ULM ailes

MAGAZINE

la revue des sports de l'air

Essai: le Requin

Un vol en Glidezilla

Réglementation ULM

La Chine au féminin para





M 1874 - 29 - 28 F

N° 29 - JANVIER 1987
FRANCE 28 FF - SUISSE 10 FS - BELGIQUE 216 FB

Ne tirez pas sur le météorologiste



40 heures de Mistral : ça baigne

Je me présente : Noé, Jacques, 4O ans, marié, trois enfants, fourreur; plus de 1000 h de vol ...comme passager; en tant que pilote : brevet de base Avion et 50 h de vol sur ULM ...à la fin de cet article. Aussi, permettez-moi...

par Jacques NOE

Je ne connaissais pas personnellement Bernard Barillot; pourtant je fus doublement atterré lorsque j'appris sa tragique disparition. Oui, doublement, car dans cette grande famille qu'est celle des pilotes, la perte de l'un est aussi cruellement ressentie par tous que la mort d'un proche parent. Et, aussi, parce que je me trouvais dans l'attente de la livraison d'un appareil du même type que le sien : un *Mistral* d'Aviasud. Je dois avouer que cet accident ébranla fort la confiance que je portais au *Mistral*. Jean Kilisky, grâce à qui j'effectuais alors mon apprentissage sur cette machine était tout aussi assomé que moi : nous ne comprenions pas ! Et ce n'est pas sans un certain pincement au coeur que je quittais les miens pour me rendre à Fréjus afin de prendre possession de mon ULM.

L'aventure commença le 3O juillet au soir, gare de Lyon, à Paris, d'où je gagnais la Côte d'Azur par le train. Après une nuit presque sans sommeil, je débarquais à Saint-Raphaël vers les 8 h 30. Je me rendis à l'hôtel où, pour me remettre du voyage et de la chaleur déjà écrasante, je pris un bain et un bon petit déjeuner. En attendant celui-ci, je feuilletais *Nice Matin*. Etait-ce un signe ? A la une, la photo d'un Beechcraft crashé la veille dans la baie de Saint-Aygulph; seule sa dérive émergeait de l'eau. Je ne suis pas superstitieux mais ce n'était pourtant pas fait pour me mettre en confiance !

Chez Aviasud où j'arrivai quelques heures plus tard, l'équipe mettait la dernière main à mon appareil. Le soir même, rodage du moteur. Le lendemain matin, Bernard d'Otreppe effectuait les vols d'essais. A voir ce bel oiseau évoluer, j'oubliais vite le Beech et le "reste".

La baignade en ULM !

Dix heures de vol, déjà : je prends peu à peu de l'assurance et me sens de plus en plus chez moi. Un matin, avec un ami, je décolle pour Saint-Tropez. Le vent est calme, le ciel est bleu et la mer est belle. Spectacle magnifique, conditions idéales ! Moi qui vis toujours cloisonné entre quatre murs, j'écarquille les yeux, respire à pleins poumons et jouis du bonheur tout neuf encore d'être le propriétaire d'une telle machine. Cela vole tout seul. Mon compagnon de vol est ravi; c'est son baptême de l'air. C'est aussi mon premier passager. Je me souviens même lui

avoir dit (ironie du sort), sur le trajet de retour :
- Tu vois, en fait, le seul risque, c'est la panne moteur; car, pour se vacher, la flotte... !
Peut-être 3 mn plus tard, je m'annonce à la radio à la tour de contrôle de Fréjus : "83 Bravo 2 fois, retour de vol local, au point Sierra, 1 000 ft QNH, pour intégration vent arrière sur la 19". Deux avions s'annoncent au même moment, également à 1 000 ft mais en direction des Issambres (point Sierra) et qui viennent donc à ma rencontre. Je n'ai pas le visuel sur eux. Aussi, pour éviter tout risque de collision, je choisis de descendre à 500 ft en avisant Fréjus. J'y évolue avec pour objectif de m'intégrer dans le circuit de piste ,et c'est là que, soudain, le moteur perd ses tours. L'hélice se met en moulinet puis ...le silence ! Je tente de remettre en marche mais réalise vite que mes efforts seront vains.

Il est bientôt midi. La plage est noire de monde. Mes yeux parcourent très vite les environs : la piste n'est qu'à 300 m. Ah, si j'étais resté à 1000 ft !

