# ailes MAGAZINE

ATL AUL AVION ULM




## Ailleurs :
## 4 ULM AUX USA

## Evaluation :
## J 300 SERIE 2

## Paramoteur :
## RALLYE ANTARES

## Evénements :
## GRANDE RANDONNEE
## 1000 KM DE BELLEVILLE

N° 96 - AOUT 1992
M 1874 - 96 - 35,00 F




## Grande Randonnée '92

# Mistral, le vent de la victoire

Par Arnaud TEMPOREL

***Malgré la pluie et les orages, cette édition a pulvérisé tous les records jusqu'alors établis : 1 721 kilomètres en 15 heures et 45 minutes pour une moyenne de 136 km à l'heure !***

Frustré il y a deux ans pour avoir "cabané" dans un champ de fraises à 22 h 15 à deux km hors du terrain dans une obscurité avancée, je n'avais évidemment pas été classé car hors délais et ... hors base. Mes 1 363 km qui n'avaient été égalés que par Alain Petit me restaient en travers de la gorge. Cette année je décidais donc de ne pas réitérer l'erreur de partir avec un débutant. Ce devait être soit en monoplace, soit avec un passager compétent. La course étant longue, pour l'égayer, j'optais de partir en biplace. Je choisis donc le meilleur pilote et la meilleure machine selon mon opinion : Michel Dejean et le Mistral d'Aviasud. Je ne vous raconte pas notre venue de Pierrelatte à Montpezat dans des conditions pires que celles décrites plus loin, ni le retour à 12 500 pieds au-dessus d'un décor fabuleux, pour une directe de 340 km en 2 h 26 — il y faudrait tout le journal ! J'avais déjà remarqué une petite faiblesse chez Michel, dans le poignet droit, celui qui tient le manche. Une espèce de spasme qui contracte le poignet vers l'avant...

## La course

Un circuit de sens imposé avec balises (points de passage) obligatoires à photographier depuis Montpezat d'Agenais : Libourne, l'ouest de Tarbes, Carcassonne, Béziers, Montpellier, Nîmes, Avignon et



Photos Prest'Air

retour à Montpezat, soit au total 1 050 km. A l'issue de ce circuit, les concurrents ont la possibilité de passer par des balises éparpillées à plus ou moins 150 km de la base et qui ne doivent être photographiées qu'une fois. Heure de départ au choix à partir de 5 h 45 et retour à 22 h 07 au plus tard. Le plus gros mangeur de kilomètres remporte le trophée Saint-Exupéry qu'il devra remettre en jeu et gagner trois années consécutives pour le conserver définitivement.

Une course que l'on peut donc qualifier de "vitesse" mais qui fait forcément appel à des qualités de navigation, de stratégie, d'orientation selon la météo, d'habileté à "refueler" en un temps record, sans parler de l'endurance pour une durée maximum de 16 h 20 — Et pourquoi, en ULM, sport mécanique parmi tant d'autres, faudrait-il s'interdire des courses de vitesse, par quel raisonnement rétrograde ?

Depuis 5 h 45, quatre pendulaires et un EII 912 ont déjà pris le départ. Nous décollons à 5 h 52 dans une aurore humide et encore étoilée. Après quelques minutes nous apercevons les pendulaires et le 912 qui se les grignotte. Nous décidons — et c'est de bonne guerre ! — de les travailler un peu au moral. Nous les passons avec une vitesse indiquée de 160 qui les transforme en points d'arrêt. Ce qui ne manque pas de nous faire jubiler, tout en méditant ce vieux proverbe qui parle de la peau d'un ours...

