
ULM AVION AUL ATI
ailes
MAGAZINE
PARIS-NEW YORK ULM :
CRASH AU GROENLAND !
LA GRANDE COURSE AVEC WILLEM :
1 579 KM SUR RACER SX !
MOULINS-SUR-RSA :
AMATEURS ...D'ULM
A PONTLEVOY :
176 ULM PRESENTS !
M 1874 - 62 - 32,00 F
3791874032002 00620
N° 62
OCTOBRE 1989
FRANCE : 32 FF
BELGIQUE : 234 FB
CANADA : 8,50 $ CAN
SUISSE : 10 FS

LA TRAVERSEE DE L'ATLANTIQUE EN ULM

par André-Georges LAFITTE

L'EVOLUTION DES MATERIAUX, des techniques de fabrication, des moteurs, associée à l'ingéniosité de constructeurs libérés de la plupart des pesanteurs administratives ont donné un essor formidable à l'ULM. Il me semble essentiel d'attirer l'attention sur ce Mouvement pour d'abord le faire connaître comme mature et important puis faire croître le nombre des participants enfin et, à terme, acquérir une signification industrielle donc financière seule capable de lui donner un vrai "droit de cité". Dans cet esprit, j'ai recherché une machine pouvant me permettre de conduire une série d'actions spectaculaires mais parfaitement ciblées pour démontrer ces points : fiabilité, autonomie, maîtrise des règles de l'Air, innovation... tout en gardant un goût d'aventure toujours passionnant.

J'ai dû me battre contre, et dans l'ordre chronologique : un associé fumeux, un constructeur dont le génie aéronautique n'a d'égal que l'appétit financier, des administrations de l'Aviation civile pour le moins conservatrices, le scepticisme voire l'agressivité des sponsors éventuels, des banquiers hostiles et enfin, parfois, mon propre découragement ! Néanmoins au début juillet, l'opération "Esprit de 89" était montée, prête à partir, mais le silence de mon seul support (?) financier me faisait retarder le départ. Quand brutalement, j'apprenais la performance formidable d'Eppo Harbrink-Numan qui venait d'arriver aux îles Féroé, en route vers les USA. Le défi se devait d'être relevé... Trois jours plus tard, je décollais de Darois-Val Suzon où l'aéroclub de la Côte d'Or avait fort gracieusement accueilli mon ULM "Ville de Dijon Bourgogne". Le départ fut comme tous les départs : il me manquait ci et ça et j'étais tout content de saluer le président de l'ACCO, Michel Cayot, puis le colonel Michel Brugnon, commandant la BA 102, tiré du lit par les informations et ...etc. Je suis parti comme si on faisait un meeting aérien et mes amis ont sauté dans des avions pour encore m'escorter. Le temps de régler le moteur, j'étais à Coulommiers (voir Ailes Mag n° 61) et puis encore un petit vol jusqu'à Calais. Là, je suis tombé sur des amoureux de l'Aviation (le RSA local) avec l'accueil des gens du Nord — la grande chaleur du cœur — avant de partir pour l'étranger !

Lundi 07 août : L'aventure commence : déposer le plan de vol, effectuer les formalités douanières, parler aux journalistes par téléphone ou de vive voix, faire le plein. Le temps passe et je m'énerve; enfin, je peux partir à 10 h 37 locales. Il me faudra arriver au niveau 55 au milieu du Channel pour me rendre compte que mon gilet de sauvetage est à côté de moi ! Le vent est de face, les contrôleurs compliqués, la météo moyenne : il me faudra 5 h 25 de vol pour arriver à Blackpool dans la plus grande indifférence ...mais avec un airmiss !



REYKJAVIK : LA LONGUE ATTENTE (photo : Peter Johnson.)
EPPO et A.G. LAFITTE étudient le telex des danois. Les bureaucrates sont toujours à l'aise avec les règlements... et les finances publiques.

DIALOGUE :

— Vous avez interféré avec un Jumbo dans le circuit de Manchester.

— Monsieur, si les Jumbo volent à l'altitude à laquelle j'ai croisé votre circuit, il me semble naturel qu'il y ait des accidents aériens (je voyais les balles de joueurs de golf ...qui n'aiment pas les Jumbo à basse altitude : golfmiss ?!).



Eppo Harbrink Numan et sa machine volante... L'ULM à haut , très haut niveau : CHAPEAU !

— ... Ah ! ... En réalité, vous êtes venu trop près du terrain et nous avons dû interrompre les décollages !

