AVIATION GENERALE

AVIASPORT

E DU PILOTE



HENRI PESCAROLO : l'aviation et le sponsoring

SARSAT - COSPAS, les satellites qui sauvent

ESSAI RETRO : LE NORD 3202

M 1153 - 354 - NOVEMBRE 83 - FRANCE 15 F - SUISSE

18 inscrits, 6 abandons. Quelques commentaires s'imposent :

• **Des trains trop légers** – A part Alain Dreyer et Georges Kany qui ont eu des problèmes de moteur, tous les autres pilotes ayant dû abandonner ont été victimes de terrains trop courts ou accidentés. Moralité : les ULM n'ont pas les aptitudes de décollage et d'atterrissage en campagne adaptées à leurs prétentions. Il faut des trains plus robustes et plus souples.

• **Aucun accident corporel**, malgré les nombreux pépins matériels. Les structures sont donc suffisamment protectrices, même en utilisation « musclée ».

• **Pendulaires, trois-axes** – La preuve a été faite par Alain Teffaud qu'on peut aller aussi vite ou même plus vite en pendulaire. Ce n'est donc pas la formule qui fait la vitesse, mais plutôt le parti-pris du constructeur et la détermination du pilote.

• **La vitesse en ULM** – On redoutait que les concurrents ne dépassent les limites de sécurité. Il n'en a rien été, car les impératifs de consommation, d'escale (quatre étapes étaient imposées par le règlement, preuve photo à l'appui) ont fortement tempéré les ardeurs.

En résumé, et suivant la formule consacrée, les meilleurs l'ont emporté. Parce qu'ils ont fait les meilleurs choix de machine, de navigation, de croisière, d'altitude, d'escales. Chacun a mérité ce qui lui est arrivé, pleinement, sans intervention du hasard. Ce fut donc une vraie compétition, honnête, sportive. Il faudra que la Commission Compétition de la FFPLUM s'en inspire largement pour la rédaction du règlement des premiers Championnats de France d'ULM, en 1984...

(Photos H. Aupetit – VLM)

CLASSEMENT

			Arrivée Mardi
1	B. d'Otreppe	Sirocco	9 h
1	F. Goethals	Sirocco	9 h
3	B. Chaveau	Vector 62	9 h 36
4	A. Teffaud	Puma Sprint	9 h 39
5	H. Aupetit	KDA-Typhon	18 h 49
6	Ph. Tisserant	Ascender II «	16 h 59
7	J.M. Peuffier	Merlin Nimrod	18 h 40
			Mercredi
8	R. Magallon	Baroudeur Bi	14 h 37
9	P. Morel	Lézard-Vampire	15 h 52
9	A. Prévot	Denis-Vampire	15 h 52
11	L. Pérédis	KDA-Typhon	17 h 35
11	O. Rumolosso	Samurai	12 h 35

AVIASPORT
ABONNEZ VOUS!

DEUX SIROCCO EN VADROUILLE

par François GOETHALS

Contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, les constructeurs d'ULM volent relativement peu, trop absorbés qu'ils sont par leurs problèmes de production, de mise au point, etc... Aussi lorsque René Coulon et Philippe Tisserant nous parlent de la « Grande Course » organisée au sein de la FFPLUM, nous décidons d'emblée d'y participer, tant le projet et sa philosophie nous séduisent.

Et puis, histoire de se mettre en jambe, pourquoi ne pas rallier Blois en vol depuis Fréjus ? Le projet prend corps : un cross country de près de 2500 km et une trentaine d'heures de vol, sans voiture suiveuse ni assistance d'aucune sorte. Pas un record, mais du « vrai » vol ULM, avec les angoisses, les imprévus mais aussi les joies profondes que cela comporte.

La veille de notre départ, je me débats encore au milieu des problèmes administratifs que pose l'expédition de deux appareils en Corée du Sud. Toute l'équipe d'Aviasud Engineering a mis les bouchées doubles pour sortir mon appareil à temps; merci les gars !

Bernard d'Otreppe s'est occupé de l'intendance et fignole son appareil, notre bon vieux Sirocco N°03. L'adaptation d'un réservoir de 40 litres en stratifié moulé constitue la seule modification apportée à nos machines, motorisées avec des König 430 D réductés. Nous emporterons l'équipement suivant : mini-caisse à outils, quelques pièces de rechange, fil de fer, scotch, bougies, corde, radio VHF, vêtements de rechange, sac de couchage, housse de cockpit, cartes, appareil photo, piquets d'amarrage, casque, parachute, 4 litres d'huile et une cinquantaine de documentations (business is business !).

