ULM MAG

LA REVUE DE L'ULTRALÉGER MOTORISÉ

300 HEURES EN SIROCCO



M 1874-7-25 F

N° 7 - JANVIER/FEVRIER 1984 - FRANCE 25 F - BELGIQUE 200 FB - SUISSE 12 FS





LA GRANDE COURSE

par François GOETHALS

POUR BERNARD D'OTREPPE et moi-même, l'ULM, c'est d'abord une façon fantastique de s'envoyer en l'air, de faire de grandes randonnées aériennes en toute liberté. Aussi, lorsqu'une course expérimentale FFPLUM est programmée pour l'automne, nous décidons immédiatement d'y participer. Et d'en faire un peu plus...

Le règlement de la course est si simple qu'il tient en une seule page; pas besoin de le cogiter pendant des nuits, micro-ordinateur et bonbonne de café à l'appui... L'assistance organisée est interdite, par contre le parachute est obligatoire. Pour varier les plaisirs, les organisateurs nous imposent quatre atterrissages en campagne, en dehors des aérodromes. Aide-toi et le ciel t'aidera : c'est leur crédo, et ce devrait être celui de tout bon pilote d'ULM. Voilà donc la sauce dans laquelle nous allons nous ébattre. La diffusion de ce règlement a été presque confidentielle; il s'agissait d'une vraie course de vitesse, avec les risques que cela pouvait comporter. Aussi, les organisateurs poussèrent un "ouf" de soulagement silencieux losqu'au dernier briefing il n'y avait que 19 inscrits, tous pilotes d'ULM aguerris.

L'entraînement

Pour l'équipe d'Aviasud Engineering, l'enjeu était de taille; la "Grande Course" étant en quelque sorte un anti-grand Prix de France, nous devions donc nous efforcer d'y figurer aussi bien, c'est-à-dire de gagner ! De plus, nous pressentions derrière ce règlement une sorte de défi au *Sirocco*. Les lecteurs d'*UlmMag* savent que dans ce genre de situation, nous démarrons au quart de tour (voir 1ère traversée Continent-Corse de Bernard d'Otreppe, *UlmMag* n°4). Nous étions donc décidés à prendre du bon temps... mais aussi à nous battre s'il le fallait ! Et, histoire de se mettre en jambes, pourquoi ne pas rallier Blois en vol ? Carte, crayons, règle, la route est déjà tracée : au total, 2500 km et 30 h de cross-country au dessus de la campagne française, en Voies Ferrées-Routes (V.F.R. pour les non-initiés).

L'équipement

Pour cette randonnée, nous utiliserons bien sûr deux *Sirocco*, ULM taillés pour ce genre de vol : Bernard hérite de notre bon vieux n° 03, tandis que, grâce à la compréhension d'un ami-client, j'emprunte un appareil flambant neuf (merci Christian !). Bernard nous a conçu deux grands réservoirs de 40 litres en stratifié, démontables, donc très pratiques pour les ravitaillements. Ils se logent dans le fuselage, derrière le siège pilote. Nos appareils sont équipés du moteur König tricylindre avec réducteur ; un peu juste en puissance mais très silencieux, ce sera pour eux un banc d'essai-vérité.

Au tableau de bord, l'instrumentation classique : badin, alti, vario, compte-tours, compas Winter (remarquable de précision). Les bagages en vrac : sac de couchage, vêtements de rechange, outils et pièces de rechange, housse de cockpit, cartes, appareil photo, radio VHF 720 caneaux, casque, parachute, 4 litres d'huile.

Bernard est obsédé par le poids, et fait preuve de beaucoup d'imagination dans sa chasse aux kilos superflus : il est allé jusqu'à recouper son tube de dentifrice, en n'y laissant que la stricte dose pour la durée de notre périple ! La veille de notre départ, je suis encore derrière



mon bureau, au milieu d'un tas de paperasses diverses qu'il me faut mettre au clair avant demain matin... Quant à mon *Sirocco,* il est encore en cours de montage. Les courses contre la montre, chez Aviasud Engineering, on connaît ! Toute l'équipe a mis les bouchées doubles, et vers 16 h, le rodage du König commence. Merci les gars !