— Monsieur, conformément aux ordres de l'Approche, j'étais à 10 miles, 500 pieds-sol dans le corridor, avec le transpondeur 2700, et au moment où je la croisais j'ai vu un jet se poser !

— Vous étiez en contrôle radio et radar ?!

— Oui, monsieur, et je crois que vous avez inventé cette histoire !

— Bien, bien... Nous allons voir... Vous entendrez ou n'entendrez plus parler de ceci !

Sur le terrain de Blackpool, par contre, je rencontre un contrôleur d'Edimbourgh, charmant, qui m'incite à venir jusqu'à sa ville, me donne une carte et m'annonce tout le long de la route à ses collègues. Atterrissage sur un terrain désert mais il y a une notice et un téléphone. En 8 h de vol, je suis arrivé en Ecosse !

THE GOLDEN GREEK, "VOLEUR" D'AVION !

Mardi 08 août : La météo n'est pas fameuse mais ma journée est égayée par la rencontre de Peter J. Demos, "the golden Greek", convoyeur d'avions en route vers Strasbourg. Il s'est rendu célèbre en "empruntant" un jet à Idi Amin Dada que ce dernier avait oublié de payer aux Israéliens ! Il me donne des conseils très importants pour voler dans le Grand Nord et me fait venir un radio-compas des USA, absolument indispensable, il sera monté à Reykjavik.

Mercredi 09 août : Ce n'est toujours pas bon mais en début d'après-midi, je peux tenter vers le Nord-Est. Au passage, je salue la Reine dont le château de Balmoral est coiffé par un superbe cunim ! Après le nord de l'Ecosse, ça devient nerveux en l'air ...et au sol où une très gentille contrôleuse de Scottish me suggère un atterrissage à Kirkwall de préférence à Sumburgh; ce que je finis pas accepter : 15 à 20 kts de 3/4 avant (28 à 37 km/h), 500 ft (150 m) de plafond sur la mer et ce pendant 1 h, c'est dissuasif !

Les Iles Orkneys (Orcades en français) : une lumière extraordinaire, des souvenirs (de lectures) hors du commun, les pêches à la baleine, Scappa flow. Les gens sont gentils, vraiment simplement gentils. Il faut y aller. Je suis accueilli par le météo de service qui assure toutes les fonctions dont celle de la prévision; il m'annonce un ouragan (Daisie) pour le lendemain soir (il n'y a pas de hangar) !

Les choses sérieuses commencent ici. L'avion ne me pose pas trop de problèmes, seul le moteur complètement déréglé me fait souci : il consomme 20 % de plus que pendant la campagne d'entraînement et ne semble plus donner toute sa puissance. L'usage me montrera la solution : appauvrir



Rencontre à Reykjavik B 17 de retour de G.B. (photo : A.G.L.)

en permanence pour obtenir un résultat acceptable ! Avec 160 l de carburant embarqués et un vent de travers de 20 kts (37 km/h), je décide de rallier directement Reykjavik. Ça se passera bien, en 10 h 30 de vol dont 5 sans aucune indication autre que celle de mon compas vérifiée ...au soleil ! Le Loran (marque Azure Technology, de San Diego) ne marche pas; il ne marchera d'ailleurs jamais. Une telle installation pour ce type de vol est tout simplement criminelle et doit disparaître du marché si on veut un jour espérer être pris au sérieux.

C'est long, c'est froid, ça fait un peu peur d'être loin de tout, un peu compliqué de naviguer en évitant les masses nuageuses mais, finalement, à 14.45 z j'ai la joie de voir mon Vor accroché et j'aperçois bientôt l'Islande ...pour découvrir combien cette terre peut paraître hostile ! Après avoir traversé un dernier orage et vu le Mistral givrer (frayeur), je me pose à Reykjavik, attendu par la presse et les autorités. Car ici commence une rude aventure dans les méandres de l'administration.

Eppo ayant enfreint l'interdiction de vol signifiée par les autorités danoises lors de son passage aux Féroé, celles-ci interdisent tout à tout le monde ! Pendant tout le week-end du 15 août, il fait un temps de rêve sur l'Islande, le Groënland et le Nord Canada : ciel bleu, bonne visibilité, peu de vent. Mais je suis bloqué au sol par des autorités ...autoritaires, remettant en question leurs propres engagements écrits. Il faudra, au bout de 10 jours, un communiqué à la presse avec documents à l'appui, combiné avec l'action de l'ambassade de France pour enfin débloquer la situation. Entre-temps, "Ville de Dijon Bourgogne" est passé à l'atelier radio où on a révisé le Loran et installé le radio-compas. A 50 $ l'heure de main d'œuvre, ça m'a coûte bien cher... car ni l'un ni l'autre ne fonctionneront correctement !