## Nous naviguons...

au Nord-Ouest vers Libourne, la première balise et déjà des agglomérats de brume se forment sur les coteaux. Le Bon Vieux augmente son variateur et une lumière froide s'installe peu à peu, donnant à l'aurore la note enchanteresse d'un conte de fée. La brume s'épaissit et nous force à descendre afin de garder nos repères. Par le travers de Castillon-la-Bataille, à cheval sur la Dordogne qui méandre comme un serpent d'argent, nous sommes à cent cinquante mètres sol et la bonne vigne n'est pas loin. Peu après, cela va très vite, je repère l'aérodrome de Libourne-Lussac et Michel laisse aller son poignet droit, vous savez, celui qui tient les gaz et a une crampe... Je prends la photo des hangars, le chrono et donne le nouveau cap à Michel qui nous fait manger 2 g dans le virage. Calcul de la moyenne : 134 km/h.

Cap au 180 vers les Pyrénées, nous devons trouver le croisement de la RN avec l'autoroute entre Pau et Tarbes. Peu après Libourne, ce sont les coteaux de Saint-Emilion que nous survolons et je me prends à rêver d'un ULM-cargo qui pourrait prendre à son bord les meilleurs produits de chaque région sur un grand tour de pays. A quand un rallye gastronomique ? Je m'aperçois de l'origine de mon délire : c'est l'heure du petit déjeuner et je sors deux barres de céréales et un petit jus de fruit — Pas de doute, le Mistral c'est vraiment royal, nous déjeunons en ULM à 140 km/h !

## Au sud de la Garonne

...nous apercevons une barre nuageuse qui recouvre le sol. Un coup d'œil à la carte qui m'indique que cette chape couvre la partie Est de la forêt des Landes que nous devons traverser sur 45 kilomètres. Avec ce qu'il est tombé comme flotte depuis huit jours, le degré de saturation de l'air est largement atteint et les strato-cumulus sont probablement juste sur la forêt. La couche est si basse sur les arbres que nous sommes plus en sécurité au-dessus d'autant qu'elle n'est ni épaisse, ni totalement soudée. Nous prenons environ 500 m au-dessus afin de conserver une marge de manœuvre pour choisir la meilleure trouée possible en cas de panne. Mais le moteur ronronne si bien à 6 200 tr/mn que nous sommes tranquilles. Quelques 2 000 m plus haut, une couche supérieure nous donne la douillette sensation d'évoluer entre deux épaisseurs de ouate qui guident nos regards sur la majestueuse barrière des Pyrénées.

Des sommets, s'étire une couverture blanche évasée et mon fils penserait à un gros gâteau décoré de chantilly. Les strato-cumulus se fragmentent, découvrant la lisière de la forêt. Nous avons volé au compas et légèrement sous-estimé la dérive dûe au vent d'ouest. Nous nous recalons grâce au terrain de Nogaro et son circuit auto : dérive de 4 km. Nous filons sur l'ouest de Tarbes; je distingue d'abord l'autoroute puis le croisement avec la nationale : photo, chrono. Nouveau cap, calcule de la moyenne : 131 km/h.

Ce nouveau cap au 90 doit nous conduire à Carcassonne. Un coup d'œil au réservoir indique que le coup n'est pas sûr car je relève une consommation de 18 l/h et il faudrait poser à Carcassonne en vol plané ! Nous réduisons le cap de 2° pour faire escale sur le petit terrain de Castelnau-Magnoac et ajouter quelques litres de sécurité. Nous posons à 8 h 18 et surprise un membre de l'aéroclub est là malgré l'heure matinale. Il nous témoigne un bon accueil et nous sert l'essence avec un distributeur manuel genre shadock avec volume en verre dans lequel on voit l'essence monter et se remplir litre par litre, une pièce de musée que l'on retrouve dans les vieux dessins animés.

## 40 minutes pour refueler le Mistral !

Nous faisons avaler 20 l au Mistral en 10 mn et décollons pour Carcassonne 145 km plus loin. La photo que nous devons y faire de la cité médiévale nous impose une intrusion dans le tour de piste hélico. Nous poserons donc d'abord pour faire le plein et garderons la photo pour le départ afin d'éviter le soufflage de bronches. Je prends le chrono avant de poser : 142 km/h depuis Castelnau, ça décoiffe ! L'activité hélico n'est pas plus virulente que l'activité avion, comme d'habitude, ce qui n'empêchera pas les trois pelés de service de nous demander si nous avons contacté la tour en rentrant dans la CTR. Nous les remettons en place poliment et ils nous servent le coco.

