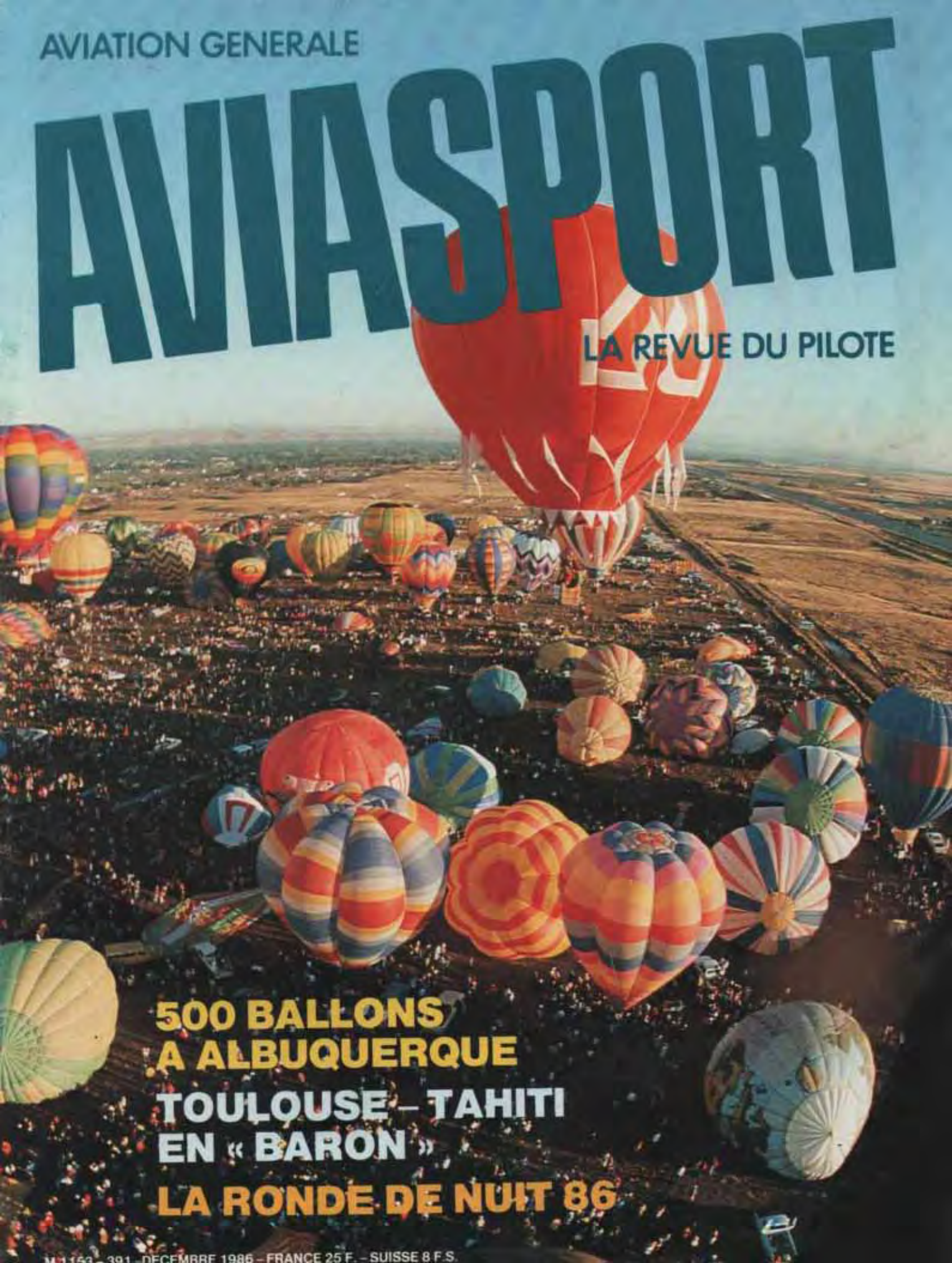
AVIATION GENERALE

AVIASPORT

LA REVUE DU PILOTE



500 BALLONS A ALBUQUERQUE

TOULOUSE – TAHITI EN « BARON »

LA RONDE DE NUIT 86

M 1163 - 391 - DECEMBRE 1986 – FRANCE 25 F. – SUISSE 8 F.S.