Le lendemain, jeudi 22 septembre, nous sommes tous à 8 h sur le tarmac de la base aéronavale de Fréjus-St Raphaël. J'essaye mon appareil : pas de problèmes, mais le moteur vibre fort et ne pousse pas beaucoup... Une mesure au dynamomètre indique 56 kg au lieu des 65 kg habituel, ce n'est vraiment pas beaucoup ! Quelques réglages pour essayer d'améliorer ça, et je redécolle : guère de différence. Je me pose avec un bruit bizarre : zut, le flexible d'échappement a cassé, à cause des vibrations problablement ! La réparation est faite en un temps record, mais l'heure tourne.

Enfin, nous chargeons les appareils : le gros des bagages est tout simplement glissé entre l'intrados et l'extrados de l'aile : pratique ! A la pesée, j'accuse 45 kg de surcharge, et Bernard 30 kg seulement : jamais je n'aurais cru que le dentrifrice fut si dense ! Photo souvenir, et moteur ! A 15 h 30, nous décollons pour Aubenas notre première étape. Merci Fréjus contrôle, à la semaine prochaine !

Nous volons en formation, Bernard en profite pour faire un maximum de photos et vole sans toucher au manche pendant des heures. Il fait un temps splendide, mais nous avons le vent... en plein dans le nez, et assez fort : 15 noeuds. La navigation est facile ; un contact radio tous les quarts d'heure nous confirme que tout va bien pour l'autre. En vue des Dentelles de Montmireuil, nous contactons Orange pour un transit dans leur zone : le contrôleur, surpris d'avoir affaire à deux ULM, nous répond très gentiment, en nous donnant de précieuses indications sur la force du vent. Nous arrivons à Aubenas dans la soirée : nos appareils coucheront à côté du *Sirocco* prototype, qui a toujours bon pied bon oeil : verre de l'amitié au bar de l'aéroclub, puis dodo !

Aubenas-Nitray

Pour aujourd'hui, une étape de 430 km. Nous refaisons les pleins à l'Avgas, c'est plus cher mais bien pratique. Nous mettons le cap sur le relief : nous voilà déjà le long des

Code de gestes pour communiquer en ULM :

a) • **Index pointé sur le front** = question ou réflexion.
b) • **Poing fermé** = action.
c) • **Pouce en l'air** = affirmatif, ou "OK".
d) • **Pouce en bas** = négatif, ou "pas OK".
e) • **Pouce sur l'épaule** (vers moteur) = moteur.
f) • **Main oscillante à plat** = bof.
g) • **Gorge coupée** (couic !) = arrêt, stop.
h) • **"glou glou" avec le pouce** = carburant.
i) • **Temps de vol** : 1 doigt = 1 minute.
j) • **1 tour de montre** (simulé avec 1 doigt) = 1 heure.
k) • **Changement de cap** : pouce levé vers la direction correspondante : 1 fois = 10°.
l) • **Index montrant le sol** : atterrissage.
m) • **Inedex sur la poitrine** : moi.

Exemple :A et B volent ensemble depuis 2 heures. B se trouve un peu "short pétrole" et voudrait ravitailler avant de traverser les montagnes sur la route. Le dialogue suivant s'engage :
B — Je n'ai plus beaucoup d'essence, je voudrais aterrir pour ravitailler. Ce qui se traduit par : h + f + m + a + l
A répond : OK, je connais un terrain sympa près d'ici, à 20° à droite. Je propose qu'on s'y pose. Traduction : c + k (2 fois vers la droite) + c + a + l.
B conclut : c + b, c'est à dire "OK, on y va".
Ce langage est très rudimentaire, mais deux pilotes plongés dans la même situation se comprendront très bien. On peut encore l'élaborer, mais gare aux migraines... Bien sûr, il faut voler suffisament près de votre interlocuteur !

pentes ensoleillées qui nous fournissent de gentilles ascendances. Nos poumons sont remplis d'un air cristallin sentant bon le genêt et le buis. Les buses sont au rendez-vous dans les thermiques : l'ULM, c'est le pied ! Nous passons au dessus du lac de Langogne ; les vagues nous renseignent sur la direction et la force du vent : 10 à 15 noeuds, 3/4 arrière ! Avec le soleil dont ils nous gratifient, les dieux sont avec nous ! Nous ne pouvons joindre Nitray d'une seule traite, et devons ravitailler. Pour des raisons de commodité nous préférons nous poser sur un aérodrome.

Devant nous, le terrain d'Ussel : Bernard descend et fait un passage, sans résultat, pas âme qui vive ! Nous nous poserons à Guéret, où j'emprunte la voiture d'un pilote sympa pour aller faire les pleins au village. Nous redécollons et mettons le cap sur Nitray. Après 1 h 40 de vol sans histoire, nous arrivons en radada au-dessus de la maison de René Fournier, prévenu de notre arrivée.