ENTRE-TEMPS ÉGALEMENT,

...le temps a changé et nous voyons passer une série de "basses pressions" plus creuses les unes que les autres avec leurs perturbations. Il ne fait pas très bon se mettre en l'air vers le Groënland : les avions de passage me parlent de givrage intense ! Entre-temps toujours, comme il fait beau

autour de l'Islande, je peux voler et faire du tourisme aux Îles Vestmanjar : un volcan dont la dernière éruption date de 1973; l'île a grandit d'un tiers, fascinant !

Entre-temps aussi, j'ai vu passer de beaux avions avec lesquels "VDB" a posé sur le parking : un B17 en transit entre la Grande-Bretagne et Seattle aux USA et un Transall de l'Armée de l'Air en route vers Thulé et Québec. Enfin, dimanche 20 août, après une étude très serrée des conditions météo et de l'évolution, je prends la décision d'y aller ou du moins de faire une tentative. Le vent est d'Est fort et il doit se renforcer — il se renforcera effectivement ! Le front bloqué entre Islande et Groënland depuis trois jours est en train de se désagréger; il reste une couche discontinue entre 3-4000 ft et 10 000 ft (1 000 et 3 000 m), l'isotherme 0° est vers 6000 ft (1 830 m) et le givrage au-dessus, fort. Il me faut donc monter en ciel clair rapidement pour naviguer VFR on top car l'arrivée à Kulusuk est signalée "claire".

Debout à 5 h du matin, il me faudra sortir seul douze avions du hangar avant de pouvoir mettre "Ville de Dijon Bourgogne" face à son élément ! Nous convenons de prévoir le décollage de l'avion d'accompagnement, un Cessna 306 Skymaster aux mains de Svein Einarsson, quand je serai au point X-Ray (120 nm, 193 km de Keflavik). Au moment du décollage, le ciel est bleu vers le Nord et l'on peut voir des couches vers l'avant (à l'Ouest); je décide d'aller vers le temps mini et monter entre les couches. Ce sera une erreur car, à 9 h 25, je suis dans la couche à 7 500' (2 287 m) avec + 3° de température d'air extérieur : il n'est donc pas question de monter. Me souvenant de l'expérience en Méditerranée (voir Ailes Mag de septembre 89), j'ai la hantise de rentrer dans un cumulus noyé dans la masse et décide donc de faire demi-tour. Je resterai quand même une heure entière aux instruments et lorsque je revois clair, ce sera pour constater que je n'avance pratiquement pas (le vent s'est renforcé et atteint les 60 kts, 110 km/h, à mon altitude !).

JE DESCENDS

...en maintenant 140 km/h indiqués, en me laissant dériver vers le nord pour obtenir une vitesse/sol acceptable pour aller me mettre sur la terre où le vent devrait être moins fort mais sachant qu'il y aura de la turbulence. Le vent diminuera effectivement mais il me faudra quand même 4 h 30 pour rentrer à Reykjavik où il me sera annoncé à 36 kts pour l'atterrissage (66 km/h !) effectué devant un aéropage de pilotes et de média : le Mistral leur fait une sacré impression. D'autant plus qu'une équipe de télévision a voulu me filmer en vol depuis un hélicoptère et qu'ils ont dû renoncer à cause de la turbulence ! Car de la turbulence, j'en ai eu : deux fois je suis passé sur le dos avec les commandes en butée. Et je suis passé dans un rotor d'une violence inouïe, au point que j'ai cru casser la verrière avec ma tête malgré le harnais 4 points ! Je dois dire ici aux concepteurs du Mistral un grand bravo car je ne suis pas certain que j'aurais pu tenir ça même avec un avion classique !

En fait, si j'avais pu obtenir des informations valables sur le temps au Groënland, j'aurais bien mieux fait de poursuivre mon vol. En tout état de cause, ce fut une sacrée expérience !