Je ne suis plus qu'à 70 m de hauteur et rien, rien, RIEN pour se poser. C'est de circonstance : j'annonce à la radio " Mayday, mayday, panne moteur, à l'eau !". Plus qu'un seul objectif : limiter la casse. Je vois la mer monter vite vers nous. Notre vitesse a bien chuté (c'est le cas de le dire) et j'effectue un début d'arrondi; le contact est imminent, alors je cabre franchement; le *Mistral* semble décrocher.

L'amerrissage nous surprend par sa douceur : quasiment aucun choc. Nous n'avons même pas eu peur. Pas le temps ! Et, en plus, l'ULM flotte très bien. Déjà, deux Zodiac, ceux des CRS, sont là pour récupérer nos casques, nos radios et remorquer la machine qui prend doucement l'eau durant les 150 m qui nous séparent de la plage. Les dégâts à l'appareil sont alors presque inexistants mais il se remplit et, lorsque nous arrivons à quelques mètres du rivage, le poids de l'eau de mer l'enfonce dans le sable. Les baigneurs, les curieux, pleins de bonne volonté, tirent la machine hors de l'eau et, hélas, multiplient les dommages. Le train avant n'y résiste pas, tout comme les ailes inférieures, mais leur aide a permis au Rotax 532 de ne pas boire la tasse.

Aucun dommage corporel et, à part le Mistral, aucun autre dégât matériel : on s'en sort vraiment bien ! Quel n'est pas mon étonnement quand je reçois leurs félicitations pour cet amérrissage car, statistiquement parlant..., me dit l'un des CRS, également pilote, ce n'est pas aussi évident.

C'est à mon tour de faire la une du *Var* et de *Nice Matin*. Et c'est ainsi que j'apprends par la Presse que je suis un pilote chevronné ! Encore un peu et je vais bientôt être fier de moi. Malheureusement, l'examen rapide de la machine m'a révélé que son réservoir était ...vide. Je me raccroche à l'espoir d'une avarie de ce dernier mais il n'y a aucune trace ni d'odeur de carburant ailleurs pour me déculpabiliser. La prévol ? Bien sûr, je l'ai faite. Mais de façon irréfléchie, je plaide coupable : j'ai en effet tourné auparavant durant 45 mn en tour de piste, avec du vent et de la vitesse afin d'évoluer dans le circuit avions sans gêner ceux-ci. Bref, j'ai sous-estimé ma consommation réelle; à bon entendeur salut !

"Deux choses instruisent l'Homme, disait Pascal : l'instinct et l'expérience". Je me suis posé d'instinct et j'ai acquis l'expérience ! Si la mienne peut vous servir...

Premiers voyages

Si je suis heureux que cela se soit aussi bien passé, je n'en suis pas moins honteux vis-à-vis de François Goethals et Bernard d'Otreppe pour ce "coup de pub" dont je les gratifie. Quoiqu'il en soit, personne ne me jettera la pierre, chez Aviasud où tout le monde va s'affairer pour remettre l'appareil en état dans des délais records. Je peux témoigner du sérieux avec lequel mon Mistral sera totalement démonté, rincé, chaque pièce, rivet, câble, visserie, épluchée et, dans le doute, changée. Moins de 2 h après ma baignade, le moteur est déjà entièrement désossé. La corrosion due à l'eau de mer sera évitée : 68 h de travail, les ailes, le train avant et les autres fournitures; la facture sera forcément plus salée que l'eau de la Méditerranée que je n'ai même pas eu le loisir de goûter ! Mais, pour y être resté du 1er au 15 août, je me félicite aujourd'hui encore d'avoir arrêté mon choix sur ce constructeur dont j'ai eu tout loisir d'apprécier la compétence et la conscience professionnelle.

Si je vous dis que c'est un peu timoré et tendu que je reprends l'air, je pense que vous me croirez aisément. L'angoisse du moteur qui s'arrête inopinément, à basse altitude, au-dessus d'un lieu inhospitalier, vous connaissez ? - Moi, oui ! Je revole donc en me répétant que ma bévue n'était due qu'au seul manque de carburant et, tel un père au-dessus du berceau de son nouveau-né, j'épie le moindre souffle du Rotax. Gilbert, technicien et homme de qualité, a couvé de tous ses soins ma mécanique. Néanmoins, mon deuxième premier vol ne dure que 20 mn et verticale terrain, c'est dire !