U.L.M.

deux «Mistral» en Espagne



par Pierre DUMONT

Par un soir de tempête, nous décidons, Gérard, Patrice, François et moi, d'aller voir si les Championnats d'Europe d'ULM à Sanchidrian (Espagne) se déroulent bien sans nous...

Gérard et Patrice devant faire des démonstrations au Luc le dimanche 14 septembre, nous nous retrouverons à la frontière.

François, c'est François Goethals, l'un des deux patrons d'Aviasud (l'autre, Bernard d'Otreppe, est à Sanchidrian, en train de devenir champion d'Europe sur « Sirocco »). Lui et moi, nous sommes tous deux grands (1,90 m en moyenne), forts... et bêtes, car entreprendre un voyage de 3000 km, à deux, avec bagages, appareils photo, documents, foie gras et bordeaux, ce n'est pas très sérieux.

Samedi 13 septembre

L'arpentage un peu angoissé de la piste de La Palud, à Fréjus, tiendra lieu de cure d'amaigrissement. On fait le plein à ras bord et mon « Mistral », qui a l'habitude de jeûner sur ma piste-montagne de La Garde-Freinet, bouffe ce matin tous les chardons de La Palud pour se refaire une santé et enfin décoller avec ses deux énergumènes. Nous voilà durement replongés dans la mécanique du vol : « François, sors les rames » sussurai-je dans le micro. Et pourtant, quelques minutes plus tard, nous longeons la côte avec une altitude confortable, direction Montpellier-L'Or.

Le cheminement VFR, avec les procédures radio réglementaires (Fanny Contrôle, Marseille, Istres et Montpellier) a éveillé chez les contrôleurs un étonnement non dissimulé, quand ils nous faisaient répéter le type d'appareil et son indicatif. C'est encore une denrée rare, des poids-plume chez les « lourds ». J'en profite pour les remercier vivement de leur gentilliesse, de leur sollicitude pour nous intégrer dans les circuits. Je pense que les opérateurs (et trices) se reconnaîtront. Je souhaite aussi que les ULMistes respectent les consignes et procédures, pour que la cohabitation et l'entente continuent.

Après une heure coincés entre l'eau couleur mercure et les stratus bas, le soleil du Cap Croisette décrispe nos sourires. La mer miroite. C'est beau... Le survol du golf de Fos se fait en local de tankers, bananiers et autres méthaniers. Mais la Camargue, ce sera autre chose. Les stratus sont de plus en plus bas, de plus en plus épais, et à Aigues-Mortes : la crasse ! Impossible de passer. François opte pour un 180° – Pas d'accord ! La Voie Ferrée et la Route mènent tout droit à Lunel: va pour le VFR – en essayant de ne pas perdre de vue le sol...

Enfin la couche s'estompe et l'on aperçoit, plein Ouest, l'étang de Maugio et le terrain de Montpellier-L'Or. Michel Boudeau nous accueille au RSA Languedoc-Roussillon, après 250 km à 110 km/h de moyenne. Il est 12h40. Il nous montre son enfant chéri : une splendide réduction du Spitfire, puis nous convie à un bien sympathique repas familial préparé par Evelyne. François fait une courte mais belle démonstration des possibilités du Mistral. La soirée se termine avec des amis dans les rues de Montpellier.

Dimanche 14

Météo du matin, chagrin... Contact radio avec Montpellier-Frèjorgues. Nos craintes se confirment et le verdict tombe : transit par la côte refusé, IMC annoncé. Insistons, on ne sait jamais... Ils nous

Un spectacle encore peu courant : la présence d'un ULM sur le parking d'un aérodrome international (ici, Garons), au milieu des bimoteurs d'affaires.



autorisent à contourner la CTR par le Nord. En route !

