dlès

MAGAZINE

L'ATLAS 21
FINESSE A St HILAIRE
PARA-SKI, LA GAGNE !

M 1874 - 33 - 28,00 F
3791874028005 00330

N°33 - MAI 1987
FRANCE 28 FF - SUISSE 10 FS - BELGIQUE 216 FB

JUSTE UN BEAU VOYAGE !

par Pierre DUMONT



Photos P. DUMONT

En place gauche, l'auteur, Pierre Dumont, et son coéquipier, François Goethals, en vol au soleil de l'Espagne.

Encore un record ? Non, juste un beau voyage en ULM. Ou plutôt, en AUL, puisqu'il s'agit d'un Mistral, et la première liaison aérienne France Espagne et retour avec ce biplace. De quoi vous donner envie de naviguer au long cours en ultraléger pour la saison qui arrive, si vous n'avez pas déjà quitté les tours de piste prolongés en vol local de la majorité des autres pratiquants !

"Heureux qui, comme Hélice, a fait un beau voyage"

Pierre DUMONT et Joachim DU BELLAY

Nous décidons, par un soir de tempête au coin du rouge, Gérard, Patrice, François et moi d'aller voir en *Mistral* si les Championnats d'Europe d'ULM à Sanchidrian (Espagne) se déroulaient bien et sans nous. Gérard et Patrice étant de démonstration en vol au Luc le dimanche 14 septembre, nous nous retrouverons à la frontière. François Goethals et moi, nous sommes deux grands de 1,90 m d'envergure en moyenne, forts et ...bêtes, car entreprendre 3 000 km à deux en ULM avec bagages, appareils photos, documents, foie gras et bordeaux, ce n'est guère possible ! Au sujet de la charge maxi, François Goethals s'inquiète sur son manuel de vol de cons-

tructeur et moi, pour son confort. Conclusions : on enlève le réservoir d'essence, le moteur, et ça passe !

Samedi 13 septembre : starter !

L'arpentage angoissant de la piste de La Palud, à Fréjus (Var), tiendra lieu de cure d'amaigrissement. On fait le plein de carbu à ras-bord et mon *Mistral* qui a l'habitude de jeûner sur ma piste de montagne à La Garde-Freinet, se bouffe ce matin tous les chardons de La Palud pour se refaire une santé et, enfin, décoller ses deux énergumènes d'occupants. Nous voilà durement replongés dans la mécanique du vol : "François, sors donc les rames !", lui susurré-je dans le micro. Et pourtant, quelques minutes plus tard, nous voici longeant la côte avec une altitude confortable, direction Montpellier-L'Or.



Photographié depuis l'autre, l'un des deux Mistral survolant la Castille.

Le cheminement VFR avec les procédures radio Avions (Fanny Control, Marseille, Istres et Montpellier) a éveillé chez les contrôleurs un étonnement non dissimulé quand ils nous ont fait répéter le type d'appareil et son indicatif. - C'est encore une denrée rare, des poids plumes chez les lourds ! J'en profite pour les remercier vivement ici pour leur gentillesse, voire même leur attendrissement à nous intégrer dans les circuits de piste. Je souhaite aussi que les autres ulmistes respectent les consignes et procédures pour que la cohabitation et la bonne entente avec tous les usagers de l'Air continuent de s'améliorer.

Après 1 h de vol coincés entre l'eau couleur mercure et les stratus vulgaris, le soleil du cap Croisette décrispe nos sourires. La mer miroite. C'est beau... Le survol du golfe de Fos se fait en local de tankers, bananiers et autres méthaniers. Vaches ? - Non, veaux marins ! La Camargue, c'est autre chose : les stratus vulgaris se sont transformés en stratus merdiques de plus en plus épais et à Aigues-Mortes, la crasse. Impossible de passer. François opte pour un 180°.

- Moi, j'suis pas d'accord, c'est trop con !