Voyages maintenant, le *Mistral* chargé à bloc, F. Goethals et moi rejoignons B. d'Otreppe aux Championnats de France, à Couhé-Vérac, près de Poitiers, où il triomphera sur un même biplace de série. Départ de Fréjus et escale au Puy où nous déeunons : 2 h 45 de vol pour 300 km, en survolant le Massif Central à 2000 m. C'est féerique. Ensuite, cap sur Couhé-Vérac où nous cherchons le terrain durant 10 mn avant de le découvrir. Soit, depuis Fréjus, 600 km en 6 h de vol et une consommation (j'y suis attentif !) de 12,5 l/h à 5200 tr/mn. Et c'est très fier de mon choix, que je vois évoluer en patrouille les deux *Mistral* : celui de Bernard, sacré encore une fois champion de France depuis la veille et le mien, aux mains de François.

C'est ce même dimanche vers 17 h que j'entreprends la suite de mon voyage mais cette fois, en solo. Direction La Baule. Météo prise avant le départ : 1500 m de plafond puis CAVOK à Nantes. C'est tout bon. Pourtant, 15 mn plus tard, je me retrouve à 100 m du sol : la limite des stratus ! Les conditions VFR n'y sont décidément plus; je fais demi-tour et reviens à la case départ.

Aussi, j'interpelle !!!
- Au cours de ma modeste carrière de pilote, je ne compte déjà plus les météorologistes contactés qui m'ont avoué, lorsque dans le doute, je leur demandais leur avis : "N'étant pas pilote moi-même, je ne peux pas vous répondre". Est-il normal que ceux qui sont, par définition, nos plus précieux alliés se trouvent aussi souvent hors sujet ?
- Soucieux de ne pas enfreindre la Loi, je veux également m'adresser ici au législateur qui oblige le pilote à prévenir la commune de son arrivée. Je me suis vaché deux fois en raison de cumulus auxquels je n'étais pas sympathique, semble-t-il, tant ils me secouaient. Pardonnez-moi, je n'ai pas au préalable prévenu M. le Maire sur papier 21 X 27 cm !

Paradoxalement, la météo évolue plus vite pour un ULM que pour un avion. Mais néanmoins, liberté et sécurité vont de pair dans notre domaine. Je pose donc la question au législateur : faut-il se battre contre les éléments devenus hostiles, au risque de se crasher en mettant en péril personnes et biens, ou peut-on se poser gentiment dans de bonnes conditions avant qu'il ne soit trop tard et aller trinquer, en attendant que l'orage soit passé, avec de sympathiques agriculteurs qui vous accueillent généralement à bras ouverts ? J'invite l'homme de Loi à un vol en ULM dans des conditions devenues défavorables : j'en suis sûr, tout comme moi en pareil cas, il saura faire le bon choix et il atterrira sans avoir prévenu la veille M. le Maire de la commune concernée !



Mistral sauvé des eaux



La frustration du pilote privé de sa machine

Et mon premier cunimb

Après Fréjus-La Baule via Poitiers, il me faut rentrer sur Paris. La météo reste moyenne en cette fin août et cela ne me réjouit guère. Tout se passe cependant à peu près bien jusqu'à ce que j'arrive au Mans. Là, un énorme cunimb est sur la ville dans son secteur nord et le ciel m'apparaît pour le moins bien couvert : 5/8 CU. Je décide donc de contourner par le sud. Je crois y être quasiment parvenu lorsque l'ombre du nuage au sol me rattrape peu à peu; j'augmente la puissance pour le fuir. Hélas, cela commence à bouger trop; j'adopte alors la plage de vitesses "Air turbulent". Mon inquiétude croît à la mesure de la menace qui me recouvre. Je tente alors par trois fois de me vacher. A la troisième reprise, je constate que cela me serait impossible sans tout casser : ça turbule fort et les rafales sont trop violentes. L'une d'elles me fait même voir le sol de plus près que je ne le souhaitais : en l'espace d'une seconde, l'anémomètre passe de 80 à 140 km/h pour revenir flirter la seconde d'après avec les 80 km/h. C'est un enfer ! Cela va durer peut-être cinq, voire dix minutes, je ne sais, durant lesquelles je me bats, n'ayant plus que ce choix; c'est interminable. Et tant bien que mal, je réussis à rejoindre l'aérodrome du Mans où je me pose enfin sans encombre, au jugé et après une approche à basse altitude, avec un compas complètement affolé.