A Frontignan, nous retrouvons la mer et ses stratus : radada. A Sète, le plafond accroche les grues du port; nous préférons marcher sur 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 : juste dans l'axe, une piste suffisamment longue pour la navette spatiale. 1h30 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. Nous y retrouvons le Comte de Saint-Exupéry, petit-neveu de Saint-Ex., cheville ouvrière de l'Aéro-Club local. 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 18h., la cave du Mistral est pleine.

Nous décollons pour Montescot, futur terrain d'ULM à 15 km au Sud de Perpignan. Le ciel s'est dégagé et nous descendons jusqu'au Pyrénées avec un couché de soleil superbe entre l'eau, la plage et le soleil. Pas étonnant qu'on ait volé 1h.15, pour un parcours qui n'aurait fait que 60 km en ligne droite.

Nous nous posons quand même à Montescot et là, mais alors là, l'ACCUEIL ! Nous étions attendus à bras ouverts par Jean-Philippe Gravas, Michel Coll-Coll et Georges Sol. Ce dernier mériterait un article à lui tout seul. Juste pour vous situer le personnage, il fait tout ce que l'on peut imaginer en moto, en vol ascensionnel, motoneige et autre engins de défonce. Bien sûr vous vous dites : « Oui, intéressant, mais qu'est-ce qu'il en rajoute ! » Non, non ! Vous passez chez lui : il a enregistré tous ses exploits sur vidocassettes, et se fait un plaisir de tout commenter.

Quant à Michel, c'est aussi un personnage. Il était arrivé avec une superbe vieille traction Citroën, avec radiotéléphone, casse-croûte, TV sur 12 volts; super-équipé pour monter la garde à côté du Mistral, toute la nuit. Vous pouvez me croire, pas un moustique ne l'a détourné de sa mission.

Le lendemain, Eole étant en colère, nous resterons tous à l'abri. Sur le tard, le Mistral 83 BB arrive par 25 kt de vent du Sud-Ouest. Patrice et Gérard sont exacts au rendez-vous.

Mardi 16

Prochaine étape : Gérone. Nous avons les autorisations de franchir la frontière en vol, et d'entrer dans l'espace aérien espagnol: restent les formalités de douanes et de Police de l'Air.

A Gérone pas de problème, 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 Georges Sol nous irons accomplir les formalités... en voiture !

10h30 TU : envol pour l'Espagne. Nous décidons de passer par le Pertus. Vent de face, 30 kt. 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. Ensuite, c'est pas le pied ! Nous nous ferons secouer sévèrement en passant le col.

L'arrivée sur Gérone se fait en descente lente avec la piste, encore à l'horizon, dans l'axe. Procédure radio en anglais (APP. 120,90 – TWR 118,50) et clôture du plan de vol. Nous nous posons en formation, avec paller à 20 cm de la piste : un roulage de 2500 m en ULM, ce n'est pas très drôle ! Une voiture « Follow-me » nous guide jusqu'au parking, comme un Jumbo; il ne nous manque que les hôtesses.

Nous retrouvons avec plaisir notre ami Edouardo Amoros, qui nous facilite la procédure aérodrome-douane en espagnol. Après un repas au bar du terrain, nous repartons avec nos machines volantes, direction Tossa. Là Edouardo, propriétaire d'un Sirocco, a aménagé une piste fort sympathique, mais bien 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 pas transformer votre ULM en élagueur de cimes, faites votre glissade pas trop tôt, et pas trop basse. J'ai testé pour vous...

Edouardo nous conduit en ville, à son hôtel « Mar Menuda ». Nous passons de la chambre au bar, à la plage, à la mer, ceci dans une petite baie magnifique. Et après le bain, repas de poissons gargantuesque. (Avis aux amateurs : Edouardo fait une remise de 20% sur ses chambres à tout pilote se présentant avec une licence en cours de validité. Téléphone : 19 / 34.72.34.10.00).

