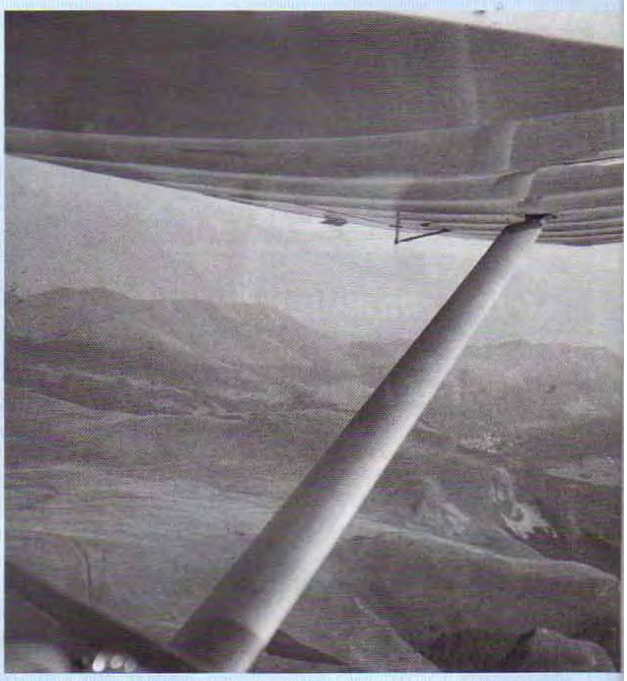

VOL MOTEUR
ULM - PARAMOTEURS - AVIONS LEGERS - GYROS
VOL MOTEUR
n° 115 - novembre 95 - 36 FF - 255 FB - 9 $C - 1 000 Ptas
présentation
MOTEUR JABIRU
matos
GPS DIGIFLY
Consommètre
FUEL FLOW
feuilleton
ANTOINE
le PILOTE
reportage
COUPE
du SILENCE
SALON de
TOULOUSE
TOUR de
FRANCE ULM
essais AUTOPLUME ■ ALIZE
M 3295 - 115 - 36,00 F

PETITE BALADE ENTRE VICHY ET

Texte et photos : Eric Sauzède

Je venais de fêter mes 50 heures de vol en multi-axes (y compris les Championnats de France à Vichy), et la FFPlUM me proposait une place en équipe de France pour les Championnats d'Europe 95 en Grande-Bretagne.

J'hésitais longuement (toutes mes excuses Jean-Pierre) et après une visite chez Aviasud ou Bernard d'Otreppe me donna quelques conseils, je décidai de partir malgré ma faible expérience dans cette discipline. Le plus dur n'était pas fait car n'ayant pas de remorque, la seule solution était de partir en vol. Philippe Zen, qui m'avait nettement précédé dans les autorisations administratives, me donna toutes les bonnes adresses et en une journée les autorités de Grande-Bretagne me délivraient une autorisation spéciale pour traverser et rentrer dans l'espace de vol anglais, évidemment tout ça à trois jours du départ.
Je courais (volais) dans les aéroports voisins pour me procurer les cartes aéronautiques GB. (Merci Lapalisse). Ma seule possibilité de départ était fixée pour le vendredi, la compétition commençant le samedi, il était temps !...



Massif central (F).



Lac Balcombe (GB).

Le douanier, très sympa, qui repeignait sa cahute, descendit de son échelle et m'aida à remplir les formulaires et à déposer mon plan de vol.

D'ENTRAÎNEMENT

LITTLE RISSINGTON



L'Albatros à Lydd (GB).





Donc préparation de la nav, météo, tente, duvet, brosse à dents, etc...
Vichy, vendredi 6 h 30, décollage dans le ciel encore bien endormi et cap sur le Nord direction Abbeville pour le passage de la douane et le dépôt de mon plan de vol. J'adapte mes niveaux de vol aux zones réglementées et, en général, la nav se fait à vue et à environ 800 mètres QFE. J'en profite pour me faire un bon entraînement pour les Championnats, je calcule les moyennes consommations, vitesses, etc, toutes les demi-heures comme si j'étais déjà en compétition.
J'arrive, pour ma première escale, à 11 h à Abbeville, après 490 km avec 6 litres de réserve d'essence ! (les calculs étaient justes), le vent du Nord-Est commençait à se lever.
Le douanier, très sympa, qui repeignait sa cahute, descendit de son échelle et m'aida à remplir les formulaires et à déposer mon plan de vol.
- *«Niveau de vol»* me demande-t-il ?
Je réponds, n'ayant pas envie de voir si mon Albatros était bon nageur :
- *«Niveau 105 (3 500 m).»*
Alors ses yeux s'écarquillent et il me demande si je ne confonds pas avec 105 m ! Je lui explique que pour un ULM cela ne présente aucun problème contrairement à certains avions (pour la petite histoire, à Lydd, mon plan de vol aura été rectifié avec le niveau déclaré à 25 au lieu de 105 !).
Départ de mon plan de vol à 11 h 30 TU soit 13 h 30 avec fermeture prévue à 13 h 00 TU soit 14 h 00 en Angleterre à Lydd.
Après une aide sympa de la base d'ULM d'Abbeville pour le refuelling, j'enfile le gilet jaune de sauvetage obligatoire et je démarre mon 503 bi carbu en lui disant que je l'aimais très fort !