Au parking, je demeure quelque temps assis avant de descendre de mon *Mistral* : je suis nerveusement et physiquement épuisé. Mais merci aux 65 cv sous le capot : ils n'ont pas été de trop pour passer les peupliers ! Je dormirai au Mans et rejoindrai Paris le lendemain sans histoires. La météo du Mans me dira plus tard que les rafales devaient ce jour-là atteindre les 80-90 km/h. Avec le recul, je pense qu'en contournant la ville par le nord, j'aurais sans doute évité tout cela puisque le vent était du nord-ouest. - Encore une bonne leçon : les éléments ont vite fait de vous apprendre l'humilité !

Pour conclure, j'aimerais exprimer les souhaits suivants :

- Avoir une législation intelligente et adaptée, accompagnée de constructeurs vraiment dignes de notre aviation et de son histoire et avec des pilotes responsables.
- Dénoncer sans ambiguité ni complaisance les ULM dangereux et les interdire (ce que fait du reste autant que faire se peut *Ailes Magazine*).
- Que les pilotes, avant chaque vol, se transforment eux-mêmes en contrôleurs Veritas.

Pour que le Mouvement ULM achève sa croissance. Pour le bien des pratiquants présents et à venir. Pour que ceux qui en ont été victimes ne soient pas disparus pour rien. Et pour ma part, après cette cinquantaine d'heures de vol en ULM, je prends l'engagement de voler désormais haut, avec le plein et par beau temps. Me permettrez-vous de vous conseiller d'en faire autant ?!

J.N.

NE TIREZ PAS SUR LE METEOROLOGISTE !

Les remarques de Jacques Noé appellent un complément d'information. Concernant les infos incomplètes voire douteuses que nous donnent parfois les météorologistes contactés avant un vol, il faut toujours se rappeler que la météo n'est pas une science exacte - peu s'en faut ! - et surtout lorsque nos micro-climats s'en mêlent. De plus, le spécialiste à qui vous demandez une prévi aéro n'est là que pour vous apporter les renseignements qu'il détient, incertitudes comprises. Il n'est pas tenu à savoir piloter un avion, ni un planeur, ni un ULM. La décision de voler ou non n'appartient qu'au seul commandant de bord. A vous-même, pilote, de cultiver au mieux vos propres connaissances dans ce domaine qui devient primordial dès que l'on délaisse les ronds dans l'air du tour de piste prolongé. Le Manuel du Pilote ULM élaboré par le SFACT reste trop peu dissert sur ce thème. Le Manuel du Pilote Avion et, surtout, celui du Pilote Planeur sont déjà beaucoup plus complets. L'expérience des autres pilotes confirmés est au moins aussi instructive (instructeur Vol à Voile ou Vol libre, vieux pilotes locaux, etc.), en attendant que vous ayez forgé la vôtre propre.

Quant à l'arrêté du 13 mars 1986, toujours applicable actuellement malgré le recours en Conseil d'Etat déposé par le Syndicat national des Pilotes et Professionnels d'ULM, il ne vous fait aucunement interdiction de vous poser si vous l'estimez nécessaire pour votre sécurité ou si vous y êtes contraint par un incident technique. La déclaration préalable au maire de la commune concernée ne vise que les plates-formes utilisées à titre occasionnel. Ce qualificatif sous-entend forcément un usage répétitif et non pas un seul atterrissage suivi éventuellement d'un unique décollage.

De toute façon, le Code de l'Aviation civile rend le commandant de bord d'un aéronef quel qu'il soit, seul responsable de sa sécurité et de celle de ses passagers; il l'habilite à prendre toute décision qu'il juge bon dès l'instant que celle-ci entre en cause. A titre d'exemple, je peux vous dire avoir personnellement choisi de me poser sur un aérodrome secondaire (avions) pourtant interdit aux ULM, à cause, précisément, d'un cumulo-nimbus actif qui m'imposait cette décision. L'ULM était en règle, moi aussi; j'ai respecté les règles d'accès en vol à vue (verticale terrain puis intégration standard dans le circuit de piste) et, quoique dépourvu de moyen de radio-communication sur ce terrain pourtant contrôlé, n'ait pas connu de suites désagréables à cet épisode. La Loi existe et ceux qui sont chargés de la faire appliquer ne sont pas forcément des croque-mitaines dénués de toute bribe d'intelligence ou de compréhension.

A.Y.B.