n°13 avril 87 · 26f50 · canada 5,75 $ · 200 FB

VOL moteur

ULM · ATL · EXPERIMENTAL

M 3295 - 13 - 26,50 F
3793295026509 00130

Par Jean-Claude Guerréro

MA SAISON GALÈRE

200 heures de vol entre le 6 juin et le 31 août, 5000 km parcourus entre Vesoul-Fréjus-Béziers-Macon, le Golfe d'Ajaccio et cela quasiment tout le temps au dessus de l'eau.
Fréjus et le mistral (le vent) avec des pointes à 30 knts
Béziers, la tramontane, ses dégueulantes et sa plage
Ajaccio, l'aéroport de Campo Dell Oro et ses contacts radio incessants "ULM 2 AJ au point Whisky"
"Ulm 2 AJ, j'ai un problème.."
"Ulm 2 AJ, je vais à l'eau...plouf"
J'essaye de faire le point, mais avant tout je sais une chose. Je ne veux pas recommencer une nouvelle saison galère !

Mai 86

Cet hiver, j'ai fait un dossier : belles photos, une prose percutante et des propositions pour faire du tracté de banderole sur la côte d'Azur. Le conseil général de haute Saône est séduit et me signe un contrat de 100 heures à faire entre Menton et Perpignan. Comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, Jean Roger Renucci du centre ULM Corse me contacte pour louer mes services en tant que pilote banderoleur, ça doit se passer à Ajaccio, j'accepte. On est fin mai.

Jeudi 5 juin Vesoul

J'enfile ma verrière, car sur le Sirocco, la verrière s'enfile comme une chaussette plutôt qu'elle ne se pose. Le moteur tourne sans vibration depuis que j'ai installé la nouvelle hélice tripale à pas réglable d'Alain Petit. Sur moi, j'ai la combinaison O.ZEE offerte au championnat du monde par VLD, à côté des cartes une trousse à outils, de l'huile, mes papiers et ma brosse à dent. C'est tout ce que j'aurai en permanence sur moi pendant deux mois et trois semaines. Je dois rallier Vesoul à Fréjus par Grenoble et Sisteron. Je l'ai déjà fait en 85, une rigolade, du moins je le crois ! Dernier signe à mes enfants en rang d'oignon, à ma femme, et je pousse la manette des gaz. Les herbes que mes roues viennent de quitter, je ne les refoulerai que dans 88 longs jours de vol, d'angoisses et d'émerveillement. Après avoir essuyé la neige et la grêle (pas mal pour un 5 juin), je me rends compte que j'ai mis un pas trop grand à mon hélice et, chaque fois que je suis obligé de réduire les gaz, j'ai l'impression que le moteur va s'arrêter. Au dessus du terrain d'Arbois, je craque. En cinq set je me pose, c'est désert. Je change le pas, redécolle. Merde, cette fois j'en ai trop enlevé et l'hélice tourne comme un moulin à café sans café. Tant pis, je n'avance pas mais il est tôt et j'ai largement le temps devant moi. La suite me démontrera le contraire.