Grands gestes du bras, il nous a vu et nous nous posons devant le château de Nitray. Nos *Siroccos* passeront la nuit à coté d'un RF 10, dans les ateliers de Fournier Aviation. Les Fournier nous réservent un accueil chaleureux dans leur belle demeure du XVII[e]. René nous raconte l'histoire de ses avions-planeurs, du RF 1 à l'actuel RF 10. Et puis aussi l'histoire de cette maison, restaurée avec amour et respect de l'authenticité. La soirée passe trop vite, et nous descendons dormir au village.

Le lendemain matin, nous improvisons un petit fly-in : il y a là le RF 10, le RF 5 d'Etienne d'Halluin, propriétaire du château, et un Robin ; j'essaie le RF 10, c'est fin, silencieux, maniable, super ! Le pilote "maison" des avions Fournier essaie ensuite le *Sirocco* ; sourire à l'atterrissage, pour lui aussi c'est super ! Nous arrivons à Blois en début d'après-midi, pour retrouver l'ambiance décontractée du rassemblement le plus sympa de la saison : à Blois, les professionnels viennent pour s'éclater !

dimanche 25, 14 heures :

La course part dans deux heures. Notre tactique est simple : nous volerons ensemble, même si ça doit ralentir un peu. Ce sera par contre un avantage pour les ravitaillements, l'intendance et les dépannages éventuels. Les radios étant interdites, nous mettons au point un code de gestes qui nous permettra de communiquer (voir annexe).

OU VOLER ?
OU APPRENDRE ?

L'expérience prouve que, même au Sud de Loire, l'hiver n'est pas la saison optimale pour les écoles. En conséquence, cette parution ne comporte pas la liste des **CLUBS** et **ECOLES** que nous avons publiée dans nos précédentes parutions. Nous voulons profiter de cette parenthèse météorologique pour actualiser cette liste et demandons **aux responsables des clubs et des écoles de remplir la fiche de renseignements ci-dessous** (lisiblement, S.V.P. !) et de nous la retourner **AVANT LE 25 JANVIER 1984.** Bien sûr, les renseignements et tarifs communiqués devront être ceux en vigueur pour le début de la saison ULM 1984.

Vous noterez que : **1°) C'est gratis,** chez nous, comme les Petites Annonces - nous avons assez de ventes et d'abonnés pour nous (et vous) offrir ce luxe, merci ! **2°)** Nous ne publierons plus que les clubs et écoles qui nous aurons retourné, dûment rempli et en temps et heure, **le coupon ci-dessous** (ou une photocopie de celui-ci, si vous ne voulez pas découper votre magazine préféré, mais pas autre chose : nous traitons ces textes sur ordinateur ; épargnez-le !) ; les autres seront considérés comme défunts et, avec nos condoléances, radiés de nos colonnes. **3°)** Ces informations sont placées sous la seule responsabilité de leur auteur mais, **4°), nous demandons à nos lecteurs de nous faire connaître par écrit leur opinion,** bonne ou mauvaise, sur les clubs ou écoles mentionnés chez nous et qu'ils auront fréquentés (avec votre nom, adresse et si possible un numéro de téléphone - heures de bureau, SVP - portés sur votre lettre, pour que nous puissions vous joindre si le besoin s'en fait sentir).

Région (1) : Centre, Corse, Est, Languedoc-Roussillon, Ouest, Nord, Région Parisienne, Sud-Est, Sud-Ouest, DOM-TOM, Belgique, Suisse, autres pays.

NOM du club ou de l'école (2) : .....

n° ..... rue .....

code postal ..... VILLE (2) .....

téléphone (avec indicatif régional) : ( ) .....

RESPONSABLE(S) (2) .....

Appareils utilisés (3) : Pendulaires : .....

.....

Multi-axes : .....

.....

Services offerts et tarifs (4) : .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

(1) Barrez les mentions inutiles.
(2) En lettres majuscules.
(3) Donnez, dans l'ordre, le nombre de chaque type d'appareils, le nom de leur constructeur, le prénom de l'ULM et, pour les pendulaires, après le prénom du chariot, celui de l'aile utilisée. Par exemple : 2 Eipper Quicksilver MX 2, ou : un Cosmos Bidulm 44-Azur 19B.
(4) Indiquez les prestations offertes et vos prix. Par exemple : Inscription : 250 F/an avec assurances ; lâcher avec 10 h en double : 3500 F ; location Pathfinder II : 150 F/h, etc. Mais restez bref et succinct - ce n'est pas un roman ni de la publicité ! - pour nous éviter de devoir couper le laïus.