Mercredi 17

Nous décollons, direction Saragosse. Le paysage est beau, verdoyant; puis la verdure disparaît pour laisser place à une grande étendue désertique. J'entends François monologuer dans son micro. Il prie Saint Rotax, puis marmonne : « Bon Dieu, si on a la carafe il faudra au moins deux jours de marche pour sortir de là ! ». Plus nous avançons, et plus la durée augmente. « Les champs les plus désespérés sont les champs les plus beaux », le rassurai-je pour faire bonne mesure. Et je descends à la cave chercher une bouteille de Saint Ex. Faute de mèchoui, on s'en ouvre une – et plop ! fait le bouchon dans les oreilles de Gérard et Patrice, somnolents dans les brumes de notre fréquence pirate. Malgré tous nos efforts, le ravitaillement en vol du 83 BB ne sera pas concluant.

3h.30 de vol, et Saragosse 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'aperçois une jolie piste goudronnée. « Ça y est, j'ai le visuel ! ». Nous nous posons et sommes accueillis cordialement, mais il s'avère que c'est une piste privée de son altesse... le roi d'Espagne ! Après trois mots d'espagnol et deux coups de téléphone, nous savons où se situe exactement le « Campo de Vuelo de Villamayor ».



L'équipage du Mistral, auto-photographié en plein vol : Pierre Dumont (à gauche) et François Goethals

nous repartons en éclaireur, le 83 BB ayant le strict nécessaire pour rallier le terrain ULM. Ce dernier repéré, la radio marche bon train pour guider les copains en ligne droite jusqu'au but. Après quelques décisions contradictoires nous nous écroulons dans un hôtel, ancien relais de voyage d'époque, avec terres cuites peintes à la main et vitraux en plafond. « Posada de las Almas » qu'il s'appelle, cet hôtel. Il mérite un détour, que nous ferons au retour pour apprécier la ville plus en profondeur.

Jeudi 18

Destination Sanchidrian, site des Championnats d'Europe d'ULM. Il nous a fallu à mi-chemin faire demi-tour, coincés par les montagnes accrochées aux nuages. Une demi-heure plus tard, nous approchons d'un terrain de vol à voile que nous avions repéré. A droite, un des remorqueurs nous fait « coucou ». Après



Bâchés et amarrés, les deux appareils du voyage sont prêts à passer la nuit, cette fois-ci sur un « ULModrome », plus en rapport avec les goûts de leurs équipages

les pleins (essence, sandwiches et *cerveza*), la photo avec tous les vélivoles, les congratulations diverses et le défoulement grivois quant aux fusées-parachutes, la météo se fait plus clémente. Et c'est reparti, tout droit vers l'Ouest.

– Tiens, dis-je à François après deux heures de vol, la piste est sur la gauche, là !

Il regarde et me dit : Mais non !

– Mais si !

– Mais non, c'est un parking avec des camions et des tracteurs.

– Oh, et puis m.... !

Une minute plus tard, il me crie dans les oreilles : « Oh, si, c'est la piste de Sanchidrian ! » Au sol, il fait frais et humide. Il n'y a pas grand'monde, tous sont en épreuve. Mais le soir l'ambiance sera chaude et amicale.

Vendredi 19

Nous profitons d'une belle journée pour visiter un terrain d'ULM, « Aerodromo Loring », à une demi-heure de Sanchidrian. Très belle étape madrilène, où nous faisons honneur à la cuisine locale. Nous retournons à Sanchidrian par un cheminement montagneux, dans la douceur du soir.

Dimanche 21

Avant l'aube, nous sommes sur le terrain pour voir le soleil décoller avec nous. Fantastique ! Là, François sort son duvet, rentre dedans et s'endort. Tout est possible en ULM !

La route de Barcelone est longue; une couche nuageuse nous oblige à faire un détour conséquent par le Sud. L'atterrissage à Sabadell est réconfortant; il fait beau et chaud. Le « Mistral » fait forte impression à côté de la production locale. L'accueil chaleureux permet un ravitaillement rapide et direction Tossa, à une heure de vol, pour saluer notre ami E. Amoros qui en profite pour nous recevoir à sa table. Mais le travail nous attend, et le retour se fait pressant.