Comme nous l'avions constaté la veille, le remplissage complet du Mistral est une galère de première : 40 mn pour le plein dans les meilleures conditions, je rêve ! Deux jerricans de 30 l servent de réservoir; le premier reçoit de l'extérieur une durite de bon diamètre (environ 40 mn) et communique avec le second par une débile durite de 6 ou 8 mn, genre délire Weed. Imaginez que vous avez une Rolls dont vous faites le plein avec un entonnoir de 8 mn et regardez dans la glace les glandes qui poussent à la base de votre cou !

Résultat : 15 mn pour 35 l et 25 mn pour les 25 l suivants ! Furax, nous repartons au cap 83 sans oublier la photo de la cité dont les remparts forment l'ensemble le plus complet que nous ayons de fortifications moyenâgeuses. Le temps est clair. Pour rattraper le retard, poignée dans le coin et crampe au poignet. Si vous avez un trois axes cabreur, essayez Michel Dejean, vous verrez : un véritable trim à piquer — bon d'accord, un peu plus lourd quand même ! Si je n'avais pas été là, il aurait fait 1 721 km en effet de sol ! La hargne, je vous dis. Bon, prochaine balise : l'échangeur sud de Béziers, à 70 km.

Un peu de mal à trouver une sortie sud car en doublant les voitures sur l'autoroute nous ne lisons que les sorties ouest et est. C'est la sortie ouest qui se trouve au sud. Il fallait comprendre : encore 5 minutes de perdues !

## La consommation nous joue des tours

Un petit clicheton et en route pour le nord de Montpellier. Temps clair, bonne visi. Nous allons photographier Saint-Gély-du-Fesc. Pas évident à trouver dans cette grande banlieue où nous sommes assez bas en raison de l'enchevêtrement des zones et également un peu à cause de la crampe au poignet du copain qui tient le manche. On finit par repérer le bled, clichetonade et nous poussons sur Nîmes. 53 kilomètres nous en séparent, la visibilité est super, plus on se rapproche de chez nous et plus la température augmente !

Nous déboulons dans un tour de piste déjà bien encombré. Il est tout de même 11 h 15 et les Nîmois sont en l'air. Nous croisons même le pendulaire de Wilhem Vlugt, détenteur du trophée Saint-Exupéry que nous convoitons, mais comme nous passons à 150 km/h, il ne nous enregistre pas. Photo des hangars et le chrono indique une moyenne de 131 km/h depuis Carcassonne. Nous laissons le Mistral poursuivre sur Avignon car il connaît le chemin, nous sommes dans notre région, la météo est royale, comme toujours chez nous !

Nous reconnaissons quelques thermiques coiffés de choux-fleurs mais on aperçoit au nord un agglomérat de cunimbs sur le relief des Cévennes. Mauvais pour la suite. Une photo du pont d'Avignon que tout le monde connaît et nous attaquons le retour. La consommation de 18 l/h calculée plus tôt est bien plus importante que celle que m'avait annoncée Michel avant la course; c'est donc une surprise qu'il faut gérer au mieux. Nous décidons de faire un très léger crochet par l'aérodrome parachutiste de Pujau pour un refueling complet afin de tenter une directe de 340 km pour retourner à la base.

Si le choix stratégique de ce terrain est bon, dans la pratique c'est une véritable sinécure : 45 mn pour faire le plein ! Ambiance "para les gros bras". Usage restreint aux para et vélivoles, ils le savent et le montrent. On ne trouve pas la clé des pompes qui doit être dans le Pilatus qui est en vol ...on traîne un peu la patte... on ne connaît pas le prix du litre... et pour ne pas vous voler on vous le compte à 7 balles ! J'aurais dû m'en douter : ayant fait mes premiers sauts à Pujau en 1983, j'avais interrompu ma progression à cause de l'ambiance. 45 mn, je sens que je vais devenir fou ! Décollage à 12 h 15.