A poster AU PLUS TARD LE 23 JANVIER 1983, à UlmMag, rubrique OU VOLER, 50, rue de Chabrol, 75010 Paris. (Nous ne prendrons pas ces renseignements par téléphone, en aucun cas, l'écrit faisant seule loi de justificatif en la matière).
U.M. 7



L'Ascender II + de Ph. Tisserand.

Nos moteurs se sont très bien comportés jusqu'ici, nous n'avons pas d'inquiétude de ce côté là. Nous avons rééquilibré mon hélice et les vibrations ont disparu. Pour nous, l'homme à battre est Patrick Poulet ; son *Pathfinder* est rapide et le pilote bien entraîné. Les autres concurrents ne nous font pas peur (a tort, on va le voir !). Derniers préparatifs. Pleins d'essence faits, nous chargeons les bagages. Je laisse à Blois mon sac de couchage, lourd et encombrant. Dans le cockpit s'entassent pèle-mêle cartes, lampe de poche, un sac de Mars, l'appareil photo, des bidons d'huile...

Nous décollons à 16 h 05, et mettons le cap au Sud. Nous grimpons pour profiter de la composante N-E, au dessus de la couche d'inversion. Arrivée à 1200 m, je ne monte plus : ma surcharge et un moteur un peu mou ont considérablement réduit mon plafond. Bigre, la traversée du Massif Central va être angoissante.

Pour l'heure, nous sommes obligés de redescendre : une couche uniforme de strato-cumulus s'étend à l'horizon, il faut passer dessous. Nous affichons 95 et réduisons les gaz. Soudain, j'aperçois le *Pathfinder* de Patrick Poulet, juste en dessous de nous. Je fais signe à Bernard, il l'a vu aussi. Patrick nous rattrape, nous accélérons en descente : il vole à plus de 100 km/h. Nos 20 chevaux allemands ne font pas le poids contre ses 30 chevaux japonais. Mais il sera handicapé par sa vitesse de décrochage plus élevée dans les petits terrains du Massif Central. Rien n'est joué, nous gardons espoir.

Le reste du vol se passe sans histoire. Nous arrivons à Aubusson vers 18 h 30 ; le soleil se couche à 19 h : la recherche d'un terrain d'aterrissage peut commencer. Bernard oblique vers l'Est, je le suis sans conviction. Effectivement, un quart d'heures plus tard, nous survolons une campagne très vallonnée, pleine de champs posables mais pas redécollables ! Demi tour, et vite ! Il fait de plus en plus sombre, nous avons de la peine à distinguer les obstacles. Nous revoici à Aubusson : un grand terrain surplombe la ville, il y a bien quelques lignes électriques mais, ça devrait aller. Bernard descend en cerclant au-dessus, puis se présente... à l'envers ! Bon Dieu, il n'a pas vu le sens de la pente, et va se poser dans la descente ! Le *Sirocco* touche, rebondit, touche encore... Trop long, beaucoup trop long, remets les gaz ! Trop tard, ça va se terminer dans les arbres. Il vire à droite. Aie, la ligne ! Ça passe dessous, attention le poteau maintenant ! Le bout de plume passera à quelques mètres. Virage à droite dans la foulée pour éviter un bouquet d'arbres et hop... Le revoilà au-dessus de la vallée, dans de l'air plus propre... Il n'y a que le *Sirocco* pour pardonner ce genre d'erreur ! Il vole encore, je n'en reviens pas. Tout ça n'a duré que quelques secondes, de celles qui vous marquent pour un bout de temps...