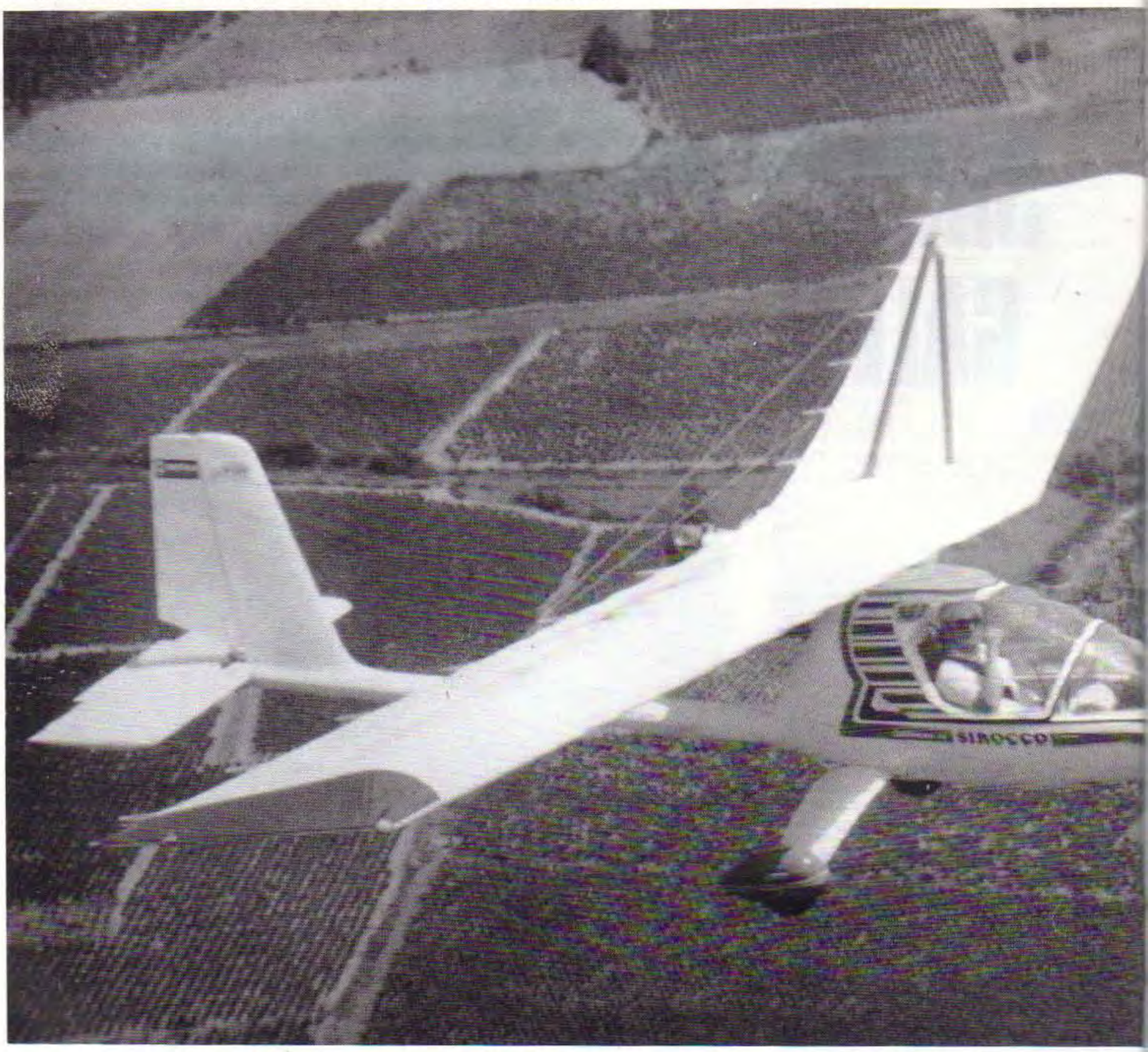


Le Baroudeur qui ira au jus.
Remarquez le petit réservoir supplémentaire au dessus du siège. Vraiment indispensable avec le Rotax 532 qui engloutit ses 20 litres à l'heure en tracté!

Pilote avion et en plus... sympa !

J'entreprends le survol des massifs du Jura. Le plafond baisse et les gros cumulus menaçants se soudent de plus en plus. De "on top" je passe sous la couche par prudence et bien m'en prend. A la hauteur de Bourg en Bresse le temps est de plus en plus pourri et tourne à la pluie. Je me fais secouer comme il se doit, mon hélice mouline, il pleut et au loin une énorme masse nuageuse me barre la route. Une décision s'impose. Je consulte la carte et, 30 minutes plus tard je suis posé à l'est de Lyon sur le terrain de Morestel. Il est 15 h, j'ai volé 3 heures.
"Bonjour, j'arrive de Vesoul, est-ce que vous pourriez me servir de l'essence car je dois arriver à Fréjus avant ce soir !" Jean-Yves Pigeat, un grand bonhomme à l'air doux et à l'accent qui fait penser à la rosette de Lyon, me dévisage comme si mon rimel avait coulé.
"Vous n'y pensez pas, j'ai téléphoné à la météo, tout est bouché à partir de Grenoble, on ne passe plus, faut attendre demain ..." J'ai du tellement bien me plaindre, ou réhausser mon maquillage, que j'ai fini dans le canapé lit de sa coquette maison après un plantureux repas préparé par sa jolie brunette de femme. Merci monsieur Pigeat.

Me voilà au dessus des vignes de Sérignan à côté de Béziers, à deux pas du terrain de Landri. (Photo B. D'Otreppe). A droite, en vol avec ma banderole "La haute Saône à l'est du nouveau".