Cap au 275. Déjà, à l'ouest d'Uzès, le sommet des Cévennes est accroché. Le détour par le sud du massif Central est considérable et comme nous aimons bien la ligne droite, nous filons droit devant, confiants de trouver un passage. En effet, si actifs soient-ils, les nuages bas mêlés à la brume nous ouvrent une petite voie d'accès qui nous permet de plonger entre le mont Aigoual et la montagne de Lingas, tous deux invisibles.

## Vol entre les grains

Un enchevêtrement de reliefs désordonnés de 900 à 1 500 m, nous impose alors une course-poursuite, sautant des nuages puis léchant le sol, contournant la gauche d'une crête, plongeant dans une micro vallée pour apercevoir une sortie au nord d'un pic, le tout bien arrosé par les grains incessants qui cinglent la verrière. Seule une attention exacerbée de tous les instants, avec de fréquents regards sur l'arrière permet de ne jamais nous laisser enfermer. Je me réjouis de ne pas être sur mon pendulaire et j'ai une pensée de compassion pour les copains qui sont en course dans ces conditions. — Magnifique sensation de vivre intensément une aventure dont nos expériences mutuelles nous permettent de reculer les limites, gardant toujours une chance raisonnable de nous en sortir.



*Quand l'appétit de vaincre vous ronge !*

Après avoir passé les plus hauts reliefs en zigzaguant un bon moment entre les bourgeons, nous cherchons à nous recaler. Le sol est un peu descendu, le plafond a suivi, nous sommes à 50 mètres/sol sous une pluie battante et tentons de repérer l'aérodrome de Millau. A cette hauteur, il est difficile de voir loin et nous ne le trouverons pas quoique je mémorise assez bien sa situation. Tout à coup, nous réalisons que les dispositifs et structures que nous voyons sous nos fesses sont celles du camp militaire du Larzac. Fort heureusement, nous sommes samedi et il pleut beaucoup... C'est tout de même bon signe pour la navigation. Ce qui se confirme lorsque nous sautons le plateau et tombons sur la ville de Millau, encaissée au creux d'un méandre du Tarn. Satisfaction. Mais, il nous faut encore passer le Lévezou et le Ségala avant de récupérer une topographie plus saine. En fait, nous verrons bientôt que plus aucun terrain n'est sain : la campagne française n'est plus qu'un vaste marécage. A nouveau, une pensée amoureuse pour notre Rotax dont les pièces chantent toujours à l'unisson en 6 200 tours majeurs.

## Nous retrouvons les coteaux...

du Sud-Ouest, bien chargés de grains qui semblent se former spécialement sur notre axe. La verrière du Mistral ne laisse passer qu'une petite goutte toutes les 5 mn ; nous sommes dans l'avion depuis 8 h environ et le confort général, malgré un Dejean de 105 kg à bord, nous permet d'envisager sereinement le restant de la journée. Un coup d'œil au réservoir nous fait craindre de ne pas finir les 20 km restants. Les terrains détrempés promettent la galipette et un petit chemin de colline entre deux champs fera l'affaire. Il est glissant et après une embardée ou deux, l'incroyable stabilité du train du Mistral nous laisse dans l'axe. Nous vidons notre petit bidon de 10 litres de sécurité et redécollons dans la pente après avoir tiré le Mistral jusqu'en haut du chemin. L'arrêt n'a, en tout, duré 10 minutes.

C'est à 15 h 15 que nous posons à Montpezat sous le déluge, bouclant ainsi le circuit imposé de 1 050 km en 9 h 23 soit une moyenne de 112 km/h ravitaillements inclus — raisonnable !