Nous nous posons finalement à quelques centaines de mètres de là, dans une belle prairie à côté... de l'hôpital ! Aussitôt les gens accourent, ébahis. Notre première question : ont-ils vu d'autres concurrents ? Oui, un seul, qui descendait vers le Sud. C'est sûrement le *Path*, il a une bonne demi-heure d'avance sur nous. Bah ! nous ne sommes pas mécontents de notre vol et, après avoir ravitaillé, nous passons la nuit chez des gens charmants, à coté de notre prairie. Nous avons arimé nos appareils, ils ne risquent rien. Nous téléphonons au PC de la course : le *Path* est à la Courtine, il a 40 km d'avance.

lundi 26

Nous nous levons à 5 heures comme des zombies. A 6 h 15, nous sommes prêts à décoller ; le soleil se lève mais pas le brouillard ! Nous serons cloués au sol jusqu'à 9 h 45... Un petit déjeûner plantureux



nous aidera à tuer le temps. Enfin, nous taillons notre route vers Millau, dans un ciel superbe : pas un nuage, un soleil éclatant, nous sommes bien au chaud derrière le pare-brise : un vrai temps de curé ! Tout à coup, Bernard me fait un signe que je ne comprends pas, puis m'indique qu'il se pose. C'est idiot, nous sommes à plus de 1300 m. Je le suis malgré tout, et nous nous posons dans un champ en forte pente : dès que les roues touchent, pleins gaz pour ne pas redescendre, puis quart de tour au sommet et l'appareil est en sécurité. Bernard s'est précipité hors de son cockpit et a pris une pose caractéristique en me tournant le dos... Ca va, j'ai compris, il est des impératifs qui ne souffrent aucun retard... Nous nous dégourdissons les jambes et prenons les photos réglementaires de notre deuxième vache. Nous redécollerons en quelques mètres : bien agréable... Nous photographions le vieux pont de Millau, à 13 h, et cap au Nord vers St-Flour. En passant au-dessus de Severac, j'aperçois le *Vector* qui descend vers Millau. Bigre, il ne faut pas s'endormir ! Je suis tenté d'obliquer vers l'Est dans une vallée qui semble plus accueillante que le plateau d'Aubrac devant nous. Par geste, j'interroge Bernard. Il me répond qu'il réfléchit à la question. Finalement, nous attaquons le plateau d'Aubrac de front et ne le regretterons pas : le paysage est grandiose.

Je n'ai presque plus d'essence lorsque nous virons à St-Flour. Ma vieille angoisse ressurgit : nous devrons décoller à pleine charge à plus de 1000 m d'altitude... Après 10 minutes de recherche, nous trouvons le terrain idéal : en forte pente, bien sûr, mais aussi adossé à une colline dont un coté nous fournira une bonne ascendance dynamique. C'est du moins ce que nous espérons. Le vent est fort, et nous nous posons à flanc de colline, sur une roue : marrant ! Cette prairie est pleine de trous, que le train souple du *Sirocco* amortit admirablement.

A peine posé, un bruit caractéristique me fait lever les yeux : ça alors, un pendulaire ! C'est rouge, ça ressemble à un *Puma Sprint*. Je n'en reviens pas : comment a-t-il fait pour aller si vite ? Il a dû décoller plus tôt que nous ce matin, ce n'est pas possible autrement. La course à l'essence commence : autostop jusqu'au village voisin, pleins d'essence (et tournée générale au bistrot d'en face !), puis retour devant nos *Sirocco* grâce à la gentillesse de notre chauffeur. Le tout a pris 1 h 40 quand même. Vite dans le cockpit, moteur, décollage. J'ai bien fait de décharger une partie du matériel à Aubusson, le décollage se passe sans problèmes. L'ascendance dynamique est au rendez-vous et nous gratifie de 300 m à l'oeil. Nous passons sous le vent du Puy de Sancy, dont la dégueulante nous bloque à 50 m du sol. Enfin, nous nous glissons dans la vallée de la Dordogne, soulagés.

Nous arrivons à Aubusson dans la soirée. Par signes, Bernard m'explique qu'il se pose pour récupérer le matériel laissé à l'hôpital. L'opération ne lui prend que huit minutes !

Nous nous posons 20 km plus au Nord, au sommet d'une colline : ainsi, nous éviterons le piège du brouillard ! Nous sommes accueillis chaleureusement par le propriétaire du terrain. A-t-il vu passer d'autres ULM ? Non, mais il n'a pas fait très attention... Un coup de fil au PC de la course nous apprend que Patrick Poulet a détruit sa machine à l'atterrissage... Navré pour lui, mais cette nouvelle nous galvanise : tous les espoirs sont permis ! Nous ne savons pas encore que le *Puma* a 60 km d'avance, et le *Vector* plus de 30... L'hospitalité auvergnate n'est pas un vain mot : nous sommes reçus comme des rois et après un sommeil réparateur, débout à 5 h ! Comme prévu, il n'y a pas de brouillard au sommet de notre colline et nous décollons au lever du soleil.