Les conditions avaient bien évolué depuis mon arrivée, les planeurs étaient de sortie. Les pompes m'aidaient avec beaucoup de générosité pour attraper mon niveau 105 puisque mon vario enregistreur me confirma le meilleur taux de montée à 8 m/s, sympa mais impressionnant tout de même (d'après un vieux pilote, les conditions depuis quelques jours étaient exceptionnelles, il n'en avait jamais connues d'aussi bonnes depuis qu'il volait à Abbeville).
Je rejoins vers 2 300 m la base des cumulus et perce la couche en slalomant entre les nuages

Ça y est, il faut y aller ! La Manche est en dessous, les Ferries défilent mais pas si nombreux que ça, ils font les allers et retours Calais-Dover.

pour atteindre sans aucun problème (M. le Douanier) mon niveau calme 105.
Après survol du Touquet, je contacte Lille. Approche et j'arrive au Cap Gris-Nez devant le «Channel».
Ça y est, il faut y aller ! La Manche est en dessous, les Ferries défilent mais pas si nombreux que ça, ils font les allers et retours Calais-Dover. Le temps passe vite et Lille approche me demande de quitter la fréquence et de contacter Londres. La moitié est faite, les côtes anglaises sont en vue et Londres me demande de contacter Lydd, je suis presque arrivé et je reste au-dessus de la Manche pour amorcer ma descente. Je fais quelques photos, et je regrette que Marie-Paule ne soit pas là car ce sont des instants forts et

Le plus dur n'était pas fait car maintenant la radio était anglaise et moi pas vraiment !





Après survol du Touquet, je contacte Lille. Approche et j'arrive au Cap Gris-Nez devant le «Channel».

ENTRE VICHY ET LITTLE RISSINGTON

inoubliables que je viens de vivre.

Le plus dur n'était pas fait car maintenant la radio était anglaise et moi pas vraiment !

J'aurai voulu qu'une caméra me filme, livre de phraséologie anglaise ouvert sur mes genoux, en train de lire bêtement mon arrivée, les contrôleurs ne parlant pas français, le dialogue ne fut pas très facile. Je m'efforçais de poser des questions pour avoir des réponses par yes ou no . Ce brave homme me répondait «Roger», j'avais envie de lui répondre : moi c'est Eric ! Je fis timidement mon approche et «Roger» avait l'air d'accord.

Je garai mon Albatros derrière les gros avions et quittai mon gilet que les Anglais regardaient bizarrement. Je fermai mon plan de vol auprès d'une charmante hôtesse qui s'étonnait de la présence d'un Microlight en provenance de la France. Autorisation en main, no problem !

Petite collation et départ pour Little Rissington, lieu du Championnat d'Europe. Récapitulons : Vichy-Abbeville : 490 km, Abbeville-Lydd : 140 km, il ne me reste plus que 230 km et je serai arrivé a Little Rissington !

Là, le paysage change, les parcelles sont plus petites et plus vertes qu'en France et il y a des aéroports partout, en service ou désaffectés. Je remarque très vite que la réputation de l'Angleterre pour l'aviation est réelle.

Après un slalom entre les nombreuses zones réglementées et les Boeing qui passent à quelques kilomètres de moi, Little Rissington se fait sentir lorsque je rencontre quelques ULM en reconnaissance à environ une vingtaine de kilomètres de la base de la «Royal Air Force» (Comme Christophe Colomb avec les mouettes, je crie : Terre !).

J'intègre tant bien que mal le circuit au beau milieu des furieux qui s'entraînent pour la première épreuve de précision d'atterrissage de demain. Je pose (pas dans le 250 !) et les commissaires très déterminés me guide pour le taxiway.

Ouf ! Je suis content d'être enfin arrivé ! Il est 17 h 30 : Environ 900 km de parcourus et 8 h 30 de vol dans les pattes ! Je pars rejoindre mes copains de l'équipe de France et déguster une bonne pinte de bière bien fraîche et bien méritée.

Le soir, un gros dodo avant l'épreuve de PA de demain qui débutera les Championnats, mais c'est une autre histoire...

En haut : vers Abbeville.

Ci-dessus : le cap Gris-Nez.