La voie ferrée et la route nationale remontent vers Lunel : chic, du VFR ! Mais "à ne point perdre de vue le sol, d'angoisse nous font nos yeux équarquillés, belle marquise, mourir" (plagiat garanti). Enfin la couche s'estompe et nous apercevons plein Ouest l'étang de Maugio et le terrain de Montpellier-L'Or. Michel Boudeau nous accueille dans le hangar du RSA Languedoc-Roussillon, après nos 250 km à 110 km/h de moyenne. Il nous montre son enfant chéri : une splendide réduction d'un *Spitfire*, bien connue de tous les constructeurs amateurs d'avions ; puis il nous convie à un bien sympathique repas familial préparé par Evelyne pour continuer la discussion. François lui fait une courte mais belle démonstration des possibilités du *Mistral* auparavant. La soirée se terminera avec des amis dans les rues de Montpellier.

Météo du matin, chagrin !

Le lendemain, dimanche 14, sur contact radio avec l'autre aérodrome local, Montpellier-Fréjorques, nos craintes se confirment et le verdict tombe : transit par la côte refusé, conditions IMC annoncées. Nous insistons, on ne sait jamais. Et le contrôle nous autorise à contourner la CTR par le Nord. Sans commentaire (et c'est déjà un commentaire !). Sitôt dit, sitôt fait, et en route pour la bonne cuisine du Sud-Ouest.

A Frontignan, nous retrouvons la mer et les stratus : radada. A Sète, le plafond n'atteind pas le plancher des grues : nous préférons voler au-dessus de l'eau et slalomer entre les mâts des bateaux. A l'embouchure de l'Aude, nous quittons la mer, direction Lézignan-Corbières. L'air devient plus sec, plus chaud : nous reprenons de l'altitude et laissons Narbonne sur notre gauche. Les yeux un peu fatigués, nous commençons à chercher le terrain : surprise ! en plein dans l'axe, une piste suffisamment longue pour la navette spatiale. - Au bilan :1 h 30 de vol pour 150 km avec du vent de face.

Au sol, on ne peut pas mieux trouver : un fana de tout ce qui vole nous garde l'ULM pendant qu'un autre nous conduit dans un restaurant digne de la réputation du pays. A table, nous y retrouvons le comte de Saint-Exupéry, petit-neveu de Saint-Ex et cheville ouvrière du Club Aéronautique. Nous engageons une discussion à la fois à coups d'arguments et à coups de fourchettes (sur quoi ? - je vous le demande !). Sortis de table à 16 h, nous passons un moment à goûter ses vins (eh oui, Saint-Ex est viticulteur dans les Corbières) et à 18 h, la cave du *Mistral* est pleine.

Nous décollons pour Montescot, future plate-forme ULM à 15 km au sud de Perpignan. Le ciel s'est dégagé et nous descendons jusqu'aux Pyrénées avec un coucher de soleil superbe entre l'eau, la plage et le ciel. - Téléphonez-moi pour nous dire comment transformer 60 km de ligne droite en un vol de 1 h 15 dans une région splendide, je n'ai toujours pas compris ! Nous nous posons quand même à Montescot et là, alors là, l'ACCUEIL ! Nous étions attendus et sommes reçus à bras ouverts par Jean-Philippe Gravas, Michel Coll-Coll et Georges Sol. Ce dernier mériterait un article à lui tout seul : il fait tout ce que l'on ne peut pas imaginer en moto, vol ascensionnel, motoneige et autre *Défonce du Consommateur*. Bien sûr, en tant que personne sensée, vous vous dites : "Oui, intéressant, mais qu'est-ce qu'il en rajoute !". Non, non, non. Passez donc chez lui : il enregistre tous ses exploits sur vidéo-cassettes et se fait un plaisir de les commenter. Quant à Michel, lui, c'est aussi un personnage : il est arrivé avec une superbe vieille Traction Avant, radiotéléphone, casse-croute, TV sur 12 Volts et certainement un bazooka, super équipé pour monter la garde toute la nuit à côté du *Mistral*. Vous pouvez me croire, pas un moustique ne l'a détourné de sa mission !

