareil. Pour la communication, j'utiliserai l'excellent petit poste VHF portatif 720 canaux Dittel FSG 5, avec un casque hélico prêté par la SCAP. Tout le matériel de sécurité est prêté par l'Aéro-Club d'Antibes : canot de sauvetage, mae-west, radio-balise de détresse, fusées, etc...

Le 21 mai, tout est prêt — sauf la météo. Un petit vol d'essai confirme nos calculs : le Sirocco bien que centré très avant et en surcharge de 20 kg, vole sans problèmes.

Le lendemain, dimanche de Pentecôte, ce n'est guère mieux : une dépression est centrée sur le golfe de Gênes. « A l'Est (du Rhône), ciel de corps avec pluies éparses, devenant localement orageux l'après-midi par retour chaud », dixit le service météo de Cannes-Mandelieu (merci pour sa collaboration). Le ciel de corps est évidemment sur notre route.

Mais quelques heures plus tard, un courant d'Ouest a balayé le plus gros : il faut partir.

Le vol se passera sans problème. Aussitôt après être sorti de la zone de Nice, nous avons l'autorisation de monter au niveau 50. Le vent de Sud-Ouest ne dépasse pas 10 nœuds. A mi-chemin, on voit déjà les sommets enneigés de la Corse.

Pendant ce temps — je ne l'apprendrai qu'après — l'équipage du Cessna vole dans l'angoisse de me perdre de vue. Le second avion d'accompagnement vole à plus haute altitude sur le trajet pour observer l'évolution météo et servir de relais radio, le cas échéant.

De mon côté, la navigation est facile, et le moteur tourne rond. On voit très bien les effets du vent sur la mer. Des grands voiliers sont en course, ça ne manque pas d'allure.

Quelques bancs de nuages m'obligent à descendre; le Cessna perd la portée DME, et le radio-compas cesse de fonctionner. Finalement le port de Calvi sera repéré grâce au paquebot qui quitte l'Ile Rousse.

A l'arrivée, le contrôle de Calvi me déroute vers le Nord-Est pour attendre l'atterrissage du vol Air Inter. Puis retour vers Calvi, cette fois contre un vent qui fait bien trente nœuds. Une demi-heure se passe à faire les derniers kilomètres.

L'approche est très turbulente. Pour éviter de faire un long taxi avec ce vent, je pose le Sirocco sur la bretelle qui mène au parking.

L'accueil est enthousiaste. Le Sous-Préfet et le commandant d'aérodrome sont là. Les avions de l'Aéro-Club d'Antibes se posent.

Finalement, c'était une bonne journée.

et en cas de panne ?

Cette éventualité ne pouvait être écartée. Un amerrissage était prévu, face au vent de toute façon. En effet, s'il y a de grosses vagues, il y a aussi du vent en proportion, et la vitesse d'impact se réduit à peu de chose. Sans expérience de l'hydravion, je me méfiais de l'amerrissage par calme plat, à cause de la difficulté de visualiser la hauteur de l'arrondi. J'aurais alors utilisé le parachute pyrotechnique, qui descend avion et pilote en même temps. J'avais le canot de survie ficelé sur la poitrine. La récupération n'était pas trop angoissante; j'avais une balise de détresse aviation-marine, et un hélicoptère (merci, Heli-Air-Monaco !) était prêt à décoller; dans ce cas le Sirocco aurait alors été laissé aux petits poissons.

Bernard d'OTREPPE

(1) - A 60 km/h, un vent traversier de 15 nœuds donne 25 degrés de dérive, tandis qu'avec une vitesse de croisière de 95 km/h, le même vent ne dévie plus la route que de 16 degrés.



Le Sirocco prêt au départ, sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu

« Première » en biplace

François de Candé était lui aussi à pied d'œuvre à Cannes avec son Patrilor le 21 mai, mais il ne put profiter le lendemain de l'amélioration imprévue de la météo; car sa tentative devait faire l'objet d'une émission en direct sur les ondes de Radio Monte Carlo, qui ne pouvait mettre en place son équipe de techniciens dans d'aussi brefs délais. Parti dans la matinée du lundi 23 en compagnie de Patrick Lemonnier, le créateur du « Patrilor » — et lui aussi en liaison radio avec plusieurs avions d'accompagnement — il connut en cours de route quelques émotions, du fait de petits problèmes d'alimentation du moteur, et subit vers la fin du parcours un vent de face très turbulent et de plus en plus fort, qui l'amena à consommer presque tout le carburant emporté. Il devait finalement renoncer à atteindre l'aérodrome de Calvi, et se posait sur une plage proche de la ville.