Adieu Sisteron, bonjour Montélimar

Départ le lendemain à 9h15. La météo de Lyon annonce le black out sur toutes les basses Alpes et prévoit un coup de mistral dans la vallée du Rhône. Je dois absolument être à Fréjus ce soir avant 6 h car mon bateau pour Ajaccio part de Nice à 8 heures. A contre coeur j'opte pour la vallée du Rhône en empruntant le cheminement VFR de Morestel à Roussillon. Je fais les 85 km à 200 mètres/sol sous les nuages au dessus d'une campagne vallonnée sans point de repère très évident et je débouche sur une vallée du Rhône pleine de promesses ensoleillées. Tout va pour le mieux mais, dès que je passe Montélimar, je suis pris dans un mistral turbulent au possible qui, à 200 m/sol me fait constater avec angoisse que j'ai presque 90 degrés de dérive avec ma route qui passe par Vaison la Romaine, Carpentras, et le nord d'Aix en Provence bref, toute la vallée côté relief. Avant d'arriver à Carpentras, je craque. Un rapide coup d'oeil sur la carte et je monte à 3300 m. Là, le calme enfin retrouvé me permet un vol de 160 km en direct vers Fréjus par le nord d'Apt, Vinon, le lac de Ste Croix, Draguignan et enfin Fréjus le but de mon voyage. Après une descente interminable de 40 mn passée à me battre contre les pompes, je réussis à me poser sur la petite piste de 360 m d'Aviasud, vent de travers. Il est 13h30, j'ai volé 4 h. Bernard d'Otreppe m'accueille, il est seul car François Goethals est parti au Canada livrer un Mistral. Je replie





les ailes de mon Sirocco qui doit rester ici. Plus tard, train vers Nice. Encore plus tard le bateau où j'embarque vers le Golfe d'Ajaccio, les yeux encore plein de nuages.

Bonjour Ajaccio

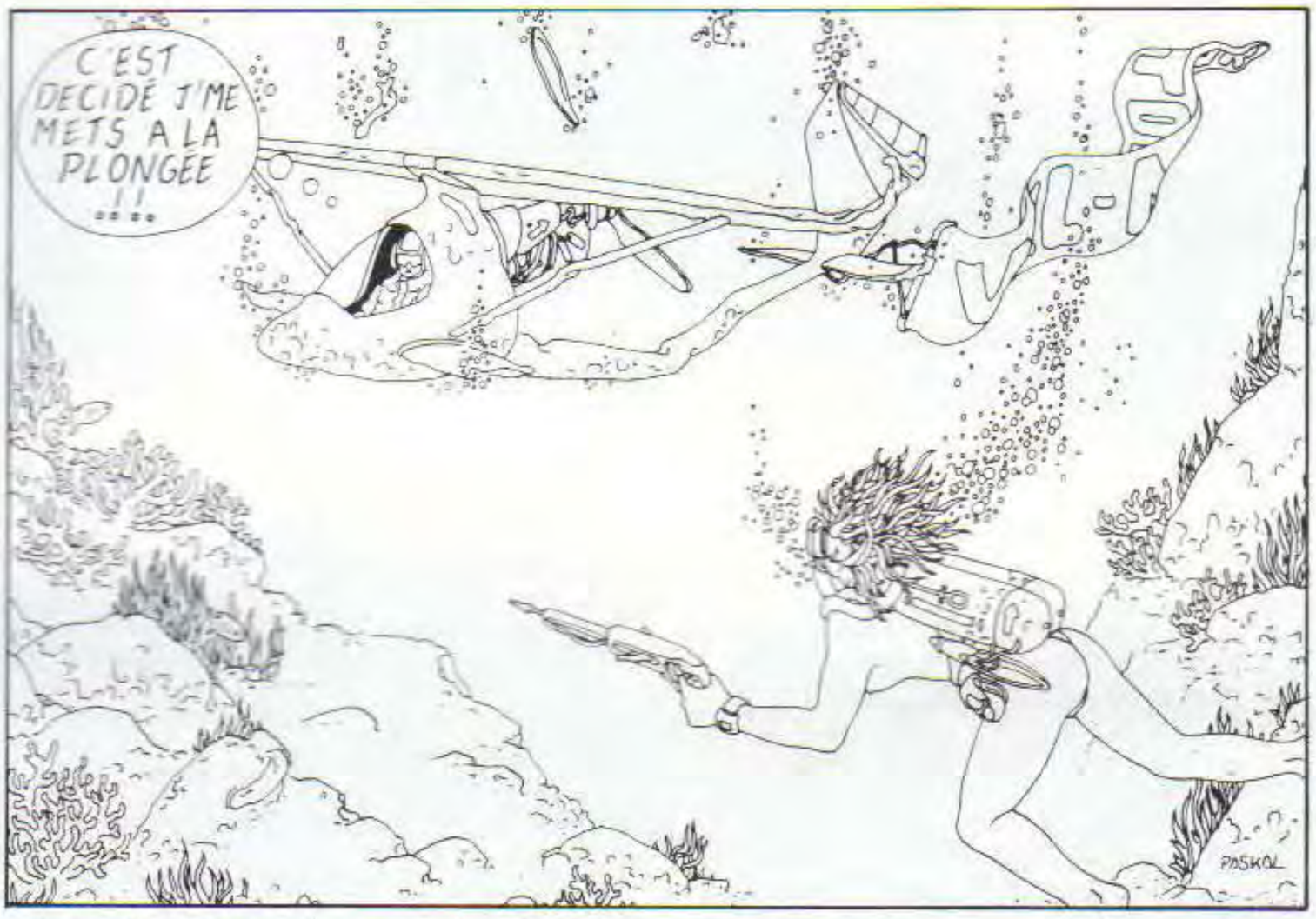
Ajaccio, mer turquoise, rochers grenats et une odeur d'eucalyptus permanente. A la gare, Jean Roger Renucci, PDG de Corse Aéro Diffusion et ancien champion de moto-cross, la vingt-cinquaine tranquille, m'attend accompagné comme il se doit de l'une de ses nombreuses conquêtes, île d'amour oblige... Présentations et tra là là... Mon travail sera simple : tracter des banderoles autour du Golfe à partir de l'aéroport de Campo. Il y a 300 heures à faire pour une moyenne journalière d'environ 5 heures. Il m'arrivera d'en faire 21 en trois jours...