Le lendemain, Eole étant en colère, nous restons tous à l'abri. Sur le tard, le *Mistral* 83 BB arrive par 25 noeuds de vent du sud-ouest : Patrice et Gérard sont exacts au rendez-vous.

Frontière

Prochaine étape : Gérone, Espagne. Décor : nous avons les autorisations de survol de territoires des DGAC espa-

gnole et française et celle de franchir la frontière en vol (télex). Restent les formalités de douanes et de de police de l'Air. A Gérone, nous serons bien accueillis mais le dernier aéroport douanier sur la route (Perpignan) nous refuse catégoriquement le droit d'atterrir. Grâce au savoir-faire et au dévouement de J.P. Gravas et de G. Sol, nous accomplirons les formalités ...en voiture !

0h 30 TU : envol pour l'Espagne avec nos deux ULM. Nous décidons de passer le Pertus. Vent de face 30 noeuds. Nous peinons sous le vent des Pyrénées. Plein pot pour monter, toujours monter. La température du circuit de refroidissement monte elle aussi. Un palier pour reposer la mécanique. La suite, ce n'est pas le pied : nous nous faisons secouer par les turbulences et passons le col entre ciel et terre. Moralité : quand vous voler à deux ULM, celui des deux qui est plus haut et plus loin peut toujours attendre l'autre, alors prenez le temps de le prendre !



L'ultraléger parmi les lourds. - Encore insolite, surtout de l'autre côté des Pyrénées !

L'arrivée sur Gérone se fait en descente lente avec, dans l'axe, la piste encore à l'horizon. Procédure radio en anglais (APP 120.90, TWR 118.50) et clôture du FLP (plan de vol). Nous nous posons en escadrille après un palier à 20 cm de la piste pour nous éviter 2 500 m de roulage dessus. Une voiture Follow-me nous guide ensuite jusqu'au parking. - Les hôtesses de l'air en plus et nous pourions nous croire aux commandes d'un *Jumbo*. Nous retrouvons avec plaisir notre ami Eduardo Amoros qui nous facilite les procédures d'aéroport et de douane en espagnol. Après un repas au *Bar de l'Escadrille ...et Sombrero*, nous repartons avec nos machines volantes en direction de Tossa. Là, Eduardo, propriétaire d'un *Sirocco*, a aménagé une piste fort sympathique mais ô combien particulière : elle ressemble à une casserole (avec la poignée) et nous nous y posons ...sans attacher. Pourtant, ça sentait le roussi : si vous ne voulez par transformer votre ULM en élagueur, n'entamez pas votre glissade trop tôt et trop basse ; j'ai testé pour vous !

Bon, passons aux choses sérieuses... Eduardo nous conduit en ville à son hôtel. Nous passons de la chambre ...au bar ....à la plage et à la mer. Tout ceci dans une petite baie magnifique. Avis aux amateurs : il accorde une remise de 20 % sur les chambres à tout pilote se présentant avec une licence en cours de validité (Hôtel *Mar Menuda*, Tossa, tél. 19-34-72 34 1000). Après le bain de mer, repas de poissons gargantuesque. Eduardo nous fait entrer dans son petit monde et la nuit qui s'ensuit est arc-en-ciel sinon blanche : je vous jure que ça déménage (comme la moutarde !).

Un pilote ne boit jamais, en vol

Nous décollons pour Saragosse, au radar ou presque. Le paysage est beau, verdoyant, et nous entamons une journée à calembours, dans le style :

- Dis donc, t'as vu, il n'y a pas beaucoup de vaches, hum ? constate François.
- Non, il n'y a que des taureaux en Espagne, lui rétorque Pierre.

Puis la verdure disparaît pour laisser la place à une grande étendue désertique. J'entends François monologuer dans son micro. Il prie saint Rotax et marmonne :

- B..., si on carafe, il nous faudra au moins deux jours de marche pour sortir de là !