Après avoir déposé notre plan de vol à Gérone, nous suivons la côte. C'est superbe, mais nous payons le prix de la beauté. Avec un vent du Sud 10-15 kt sur l'Espagne, nous arrivons aux Pyrénées; à la hauteur du Cap Créus, une turbulence incroyable nous enveloppe. L'air se tord, se déchire dans tous les sens. Un vent de 20 kt, plein Nord, vient frapper le vent d'Espagne jusqu'au Cap Béar. Notre Mistral est à mi-chemin entre un pois sauteur et une puce ayant le hoquet; je n'ai jamais eu la main aussi accrochée au manche, l'autre à la manette des gaz et les deux pieds collés aux palonniers.

Le vent du Nord nous ralentit fortement, mais quel calme après la demi-heure que nous venons de vivre ! Nos regards sont de nouveau attirés par la beauté du paysage. Soudain, un monoplan rouge vient à notre rencontre. Qu'il est petit ! ... mais bien sûr; c'est un modèle réduit télé-commandé. Il vole en palier à notre hauteur, à deux mètres du bout de nos plumes droites. Je bats des ailes : il me répond. Je commence par un 8 paresseux : il suit parfaitement. J'enchaîne un 360° à forte inclinaison à droite : il reste collé. 360° à gauche : il nous suit, soudé. Très fort, le gars, que nous apercevons en bas, manipulant sa petite boîte ! un battement d'ailes et nous continuons notre route. Cet instant a été si fort que les micros se sont tus jusqu'au terrain de Montescot – premier ULModrome de France pourvu de douaniers, qui nous attendent pour 19 h 30.

Après six heures de vol et trois escales, nous nous posons à l'heure prévue. Les trois douaniers sont là, aimables et si intéressés qu'ils seraient bien montés pour faire un petit tour, s'ils n'étaient pas en service.

Lundi 22

Nous remontons par la côte avec, à nouveau, une escale technique à Montpellier-l'Or. Survol de la Camargue par beau temps; les flamands roses sont au rendez-vous. Puis nous passons Marseille. La falaise de Cassis est toujours là, majestueuse. Notre dernière montée d'adrénaline sera pour le passage de trois « Jaguar » à 30 mètres au-dessus de nos têtes, sous Fanny Contrôle. A peine remis, nous atterrissons à Fréjus-La Palud.

Mardi 23

A l'aube, je rentre seul chez moi. J'atterris sur ma petite piste devant la maison, heureux de retrouver mon chat mais triste de mettre mon oiseau en cage.

*

Pour les matheux, quelques chiffres :
– Distance totale parcourue : 2 900 km
– Nombre d'heures de vol total : 38 h 10 (y compris les démonstrations);
– Consommation moyenne à pleine charge : 12 litres/heure;
– Vitesse moyenne : 110 km/h;
– Entretien : 2 bougies changées à 20 h., pour dix jours de voyage.

azur DÉVELOPPEMENT

Pierre DUMONT vous propose :

– un support publicitaire sur les ailes,
– le tractage de messages sur banderoles,
– la surveillance de la mer et des plages,
– la prévention et surveillance des feux,
– l'emport de cameraman (TV, long métrage, vidéo, photos...),
– la photographie tous formats de villas, propriétés, villages, voiliers, navires (pour des besoins privés et commerciaux).

A l'étude :

– l'initiation au vol, terre et mer,
– le remorquage de planeurs,
– des vols spéciaux, à caractère d'urgence ou autres,
– le largage de parachutistes.

Les prix sont communiqués gratuitement et font l'objet d'une étude personnalisée en fonction de critères précis (distance, durée, fréquence, spécialité...).

CHAQUE BESOIN EST UN CAS SPÉCIAL QUE NOUS PRENONS EN CONSIDÉRATION. CONTACTEZ-NOUS !

Les Clos de l'Ours – 83310 La Garde Freinet
Tél. : 94.43.62.75