Petit au milieu des grands

L'aéroport de Campo dell' Oro, pour un ULM, c'est Orly ! On y côtoie des 737, des Mercures, des jets privés, des Mirages, des Supers Frelons ainsi que les Transalls de la postale. Je vous assure que la première fois que je me suis annoncé à la radio pour la piste 28, arnaché dans un Baroudeur que je ne connaissais pas, afin de survoler la flotte, dans une région inconnue, au milieu d'une ATZ et dans un trafic aérien incessant... J'étais pas, mais pas fier du tout !! Malgré cela et grâce à la gentillesse (oui, oui !) des contrôleurs, il n'y aura aucun problème relatif à la circulation des ULM dans l'ATZ pendant tout mon séjour... sauf quand j'irai à l'eau, mais c'est un autre problème !

Histoire d'ULM, 1er épisode

A l'eau, j'y suis allé, Jean Roger aussi. La panne moteur au dessus de la flotte, ne casse souvent que le moral et égratigne la fierté. Par contre, sur terre on a plus de chance de casser. Jean Roger en sait quelque chose, surtout avec un certain appareil bi-moteur. Voilà l'histoire. En 85, Jean Roger commande un ULM biplace côte à côte et bi- moteur. Le constructeur lui livre l'appareil 1 an plus tard juste 15 jours avant mon arrivée. Quatre heures de vol après, l'ULM piloté par Jean Roger, se crasche à côté de la piste 28 suite à la panne d'un des moteurs KFM. D'après le constructeur, l'appareil pouvait voler sur un seul moteur, d'où l'intérêt de la formule. Aujourd'hui Jean Roger apporte la preuve que non ! Mais le plus beau de l'histoire n'est pas là. Suite au constat de gendarmerie relatif à l'incident dans une ATZ, l'appareil accuse sur la balance des gendarmes un poids de... 225 kg à vide ! !!
Jean Roger s'en est tiré sans une égratignure, mais je vous laisse méditer sur son expérience, forcée, de pilote d'essai.