Plus nous progressons au-dessus du désert et plus cette durée de marche augmente.

- Les plus désespérés sont les champs les plus beaux, le rassuré-je.

Et je descends à la cave chercher une bouteille de Saint-Ex. Faute de méchoui, on s'en ouvre une. Et plop ! émet le bouchon aux oreilles de Gérard et Patrice somnolents dans les brumes de notre fréquence radio pirate. Mais malgré tous nos efforts le ravitaillement en vol de leur 83 BB ne sera pas concluant.

Après 3 h 30 de vol, Saragosse est en vue. Nous cherchons le terrain de Villamayor, à 3 km au nord-est de la ville : rien. Le carburant du 83 BB se fait rare. J'apperçois une jolie piste goudronnée : "J'ai le visuel, ça y est !". Et nous nous y posons royalement. C'est le cas de le dire, du reste, car si nous sommes accueillis cordialement, il s'avère qu'il s'agit d'une piste privée, propriété de Sa Majesté ...le roi d'Espagne ! Après trois mots d'espagnol et deux coups de téléphone, nous finissons par savoir plus exactement où se situe le Campo de Vuelo de Villamayor. Notre 83 BL repart en éclaireur, l'autre *Mistral* n'ayant plus que le strict minimum pour rallier le terrain. Ce dernier une fois repéré, la radio marche bon train pour guider les copains en ligne droite à bon port. Après quelques décisions contradictoires.(3 h), zombis, nous nous écroulons dans un hôtel, ancien relais de poste d'époque avec terres cuites peintes à la main et vitraux au plafond. *Posada de las Almas*, qu'il s'appelle, cet hôtel. Il mérite le détour que nous ferons au retour pour apprécier la ville plus en profondeur (de nuit, bien sûr !).

Sanchidrian parking

Destination Sanchidrian, site des Championnats d'Europe 86. A mi-chemin, il nous a fallu faire demi-tour, coincés par des montagnes accrochées aux nuages. Une demi-heure plus tard, nous approchons d'un terrain de planeurs que nous avons repéré. A droite, un des avions remorqueurs nous fait coucou. Après les pleins (essence, sandwiches et cerveza), la photo avec tous les élèves pilotes, les congratulations diverses et le défoulement grivois quant à nos fusées parachutes, la météo se fait plus clémente. Et c'est reparti, tout droit pour la conquête de l'Ouest.

- Tiens ! m'exclamé-je après 2 h de vol, la piste est sur la gauche, là !
- Mais non ! me rétorque François.
- Mais si !
- Mais non, c'est un parking avec des camions et des tracteurs !
- Oh merde !

Et je me retourne pour admirer le paysage. Une minute plus tard, il me crie dans les oreilles :

- Eh si, c'est la piste de Sanchidrian.

Au sol, il fait frais et humide, il n'y a pas grand monde : tous sont partis sur une épreuve, en compétition. Je ne vous parlerai pas de ces championnats ; d'autres l'ont déjà fait, qui étaient mieux placés que moi pour cela. Mais le soir, l'ambiance est chaude et amicale.

Retour au pays

Le vendredi 19, nous profitons d'une belle journée pour aller visiter une plate-forme ULM, Aerodromo Loring, à une demi-heure de vol de Sanchidrian, très belle étape madrilène où nous faisons honneur à la cuisine locale avant de revenir par un cheminement montagneux dans la douceur du soir. Le lendemain, avant l'aube, nous sommes sur le terrain pour voir le soleil décoller avec nous : fantastique ! Mais hélas, là, François Goethals sort son duvet (si, si !), rentre dedans et s'endort ! - Tout est possible, dans l'ULM.

L'arrivée sur Barcelone est longue : une couche nuageuse nous oblige à faire un détour conséquent par le sud. L'atterrissage à Sabadell Barcelona est réconfortant : il y fait beau et chaud. Le *Mistral* fait forte impression à côté de la production locale. L'accueil chaleureux permet un ravitaillement rapide puis décollage et cap sur Tossa, à 1 h de vol, pour aller saluer l'ami Eduardo qui en profite pour nous recevoir à sa table. Mais le travail nous attend et le retour se fait pressant.