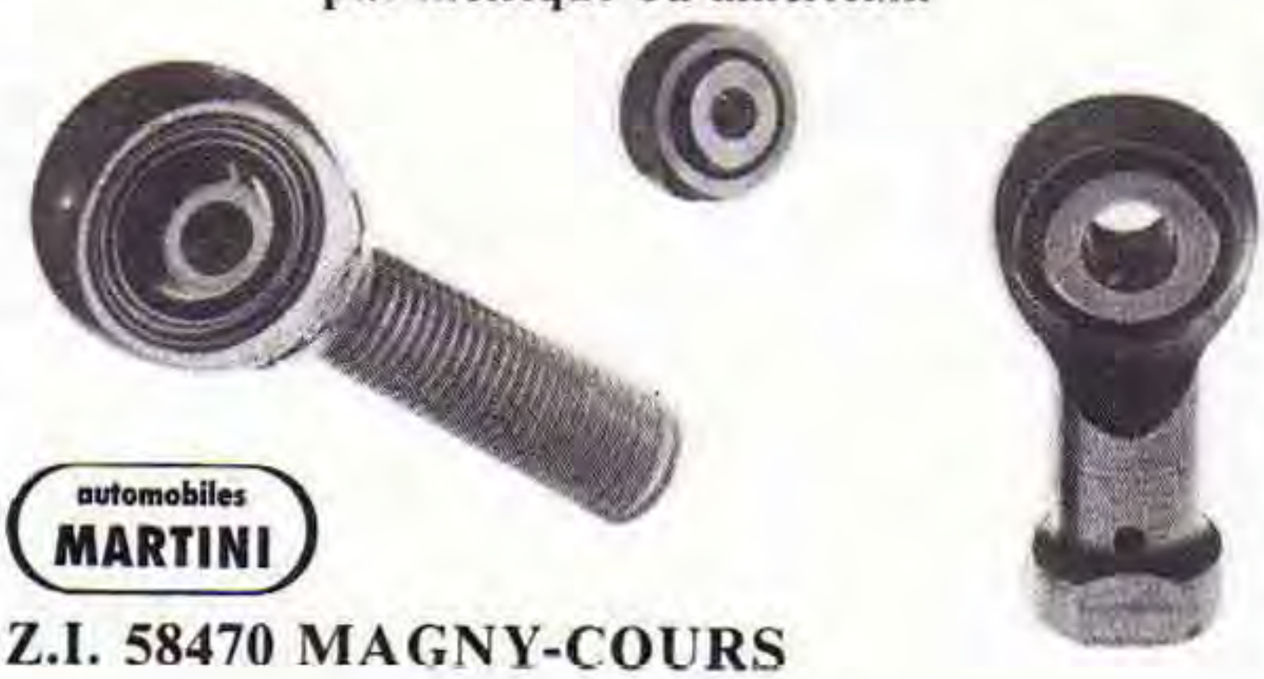
Nous volons pleins gaz au-dessus d'un paysage féerique, jeux de lumière entre le soleil, le relief et les nappes de brouillard. Nous fonçons vers le but : Châteauroux est dépassé, puis le Cher, enfin la Loire verticale Blois. Nous nous laissons descendre en accélérant encore.

Nous arrivons au terrain de départ en formation serrée, à 5 m/sol et 110 km/h... un passage pleins gaz, puis large virage, finale en formation toujours ; 3, 2, 1, top, geste de la main, nous nous posons dans la même seconde.

Nous sommes ex-aequo, et il nous faudra plusieurs minutes pour

STOCK PERMANENT de ROTULES

pas métrique ou américain



automobiles **MARTINI**

Z.I. 58470 MAGNY-COURS

TEL. (86) 58.14.25

réaliser que nous sommes les premiers : un pendulaire est resté sur le terrain, nous l'avions pris pour un concurrent...

A peine avons-nous le temps de prendre un café que le *Vector 627* de Bertrand Claveau arrive, 10 minutes après, c'est le tour du *Puma* d'Alain Teffaud ! C'est extraordinaire : après 850 km et 3 jours de course, les quatre premiers arrivent en moins d'une heure ! Nous en savourons d'autant plus notre victoire.

la course des autres concurrents :

Bertrand Claveau (*Vector 627*) : A peine moins rapide que nos *Siroccos*, car puissant (38 cv), Bertrand fut un concurrent redoutable. Ayant pu décoller trois quarts d'heure plus tôt que nous le lundi matin, il conservera son avance grâce à un ravitaillement plus court que le nôtre : sa réserve de puissance lui permettait de choisir des terrains en fonction de la proximité d'une station d'essence, alors que notre principal souci était de redécoller. Une rupture de la corde de son lanceur lui fit perdre une demi-heure mardi matin...