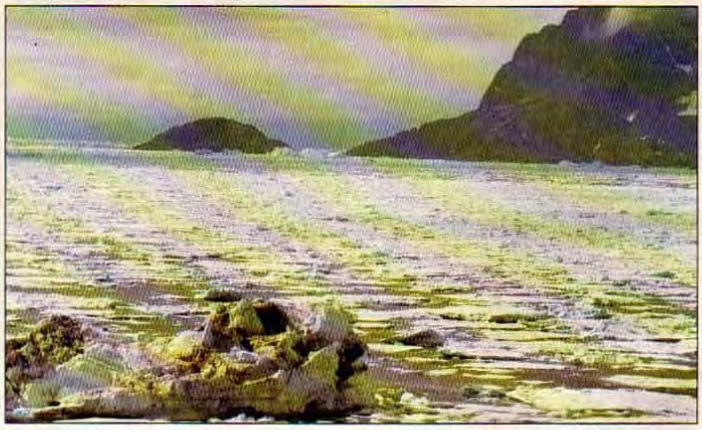


Photo du haut (A.G.L.) : Vol autour des iles du Groenland, un peu angoissant... Photo du bas (P. Johnson) : Le Groenland et la banquise avec Iceberg !

Lundi 21 août : Comme prévu, le temps est infâme. La dépression 883 mb est centrée sur l'Islande : pluie, vent, etc., pas question de tentative. Je mène une inspection très approfondie du Mistral "VDB" sans déceler la moindre défaillance en 2 h d'examen sur tous les points d'attaches. Après un plein à ras bord, je peux me reposer car demain les conditions semblent acceptables.

MARDI 22 AOÛT :

Même scénario que dimanche, il me faut plus de 2 h pour être prêt à partir mais les contrôleurs me feront attendre encore 30 mn moteur tournant avant de pouvoir décoller car l'avion accompagnateur doit décoller en même temps ! Enfin, à 8 h 54 GMT, je peux quitter le plancher des vaches. Rapidement, il s'avère que mon transpondeur ne répond pas ...du moins sur la bonne fréquence (merci Becker : pas moyen de mettre en état un matériel de ce prix en trois mois !). Le Loran fonctionne mais donne des indications fausses; malgré toutes mes tentatives de recyclage, il refusera tout service. Je fais donc un alignement arrière sur le VOR de Keflavik, le C 160 du COTAM me donnera les vents réels à 5 et 10 000' (1 500 et 3 050 m), si bien que ma navigation au niveau 130 (4 000m) se passera très bien ...sauf le froid (- 13° C) qui finit par gêner malgré ma combinaison étanche.

Après 6 h 30 de navigation, je suis en vue du Groënland et le radar US "Big Gun" me confirme ma position; le radio-compas semble accroché et donne une indication correcte mais je ne reçois pas l'indicatif. Un avion d'Iceland Air passe une météo réelle à Kulusuk : Vw 280°/9 kts - 1/8 St à 500 - 3/8 Sc à 1600' 4/8 Sc à 4000'. Cela semble acceptable et je commence ma descente. Je vois l'île de Kulusuk à 40 nm (64 km) en même temps que les premiers icebergs. Impressionnants ! La visibilité et le plafond continuent de descendre; moi aussi et je perds l'île de vue. Le temps me dure un peu; j'ai l'impression de traîner. Finalement, je revois la terre et je commence à penser à une bonne bière pour fêter la traversée de l'Atlantique !

Je survole la terre pour la première fois depuis 7 h ou, plus exactement, je suis à côté de roches et de glaces d'une hostilité totale mais après le virage, je dois trouver le terrain (le radio-compas indique 20° gauche) et je suis en contact radio avec Kulusuk AFIS : tout va bien !

D'UN SEUL COUP, LA SITUATION BASCULE,

...je vire à gauche pour ne voir que roches tombant droit dans l'eau et certainement pas la moindre possibilité de terrain d'atterrissage ! Je fais le tour de l'île : le radio-compas reste bloqué sur 20° gauche. Ça sent la catastrophe car la visi de l'ordre du kilomètre et le plafond de 1 000 à 1 500' (300 à 450 m) ne me permettent pas de me recaler à vue. Cela va durer 5 h, pendant lesquelles je vais tourner, toujours en contact radio, sans pouvoir monter car il y a du crachin et une température extérieure entre + 1° et + 3°, la banquise craquelée en dessous et la conscience permanente que la moindre erreur signifie la mort. 5 h d'angoisse mais aussi de pilotage difficile, cherchant désespérément à sortir du piège.

Le comble sera atteint lorsque à 500' (150 m), visibilité nulle, je rencontre une violente turbulence. Je suis à la limite de mes possibilités pour garder le contrôle grâce à l'horizon artificiel quand j'ai l'intuition plus qu'une vision d'une masse sombre. Gaz en avant je tire et passe à moins d'un mètre d'un rocher : j'étais dans le rotor, mais ça va mieux derrière, sauf le goût de cendre dans la bouche.