"Il nous a fallu passer plusieurs fois au-dessus de la couche pour franchir les reliefs."

Après avoir déposé notre plan de vol international à Gérone, nous suivons la côte. C'est superbe mais nous payons le prix de la beauté et c'est avec un vent du sud de 10-15 noeuds sur l'Espagne que nous arrivons aux Pyrénées qui se jettent dans la mer quand, à la hauteur du cap de Creus, une turbulence incroyable nous enveloppe. L'air se tord, se déchire dans tous les sens : un vent plein nord de 20 noeuds vient frapper le vent d'Espagne jusqu'au cap Béar. Notre *Mistral* cherche à ressembler à un OVNI, volant à mi-chemin entre les pois sauteurs et les puces ayant le hoquet. Je n'ai jamais eu la main aussi crispée sur le manche, l'autre accrochée à la manette des gaz et les deux pieds littéralement collés au palonnier `

Le vent du nord nous ralentit ensuite fortement mais quel calme, après la demi-heure que nous venons de vivre ! Nos regards sont de nouveau attirés par la beauté du paysage quand, soudain, un monoplan rouge vient à notre rencontre. Mon Dieu, qu'il est petit...
- Flutte, t'as vu ? C'est une maquette radio-commandée !

Il vole un temps en palier à la hauteur de notre biplan. Je bats des ailes : il me répond. J'entame un huit paresseux : il nous suit parfaitement. J'enchaîne sur un 360 à forte inclinaison à droite : il reste collé à nous. 360° à gauche : il nous suit, soudé. - Très fort, le gars que nous apercevons en train de manipuler sa petite boîte ! Sur un dernier battement d'ailes, nous continuons notre route mais cet instant a été si fort que les micros se tairont jusqu'au terrain de Montescot, premier ulmodrome de France pourvu de douaniers qui nous y attendent pour 19 h 30. Après 6 h de vol et trois escales, nous nous posons à l'heure pour ce rendez-vous. Les trois douaniers sont là, aimables et si intéressés qu'ils seraient bien montés faire un petit tour d'ULM s'ils n'étaient pas en service.

Et maintenant, à vous de jouer !

Le lundi 23 septembre, nous remontons par la côte (refrain connu) avec une escale technique à Montpellier-l'Or. Nous survolons ensuite la Camargue par beau temps : les flamands roses sont au rendez-vous, cette fois-ci. Puis nous passons Marseille. La falaise de Cassis est toujours là, majestueuse, qui nous attendait. Notre dernière poussée d'adrénaline sera due au passage de trois Jaguar à ...30 m au-dessus de nos têtes, sous Fanny Control. A peine remis, nous atterrissons sur l'ulmodrome d'Aviasud à Fréjus-La Palud.

Le lendemain, je rentre seul chez moi. J'atterris sur ma petite piste, devant la maison, heureux de retrouver mon chat mais triste de remettre mon oiseau en cage. Happy end mais à vous la plume, maintenant, pour poursuivre le voyage...

Pour les matheux et pour conclure, quelques chiffres : distance totale parcourue 2 900 km. Heures de vol effectuées : 38 h 10, démonstrations comprises. Consommation moyenne à pleine charge avec le Rotax 532 : 12 l/h. Vitesse sol moyenne réalisée : 110 km/h. Entretien : 2 bougies changées à 20 h pour 10 jours de voyage en ULM. - Eloquent, non ? !

NDLR : Pour contacter vous-même l'auteur : Pierre Dumont, Azur Développement (travail aérien et initiation ULM AUL). Les Clos de l'Ours, 83310 La Garde-Freinet, tél. 94 43 62 75.



La photo souvenir des joyeux lurons, avec les deux Mistral et le Sirocco d'Eduardo.