Alain Teffaud (*Puma Sprint*) arrive à Blois dans un état second. Pour lui, cette course, "c'était la défonce". Il a passé la première nuit recroquevillé dans son tricycle, de peur que les vaches ne démolissent son appareil. Il a redécollé à l'aube et volé deux heures au-dessus du brouillard, sans voir le sol... La seconde nuit, il l'a passée dans un abribus où, épuisé, il s'est endormi malgré le froid... pour se réveiller plus d'une heure après le lever du soleil. L'absence de réveil lui a coûté la victoire...

Hubert Aupetit (pendulaire KDA) a fait une course sans faute, sauf le mauvais choix d'un terrain. Hubert est l'un des promoteurs de cette course, son enthousiasme fait toujours plaisir à voir.

Philippe Tisserand (Pterodactyl *Ascender*) est également organisateur de la course, faisant équipe avec Jack Mac Cornack ; le crash de ce dernier lui fit perdre du temps et le moral...

Jean-Marc Peuffier (Merlin-Mainir) : le dernier à arriver mardi a fait une course tranquille (il s'est payé le luxe d'une petite sieste à mi-parcours !)

Patrick Poulet (*Pathfinder II*) loupa un atterrissage lundi et pulvérisa son appareil dans les arbres (sans mal pour sa personne). Sans cet accident, il était à Blois lundi soir. Ayant pu décoller plus tôt que nous lundi matin, il nous avait mis 2 heures dans la vue à Millau...

Jack Mac Cornack (Pterodactyl *Ascender*) était l'outsider dont nous nous méfions. Pionnier du cross-country motorisé, cet Américain tranquille et plein d'humour a surestimé les possibilités de son appareil ; en voulant redécoller d'un foutu endroit, il l'a littéralement chiffoné sans mal pour lui.

Les autres concurrents ont fait une course pépère, la balade leur suffisait, l'aspect "compétition" était un peu secondaire.

En conclusion, nous sommes tous d'accord pour déclarer que l'ULM est vraiment devenu un sport. Le vainqueur d'une telle course est celui qui a réussi la meilleure combinaison appareil-connaissance de l'aérologie-décisions opportunes-qualité du pilotage. L'influence des performances des appareils s'estompe derrière le nombre d'imprévus inhérents à ce genre de vol. Nos remerciements vont à la permanence du "PC Course", René Coulon, Georges Trouillet... et les autres, qui se sont fait un sang d'encre en attendant les coups de fil des concurrents... Bravo les gars, à l'année prochaine !

le retour

Pour nous, l'aventure n'est pas terminée : nous rentrons à Fréjus ! Nous décollons tranquillement mercredi vers 13 h, direction Belleville ou nous devons retrouver Alain Teffaud.

Il fait toujours aussi beau, et nous avons décidé de faire un peu de tourisme. Après 2 heures de vol, nous apercevons un petit aérodrome abandonné. Rase-mottes, le terrain est en mauvais état, nous décidons de continuer. Nous avons récupéré nos radios, et j'appelle Bernard pour le contact de routine. J'obtiens un vague crachouillement en guise de réponse. Bizarre ! je me contorsionne pour tenter de l'apercevoir, sans succès. Bon, demi-tour : pas de *Sirocco* à l'horizon ! Enfin, nous rétablissons le contact : mon compère est aux vaches ! Ça y est je le vois, il est dans une petite prairie, l'appareil est indemne.

Mais l'herbe est haute, si je me pose je ne pourrai plus redécoller. Il m'explique qu'une pièce du réducteur a cassé et qu'il ne pourra problablement pas réparer sur place. Après quelques ronds, je remets le cap sur Belleville, la mort dans l'âme. Je vole seul, je suis pressé d'arriver, j'en ai tout à coup marre de l'ULM. Je me pose à Belleville peu avant la nuit. L'accueil chaleureux des animateurs de l'Aéroclub Charles Voisin me remonte le moral.