La galère commence

Ma 1ère heure de tracté est un enchantement, le circuit est simple. Décollage en 28, remonter le Golfe jusqu'aux Iles sanguinaires, demi tour et affichage à 80 m/mer jusqu'à l'autre extrémité du golfe. Le retour se fait en direct par Porticcio au milieu des baies, on longe la piste principale et, après autorisation de la tour, on coupe l'axe pour rejoindre la piste 28 qui nous est spécialement réservée. Là, mon assistant banderole m'attend pour en accrocher une nouvelle et c'est reparti. Enfantin et fabuleux ! L'air est limpide, le vent marin est doux et calme comme s'il voulait me souhaiter la bienvenue. L'eau vue d'en haut est d'une transparence et d'un bleu à vous faire pousser des nageoires. Pendant ma deuxième heure, je suis sous le charme et mes pensées me portent à croire que je fais là un bien agréable travail. C'est l'instant que mon Rotax 377 choisit pour serrer ! Sans trop réaliser ce qui m'arrive, je me retrouve posé sur la plage, déserte à cet endroit, la banderole larguée dans la mer, en train d'attendre la gendarmerie, assis dans mon Sirocco. Déposition, nom-

bre d'heures de vol, nom du papa et de la maman... Le plus comique de cette malheureuse journée c'est quand je me retrouverai dans le Sirocco sans aile, remorqué sur la route pour revenir à l'aéroport tout proche, un gendarme devant et derrière pour nous ouvrir la route et arrêter les automobilistes bouches-bées qui n'en revenaient pas de voir un pareil attelage ! Une déposition, j'aurai l'occasion d'en refaire une quinze jours plus tard, ma poire d'amorçage s'étant bouchée, j'irai au jus avec cette fois le Baroudeur en plein centre ville devant la plage St François. Là, j'aurai droit à une belle photo de l'appareil renfloué sur le canard local, avec le titre ronfleur "vent de panique à Ajaccio, un ULM se pose sur la plage !" Connard de journalèux, j'étais dans l'eau ! Après cette deuxième "vache" le district nous interdit de vol pendant quinze jours : dur dur ! On en profite pour monter le Weedhopper que Marc Mathot nous a envoyé et j'aurai droit au vol d'essai de la machine sur flotteurs. N'ayant jamais fait de deux axes et encore moins d'hydro, j'arriverai quand même à faire voler l'engin pendant 15 minutes. La peur de ma vie et je jure que je ne recommencerai pas... tout seul, s'entend ! Le 10 juillet approche où je dois remonter à Fréjus pour faire mon contrat de banderole sur le littoral méditerranéen. Jean Roger devra continuer seul, avec ses problèmes ! J'en ai marre de l'ULM et je commence un peu à angoisser au dessus de l'eau.

Retour à Fréjus

C'est dans cet état d'esprit que je rencontre François Goethals qui m'attend à l'aéroport de Nice. Je lui raconte mes déboires mais ne suis pas au bout de mes surprises ! Il m'apprend qu'un de ses pilotes, Yves Lussat avec qui je sympathiserai au point de me faire héberger 10 jours gratis après l'hospitalité de Bernard, est allé à l'eau en Sirocco, suite à la rupture de la rotule qui commande la profondeur. Mauvais entretien et manque de lubrification. Yves s'en est tiré, après une chute de 50 m dans la mer, avec mal au dos. L'appareil devait revoler une semaine plus tard, le fuselage ayant encaissé tout le choc en se délaminant. Un autre de ses pilotes, toujours en Sirocco, a pilé la machine championne du monde, en tracté de banderole à l'atterrissage. Le pilote s'en est sorti mais pas la machine ! Je dépannerai Aviasud pendant une semaine, presque contre mon gré, en me faisant avoir au sentiment par ce grand machin de François et son sourire à vous bouffer si vous refusez. Enfin, j'ai été tellement bien reçu...
Cette semaine à travailler exclusivement pour Aviasud m'a permis de fraterniser plus particulièrement avec Gilbert Royer le mécano maison qui est aussi compétent, qu'il a mauvais caractère. Gilbert s'est monté, petit à petit un Sirocco et le résultat est, ce que devrait pouvoir être les machines de série. Il a quand même mis presque deux ans ! Je ne veux pas par là dénigrer le produit fini Aviasud mais, je vois que, à 82000 F actuellement un Sirocco devrait pouvoir être comme celui de Gilbert, c'est à dire avec un luxe de détails, de finition, qui justifierait pleinement un achat quand même important. Mais il faut bien le reconnaître, le temps qu'un particulier consacre à sa machine, ne peut pas être comparé avec les impératifs de prix d'un montage en série. Dommage !