JE CROIS BIEN AVOIR VU LA MORT DE TRÈS, TRÈS PRÈS !

J'aurais encore une belle émotion car décidé à ne pas abandonner, j'utiliserai jusqu'à l'arrêt moteur le carburant de mon réservoir arrière (il m'en reste un petit peu dans l'avant). Je le sais, je l'attends, mais si vous aimez les sensations essayez une coupure à 500' (150 m) au-dessus de la banquise : vous aurez droit à 2 ou 3 secondes d'éternité; enfin, moi, ça me l'a fait ! Mais à cet instant, je prends la décision d'assurer ma survie et de chercher un endroit pour poser l'avion. Je vois une terre environ 20 mn après, avec un fjord acceptable, puis une plage puis une autre plage et enfin un site à l'intérieur : un lit de torrent descend d'un glacier.

Un passage en rase-motte me confirme mon choix. J'annonce à la radio mon intention. Je déclenche ma balise de détresse, répète trois fois les gestes à effectuer et me présente face au vent estimé.

Approche à VI oscillant entre 80 et 100 km/h en réglant la trajectoire au moteur. A environ 1 m au-dessus du sol, je réduis tout, percute le parachute pour me freiner et coupe les contacts. L'avion s'arrête quasiment instantanément, le train d'atterrissage cède (il y a malgré tout pas mal de cailloux) et je suis dehors en rien de temps ! Indemne ...et malheureux comme une pierre de voir ce vol se terminer ainsi.



C'EST FINI ... VDB gît par 65°50' Nord 037° 40' W.
L'Atlantique est vaincu par un ULM, mais à quel prix !

POUR LA SURVIE,

...je récupère les parachutes, trouve une droping zone convenable pour l'hélicoptère (je sais qu'il est déjà en route vers moi). Vu l'heure, je commence à me préparer pour une nuit à la belle étoile mais le Lynx danois, amené de main de maître par le commandant Rasmussen viendra me récupérer 15 mn avant la nuit. L'équipage danois a même retenu une chambre pour moi à l'hôtel : c'est beau, la confiance et ça remonte le moral !

Mercredi 23 août : Au matin, il fait grand beau; je découvre Angmassalik puis après un petit bond avec l'hélicoptère danois, Kulussuk d'où un avion va me ramener à Reykjavik. Avec beaucoup, beaucoup d'amertume, je découvrirai être passé à 2 ou 3 nm du terrain (3 ou 4,8 km) !

BILAN : J'AI PERDU BEAUCOUP

...d'argent et de temps mais pense avoir ouvert une brèche dans l'attitude vis-à-vis de l'ULM. La machine a très bien volé même dans des conditions franchement hors domaine (poids, turbulences, etc.). Le moteur m'a posé des problèmes de réglage mais a fonctionné d'une manière irréprochable : le dernier vol a duré 12 h 30 + 30 mn au parking, dans des conditions climatiques difficiles (6 h à 13° C) et le Rotax 532 répondait parfaitement bien quand j'ai sacrifié "VDB".

Les équipements n'ont jamais été à la hauteur de leur fonction. Le Loran n'a jamais fonctionné. J'envisage une procédure en Justice car la responsabilité est grande. Le transpondeur (Becker) fonctionnait bien mais sur une fréquence différente du code affiché et l'attitude à mon égard de Becker France est indigne d'un équipementier aéronautique. Pour le reste — VOR, radio, horizon artificiel, contrôle moteur, instruments de pilotage — ça allait normalement.

Je suis prêt à y retourner avec le même appareil en espérant pouvoir me faire comprendre pour l'équiper comme il faut car maintenant, c'est sûr, l'an prochain un ULM fera la liaison Europe-USA ou vice-versa ou les deux ...et je préférerai que ce soit moi aux commandes ! Pour l'Atlantique, malgré tout, c'est fait, je l'ai vaincu. Mais je voudrais donner un coup de chapeau à la formidable performance d'Eppo Harbrink-Numan qui a réussi à amener un pendulaire des Pays-Bas à Reykjavik et ça, il fallait le faire ! Mais c'est une autre histoire.

NDLR : A l'heure où nous mettons sous presses, notre ami Hollandais est toujours bloqué à Reikjavik par l'administration danoise qui l'y cloue au sol depuis maintenant deux mois. La saison météorologique possible pour achever sa traversée en pendulaire est maintenant achevée et nous pensons qu'Eppo sera contraint d'abandonner son fabuleux pari pour cette année encore, perdu pour cause d'imbécilité fonctionnariale profonde et autosatisfaite !