Le gros des bagages est tout simplement glissé entre l'intrados et l'extrados de l'aile. Le poids est l'ennemi N° 1 : à la pesée au départ, j'accuse 45 kg de plus que le poids maxi autorisé. Celà me donnera quelques soucis pour redécoller à 1000 m d'altitude...

Fréjus – Blois

Nous décollons le jeudi 22 septembre à 15h10. Au revoir Fréjus Contrôle, à la semaine prochaine !

Arrivée à Aubenas après un vol facile : le temps est splendide. Nous retrouvons là le Sirocco prototype, qui a toujours bon pied bon oeil. Verre de l'amitié au bar de l'aéro-club, puis dodo !



En montagne, nous choisissions des terrains en pente qui nous permettaient de redécoller en quelques mètres...

Après avoir fait les pleins (à l'Avgas; c'est plus cher mais tellement pratique !), nous décollons à 11h37. Nous avons interverti nos hélices, car mon moteur vibrait beaucoup et nous soupçonnions qu'un mauvais équilibrage en était la cause. Effectivement pour moi ça va beaucoup mieux, mais Bernard vole maintenant en vibro-masseur !

Cap sur Nitray, via St. Flours, Ussel, Gueret. Pas un nuage dans le ciel, et aujourd'hui nous avons le vent dans le dos ! Les paysages sont magnifiques, nous sautons d'une vallée à l'autre, en utilisant les ascendances sur les versants ensoleillés. En vue d'Ussel, il devient temps de ravitailler; premier passage infructueux sur l'aérodrome d'Ussel : il n'y a pas âme qui vive. Nous décidons de nous poser à Guéret, où j'emprunte la voiture d'un pilote local sympa pour aller faire les pleins.

Nous redécollons à 16h40, et arrivons en vue de Nitray après 1h40 de vol. Nous cerclons au-dessus de la maison de René Fournier, prévenu de notre arrivée. Grand geste du bras, il nous a vu et nous allons nous poser au chateau de Nitray, où sont installés les ateliers de Fournier Aviation.

Nous passons la soirée chez les Fournier, dans leur belle demeure du 17ème. Nous racontons nos vols, il parle des siens et de ses avions-planeurs... Le courant passe, la soirée est trop courte.

Le lendemain, nous improvisons un petit « fly-in » : il y a là le RF 10, le RF-5 d'Etienne d'Halluin, propriétaire du chateau, les deux Sirocco, et un Robin. Nous essayons le RF 10 : c'est fin, silencieux, rapide : j'aime ! Le pilote « maison » vole ensuite en Sirocco; grand sourire à l'atterrissage; lui aussi il aime !

Nous décollons ensuite pour Blois, après avoir remplacé le flexible d'échappement de Bernard, qui n'a pas résisté aux vibrations (celles-ci ont été totalement supprimées en intervertissant les pales sur le moyeu d'hélice (1). Merci René, merci Etienne d'Halluin, à une prochaine fois peut-être !

la grande course

Nous avons vécu cette épreuve comme une vraie course : l'important était d'arriver bien sûr, mais d'arriver premier. Aussi lorsque peu après le départ, nous vîmes le Pathfinder de Patrick Poulet nous dépasser, le moral en pris un coup ! Nous étions cependant décidés à ne pas prendre de risque inutile : après tout, nos Siroccos devaient nous ramener à Fréjus. Ce fut finalement payant.

La course s'est jouée sur les motivations des concurrents, et bien sûr sur le choix des atterrissages en campagne avec ravitaillement. En ce qui nous concerne, la puissance de nos moteurs (20 cv tout juste) et notre surcharge imposaient de choisir les terrains en fonction des possibilités de redécollage et non de la proximité d'une station d'essence. D'où des temps de ravitaillement longs (1h40 minimum). En montagne, nous utilisions le relief pour faciliter nos décollages et nos montées.

Nous avons volés ensemble pendant toute la course, et n'avons pas ressenti l'ennui qu'ont connu certains concurrents; un code de gestes assez élaboré nous permettait de communiquer.