La haute Saône à l'est du nouveau

Ca, c'est le texte de la banderole que je dois tracter pendant 100 heures de Menton à Perpignan, pour le conseil Général de Haute Saône. Cette reconnaissance quasi officielle du tracté de banderole en ULM n'est pas pour me déplaire et c'est avec énergie que je m'élance le 13 juillet dans la baie de Fréjus, en direction de Cannes puis Nice. Je resterai 13 jours à effectuer mes tractés en compagnie d'Yves, le pilote de chez Aviasud. L'angoisse de la carafe moteur au dessus de l'eau, acquise à Ajaccio ne s'estompera pas dans les rabattants du cap Benat, ni dans les dégueulantes de Port la Galère (le bien nommé) malgré le survol quotidien, des Iles de Lérins ou du magnifique bateau ancré dans la baie de Cannes qui a servi à Polanski pour tourner le film Pirates. Le temps de faire les 40 heures prévues dans cette région et, le 27 juillet au matin, je m'envole pour Béziers la dernière étape de mon contrat. Ma banderole suit, envoyée la veille par le train. Fréjus-Béziers, 350 km de survol maritime au dessus de la grande bleue. J'ai des matelas gonflables dans les ailes, au cas où ! Ce vol restera dans ma mémoire d'Ulmiste voyageur. L'air est limpide et chargé d'iode. Le soleil se reflète sur toutes les vagues et sur les voiles blanches des bateaux que je survole. Avant de pénétrer dans la zone de Montpellier, ma radio rend l'âme. Je contourne l'ATZ par la mer, à 5 km des côtes et 20 m/mer. Là, plus d'angoisse je suis la mouette dans le vent, je respire cette liberté, à pleins poumons. Les pieds dans le bleu, la tête au soleil, poisson et oiseau, je suis en ULM !

Chez Landri, con !

J'arrive chez Gérard après 4h30 de vol, rien chez lui n'a changé depuis mon passage l'année dernière, avec Bernard d'Otreppe, quand nous nous rendions en vol pour le championnat de France à Oloron. Toujours aussi accueillant et volubile, son hospitalité se manifeste par un repas au restaurant devant une énorme paëlla suivi d'un gros dodo à la maison, dans le lit de sa petite dernière. Moi qui vient chasser sur ses terres et lui manger un peu de soupe sur la tête, je trouve formidable cette façon d'agir et je comprends mieux pourquoi il est aujourd'hui l'un des professionnels les plus avisés et appréciés du petit monde ULM. Nous aurons l'occasion de tracter nos banderoles de concert en formation devant les plages de Valras ou du cap d'Adge. Lui devant, moi derrière faisant le guet afin de détecter les avions kamikazes qui ne manquent pas de nous foncer dessus à la 1ère occasion.

Histoire d'ULM 2ème épisode

Un matin, Gérard me demande si je veux convoyer le Maestro, car il doit livrer un Quick-bi à son propriétaire comme cela, nous reviendrons ensemble. J'accepte et nous voilà parti, à la queue leu leu, pour la base du Canet distante de 100 km. Arrivé sans encombre, je fais la connaissance du propriétaire, instructeur avion et ULM, que Gérard a lâché deux ans et demi auparavant. Après une remise en main en double, voilà mon bonhomme au décollage pour un nouveau lâché. Mise de gaz, l'aile embarque, il veut contrer au pied (y'a pas de palonnier sur le Quick !) coupe et se repose, l'aile droite à terre. Gérard et moi le regardons goguenards, lever désespérément les bras afin de couper le moteur, du moins le croyons-nous... On remet le bonhomme en piste et nouveau décollage. L'appareil monte franchement et... le moteur s'arrête. Comme au ralenti, le Quick bascule doucement vers l'avant et d'environ cinq mètres, percute le sol à 45 degré. Le gars, au milieu des tubes tordus, gueule aux petits pois! Samu, pimpon, il s'en tirera avec deux disques tassés. Que s'est-il passé ! Quant à son premier décollage manqué, il levait les bras, ce n'était pas pour essayer de couper le moteur comme nous le croyions ! Non ! Il coupait simplement l'essence ! ? "Réflexe avion" nous dit-il par la suite ! Mauvais réflexe ULM, n'est il pas ?