Tandis que nous refuelons, Marilyne Boucherat nous porte deux sandwiches et nous informe sans surprise que nous sommes les premiers pour l'instant. Je pense à Jean-Michel qui vole avec un Rotax 912 que je connais bien pour sa sobriété (le Rotax, pas Jean-Michel !). Son autonomie doit être de 5 ou 6 h pour un réglage optimal de 13 l/h et son piège à traînée tient tout de même les 110 de croisière. Autrement dit, sur ce même parcours, il n'a dû faire qu'une halte et ne doit pas être loin.

Pour nous c'est encore un arrêt de 40 mn et nous repartons à 15 h 56 plein nord, sur Bergerac. Enfin nous comprenons qu'il est bien plus rentable de poser deux fois pour mettre 40 l en 17 mn plutôt qu'une seule pour 60 l en 40 mn, vous me suivez ? Non, je vois que l'on commence à s'endormir; je compatis, donc j'abrège.

## 1 721 km et 136 km/h de moyenne !

Nous adoptons une bonne stratégie pour le choix des balises suivantes, fonction d'une météo qui nous permettra de voler au nord quand les orages seront au sud et vice-versa ainsi que de conserver les branches vers l'ouest pour la fin de journée lorsque le vent d'ouest sera éteint. Après Bergerac, nous tournerons sur Condom

au sud, puis Graulhet, à l'est-sud-est avec 17 mn de ravitaillement. La Réole au nord-ouest où nous posons pour des prunes (6 mn) car il n'y a pas une âme pour ravitailler ce que nous faisons donc à Marmande, arrêt 17 mn.

Nous avons prévu de photographier encore Castelsarrasin au sud-est et de rentrer à la base pour nous ménager une bonne marge de sécurité avant la nuit. Sur le chemin du retour, nous estimons cette marge trop grande et repartons au nord sur une dernière balise, Fumel, augmentant notre circuit de quelques 85 km. Ensuite, même si la lumière s'assombrit, la vallée du Lot nous conduit à Montpezat où nous nous posons à 21 h 37 après un circuit de 1 721 km en 15 h 45, soit une moyenne de 109 kilomètres à l'heure arrêts compris et sans les 3 heures et 5 minutes d'arrêt, nous aurions atteint les 136 km/h.

Le Mistral est bien un véritable avion mais sans aucun doute un véritable ULM également. Les avantages qu'il procure en vitesse doivent néanmoins être relativisés par la technique nécessaire à acquérir pour son utilisation champêtre. Avec une telle machine, il faudrait être mauvais pour ne pas gagner cette course ! Bien sûr, c'est un appareil très coûteux mais pour répondre à cela, Aviasud a créé l'Albatros. Essayez-le, vous verrez, c'est pas triste. Peu d'amateurs pour cette course et c'est dommage car la règle est simple : juste cumuler des kilomètres. Wilhem Vlugt n'était pas venu défendre son trophée : il ne veut plus perdre ses week-ends à gagner des courses qui lui font perdre des sous. Vous suivez ? Il a raison et d'autant que cette fois-ci, en plus, il n'aurait pas gagné.

Alors à quand des compétitions offrant des primes ? Encore une chose puisque vous êtes toujours là : les pendulaires qui ont totalisé 8 ou 900 km dans ces conditions ont largement autant de mérite que nous; quant à ceux qui ont fait plus, ce sont de redoutables pilotes. Patricia Taillebresse et Maraval n'ont eu que des misères avec leur moteur ce qui explique leur faible score. ■

## CLASSEMENT

Scratch : Arnaud Temporel / Michel Dejean.

Classe Open : 1ers Temporel / Dejean, 1 721 km. 2èmes Laporte / Pfierre, 1 591 km.

Classe Mono Pendulaires : 1er Pascal Boucherat, 1 364 km. 2ème Michel Sailly, 1 245 km. 3ème Philippe Vavasseur, 1 240 km. 4ème Philippe Longuesserre, 302 km.

Classe Biplaces Pendulaires : 1ers Deschamps / Joly, 989 km. 2èmes Chapuis / Fournier, 893 km. 3èmes Maraval / Taillebresse, 412 km.