Les paysages, les contacts humains, les décharges d'adrénaline et l'arrivée en vainqueurs ex-aequo, tout fut inoubliable...

le retour

Pour aujourd'hui, mercredi 28, 320 km jusqu'à Belleville, où nous retrouvons Alain Teffaut et l'équipe super-sympa de l'Aéro-Club Charles Voisin. Nous décidons de faire du tourisme, et après 1h30 de vol, nous sommes en rase-mottes au-dessus d'un ancien aérodrome. La piste est en mauvais état; nous continuons, en espérant trouver un chouette coin pour nous dégourdir les jambes. Après 10 minutes, j'appelle Bernard : vague crachouillis en guise de réponse. Bizarre... Je fais demi-tour; pas de Sirocco à l'horizon ! En refaisant ma route, je le retrouve enfin : il est aux vaches dans une petite prairie.

Par radio il m'explique la panne : rupture d'une pièce du réducteur; peu de chances de réparer sur place. La mort dans l'âme, je remets le cap sur Belleville. Le lendemain matin, brouillard épais sur l'aérodrome : pas la peine de se presser, d'ailleurs je n'en ai pas envie. Un coup de téléphone à nos ateliers m'apprend que Bernard a pu réparer... avec de la colle et des clous ! Mais va-t-il repasser à Belleville ? Le brouillard se lève.

Vers 13 h., ronronnement caractéristique : c'est lui ! La réparation a tenu, et tient toujours d'ailleurs. Retrouvailles, discutage de coup. Le décollage fut « épique » : il dû trouver un terrain plus grand pour y amener les bagages, et décoller à vide en frôlant les clôtures...

Pour ce soir, ce sera Montélimar, où nous arrivons à la nuit après avoir traversé un petit grain.

Le lendemain, il fait à nouveau beau, et nous décollons pour la dernière étape de notre périple. Nous escaladons le Mont Ventoux par la face Nord, passons vertical Vinon, ça sent l'écurie ! Voilà déjà Fréjus, nous roulons jusqu'au parking; coupé, c'est fini. Nous sommes deux navigateurs qui rentrent au port après une longue sortie en mer, un peu déphasés. La presse est là, nous racontons, expliquons; nous volons encore...

•

Nous avons vécu une expérience extrêmement enrichissante à tous points de vue; ce genre de vol démontre, s'il en était besoin, que l'ULM c'est autre chose qu'un engin à tours de piste. C'est en réalité une façon merveilleuse de se balader et de « vivre le ciel ». L'assistance au sol n'est pas nécessaire; elle est même nuisible pour le plaisir du vol et son déroulement (rendez-vous ratés, etc...). En cas de pépins, aide-toi, le ciel t'aidera ! Ça marche : la preuve...

Voler à deux est plus amusant, et psychologiquement décontractant. La radio n'est pas indispensable : pour la « Grande Course », où elle était interdite, nous avions un code de gestes qui marchait parfaitement. Elle est cependant bien utile pour traverser certaines zones contrôlées.

Le poids, voilà l'ennemi ! Il rallonge vos décollages et réduit votre taux de montée. En montagne, nous choisissions des terrains en pentes qui nous permettaient de redécoller en quelques mètres.

Le confort en vol est important, car les étapes sont longues. Emportez des trucs à grignoter; ça tue le temps, qui est parfois long.

Enfin nous avons toujours eu le sentiment d'être malgré tout en parfaite sécurité. Quand Bernard a cassé, il était à peine à 100 m/sol, et s'est malgré tout posé sans problème. Volez toujours avec une vache à portée de vol plané, et votre appareil vivra vieux !...

1 C'est une hélice à calage réglable au sol, comportant deux pales indépendantes.

Devenez
INSTRUCTEUR U.L.M.
Un métier d'avenir !
Stages de formation :
- Initiation
- Perfectionnement
- Reconversion Pilote Privé
- Instructeur adjoint ULM
- Adaptation ULM pour instructeur avion

Encadrement par professionnels de l'Aviation

CENTRE NATIONAL DE FORMATION U.L.M.
Rustrel, 84400 Apt – Tél. (90).74.30.00

CUYUNA®



- Une gamme de trois moteurs avionnés, de 20 à 43 cv.
- Choisi par les plus grands.
- Service après-vente et pièces de rechange assurés.

— Réducteurs spéciaux et hélices —

SCFF B.P. 127, 06334 Grasse Cedex
Tél. (93) 70-03-19 — Telex 461531 F.