La galère se termine

Les quarantes heures que je ferai chez Landri, entre Montpellier et Perpignan seront quand même plus relaxes, malgré la tramontane (ouh que j'aime pas !) les dégueulantes joufflues, et patin couffin. Bref, toujours au dessus de la flotte avec une banderole aux fesses , un taux de montée faramineux d'1,50m/s et une température culasse unique objet de mon attention. Ce qu'il y a de reposant, dans cette région, c'est que les plages sont immenses et que, en cas de pépin on peut toujours espérer se poser sur l'arrière plage en imitant le cri de Tarzan pour éloigner l'estivant pain-d'épice qui ne vous aurait pas vu. Evidemment, faut pas trop compter dessus et la consigne est de se foutre à l'eau malgré tout. D'après Gérard "vis à vis du district avec lequel j'entretiens de bons rapports, ça ferait désordre de ramener un parisien empalé au bout d'un Sirocco comme un rognon sur une brochette, con !"
Après avoir évité quelques collisions avec les avions banderoleurs du coin qui nous foncent dessus comme la misère sur le pauvre monde, je repars de Béziers le 7 août et rejoins sans escale Belleville/Saône pour voir mon copain Teffaud qui est sur le départ pour le championnat de France,



A gauche de l'auteur, Jean Roger Renucci devant le bureau du centre ULM corse à Campo dell' Oro. Le ciel lui est tellement tomber sur la tête qu'il a gardé son casque et vient récemment de partir pour le Brésil en laissant l'ULM Corse à son avenir...



En vol, le long des Préalpes. C'est chouette l'ULM.

350 km en 4h00. Vol sans problème à 3000 m, comme la grande course 85 où je me suis tant ennuyé, à part une envie de pisser terrible qui me prend à Aubenas et qui ne me lâchera que dans le gazon du terrain de Pisay. La prochaine fois, je ne pisse pas avant la grande course.... Le lendemain, 2h30 de vol me suffisent pour rallier Belleville au terrain à vache situé devant ma maison à côté de Lure. Je plie la bécanne et, le temps de faire un calin à ma douce, trois jours plus tard, je repars en train pour Ajaccio. Là je reprends du service avec le Sirocco où une fois de plus je manque d'aller au jus. Je passais Porticcio quand le moteur se mit à tourner sur un cylindre. Je largue la banderole sur des rochers et, face au vent, j'attends de toucher la mer. A 10 m, le moteur repart. De retour au terrain, je constate que la culasse est complètement desserrée . Ce sera mon dernier vol : fatigue et angoisse, ma saison est terminée.

Epilogue

Je pense que certains d'entre vous envieront la chance que j'ai eu de voler dans des endroits comme le Golfe d'Ajaccio, Nice, Cannes, St Tropez, Sète ou Perpignan. C'est vrai, c'était beau, bleu et ça sentait bon le sable chaud. Malheureusement, je n'étais pas en vacances. J'étais là pour faire un boulot et aller jusqu'au bout dans des conditions parfois limites, de vent de turbulence, de régime moteur, avec une banderole et seulement 35 cv pour me tirer de tout cela. La mer c'est beau, oui, mais dans la perspective de ce contrat que je devais assumer, de ma machine, unique capital en ma possession, je vous jure que quand j'entrais dans la baie de St Tropez ou celle de Cannes et qu'incroyablement je me faisais mettre sur la tranche par les rabattants, dégueuler à - 4 mètres, moteur à fond, n'arrivant à faire monter que la température moteur, et bien je vous jure que dans ces moments là et même après, surtout après, j'aurais tout donné, la mer le sable et les petits poissons, pour ne pas être foutu dans cette galère. L'ulmiste que je suis aujourd'hui, n'est pas le même qui s'élança, plein d'insouciance, en vol le 5 juin. Non pas que ce que j'ai fait, aucune bête ne l'aurait fait, non ! Mais maintenant je sais ! Je sais que l'ULM est fait pour le vol de loisir, et c'est tout !!! Bien sûr qu'on arrive à travailler avec, la preuve ! Mais quelle dépense d'énergie ! Que de stress ! Ce que j'essaye de dire est simple. Le matériel actuel, appareil ou moteur, n'a jamais été, au départ, pensé pour autre chose que le vol de loisir. Au regard de tous les ennuis de Renucci, d'Aviasud et des miens, je sais que l'ULM de travail aérien doit être plus exigeant en fiabilité moteur, confort de vol, défense en roulis, entretien, taux de montée etc... Tout cela, je ne l'avais pas, j'ai fait avec et le referai, à défaut de l'appareil idéal... avec l'expérience.