Et puis, le lendemain matin, surprise : un coup de fil à nos ateliers m'apprend que Bernard a pu réparer et qu'il va essayer de rentrer en vol. Extra ! Mais va-t-il passer à Belleville ? Je décide d'attendre, et de toute façon le brouillard me cloue au sol. Vers midi le brouillard se lève et peu après, Bernard arrive. Retrouvailles, discutage de coup : c'est le collage de la couronne primaire qui a lâché. Ce collage est réalisé au caoutchouc, mal vulcanisé apparemment. Bernard a réparé à l'araldite, en insérant des clous entre la couronne



LE 1er GRAND PRIX DE FRANCE

EN CASSETTE

Ce reportage entièrement réalisé par des équipes professionnelles est édité en cassettes VHS et BETAMAX*.

Il vous fera vivre ou revivre, les grands moments de ce 1er Grand Prix de France tout au long des étapes.
Pour recevoir votre cassette, écrivez à Pierre Lambert,
65, bd du Château - 92200 Neuilly.

Précisez la nature du support (VHS ou BETAMAX).

495 F TTC — DURÉE 34 minutes

* La reproduction ou la projection publique de ce document est interdite. Cette cassette est uniquement réservée à une utilisation privée et gratuite. Copyright Antenne 2 - 1983.

© ULM MAG - N° 7 - JANVIER/FEVRIER 1984

et le noyau central pour faire bonne mesure !

Son décollage fut épique ; après avoir déchargé matériel et essence superflus, il réussit à arracher le *Sirroco* du sol juste avant la clôture... pour redécoller d'un terrain voisin, plus grand, avec tout le matériel.

Nous quittons Belleville vers 16 h et passons la nuit à Montélimar. Le lendemain vendredi, décollage vers 12 h dans un mistral léger. Nous escaladons le Mont Ventoux, traversons la Durance, ça sent l'écurie ! Voilà déjà Fréjus, nous nous posons, il est 14 h 30. La presse et le comité d'accueil sont là ; nous sommes deux navigateurs qui rentrent au port après plusieurs semaines de mer, un peu déphasés... Explications, rires, photo-souvenir ; c'est fini, nous avons vécu une semaine inoubliable...

conseils pratiques

Ce genre de vol peut être entrepris par n'importe quel pilote un peu expérimenté, pourvu d'un appareil performant ; voici, en vrac, quelques conseils issus de notre expérience :

• Le poids est l'ennemi n° 1 ! Il rallonge vos décollages, réduit votre taux de montée et augmente votre consommation. Ceci est valable même si votre appareil à "la pêche"...



• Voyager à plusieurs est beaucoup plus sympa et plus sûr en cas de pépin. Certains concurrents se sont sentis fort seuls pendant la course. Attention à la collision en vol : le risque est réel !

• La radio est pratique, mais pas indispensable, sauf si vous voulez traverser des zones contrôlées (à éviter si possible). Nous utilisons des VHF Dittel 720 caneaux, idéales pour l'ULM et aimablement prêtés par la SCAP, aérodrome de Bailleau.

• Ne vous inquiétez pas trop pour navigation. Bien qu'elle soit très facile en ULM (cartes Michelin ou IGN au 250 000e), on peut se perdre... et se retrouver en se posant à côté du 1er village venu.

• N'emportez que les pièces détachées "vitales" introuvables sauf chez votre revendeur local. Pour le reste, vous trouverez toujours le menuisier ou le ferronier qui se mettra en quatre pour vous dépanner avec le sourire.

• Pour être bien accueilli, évitez les prairies à bestiaux que nos grands oiseaux affolent. Vous êtes un intrus en position de demandeur, et pas forcément un héros de BD : soyez courtois et diplomate.

• Le confort en vol est important ! Nos *Sirroco*, avec leur très grande stabilité et leur compensateur de profondeur permettant de lâcher le manche à n'importe quelle vitesse, sont imbattables sur ce point. Emportez des trucs à grignoter en l'air, ça tue le temps qui est parfois long.

— Rappelez-vous que vous êtes en ULM, et pas en Boeing : surveillez la météo, et n'attendez pas le dernier moment pour vous poser.

A bientôt pour la prochaine "Grande Course" !

AIR CREATION



UNE GAMME COMPLETE
D'AILES ET DE TRICYCLES
MONOPLACES ET BIPLACES
MONTES OU EN KIT

Un service pièces
détachées pour U.L.M.
et construction amateur.
Catalogue sur demande.

Z.I. LAVILLEDIEU
07170 VILLENEUVE-DE-BERG
Tél. : (75) 36.24.10

AIR CRÉATION