AVIATION GENERALE

AVIASPORT

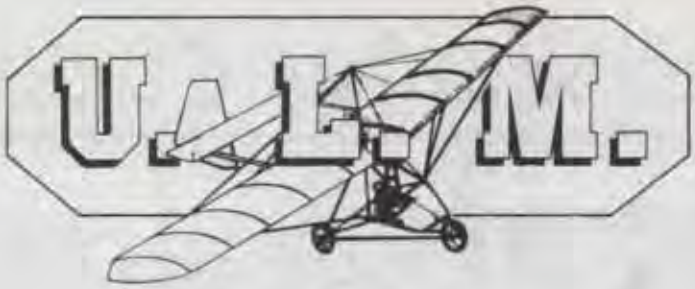
LA REVUE DU PILOTE



30ème

ANNIVERSAIRE

M 1153 - 386 - NOVEMBRE 1984 - FRANCE 20 F - SUISSE 7 F S



un Sirocco autour du monde

Le samedi 29 septembre à 17 h, un « Sirocco » décollait de La Ferté-Alais pour effectuer... le tour du monde, tout simplement. Aux commandes, Patrice Franceschi, 30 ans; profession : reporter. Pilote d'avion depuis 8 ans, d'ULM depuis quelques mois seulement; mais déjà une dizaine d'années d'expérience des grands voyages, souvent hors des sentiers battus : Afghanistan, Tchad, Laponie, Chine, Amazonie, etc..., voyages ayant donné lieu à quatre ou cinq livres et à de nombreux reportages, écrits ou filmés.

Le matériel : un Sirocco à moteur Rotax de 37 cv, spécialement préparé par Aviasud avec adaptation d'un réservoir de 45 litres (assurant un rayon d'action théorique de 500 km), renforcement du train avant et de la coque dans les zones qui habituellement souffrent le plus en cas d'atterrissage dur. Le pilote peut encore emporter 30 kg de charge : bagages personnels (réduits au plus strict minimum), trousse de survie, matériel pour petites réparations, matériel de prise de vue pour reportages photo et vidéo.

L'itinéraire : il a été établi pour éviter les zones montagneuses s'élevant à plus de 2 000 m, et les pays politiquement instables (quelques problèmes d'autorisation de survol restant cependant possibles – sinon probables – du côté de l'Amérique Centrale et de la Birmanie). Il sera coupé par trois traversées maritimes : celles de l'Atlantique Sud, du Pacifique et de la Mer d'Oman, prévues en avion-cargo. Première partie : France – Sénégal via l'Espagne, le Maroc, l'Algérie et le Mali. Deuxième : Brésil – Californie, en suivant d'assez près la côte Atlantique jusqu'à Panama, puis celle du Pacifique jusqu'à San Francisco. Troisième : Singapour – Pakistan via la Thaïlande, la Birmanie, le Bangla Desh et le Nord de l'Inde. Quatrième, enfin, Oman – France par l'Arabie Saoudite, la Jordanie, la Syrie, la Turquie, la Grèce et l'Italie.

Le support technique : de Paris à Dakar et de Calcutta à Paris, accompagnement par deux membres de la Guilde Européenne du Raid : D. Bourguignon et Ph. Gautier, à bord d'une Land Rover transportant du carburant, de l'outillage et des pièces de rechange, dont en particulier deux moteurs complets. Sur le reste du parcours (soit un bon tiers) : rien... Pour faire face aux pannes ou autres avaries qu'il peut s'attendre à subir, Franceschi a mis en place un peu partout un réseau de correspondants qui se transmettront, à mesure de sa progression, un stock de pièces itinérant. Un groupe de mécaniciens d'Air France lui a également promis son assistance, pour lui faire parvenir de France dans les plus brefs délais les pièces qui pourraient lui manquer.

Patrice Franceschi lors de son départ de La Ferté-Alais, le samedi 29 septembre



Le budget : de l'ordre de 600 000 F pour l'ensemble de l'opération (y compris la réalisation d'un film vidéo), montant couvert principalement par un sponsor : Adidas, mais aussi par les accord conclus avec divers revues, chaînes de radio et de télévision pour la fourniture d'articles et photo, ainsi qu'avec un éditeur pour la rédaction d'un livre qui racontera la grande aventure.

Parti, donc, le 29 septembre, Patrice Franceschi n'était encore, à la mi-octobre, qu'à Madrid, ayant été retardé par un défaut de mise au point de son circuit de carburant. Et des problèmes, ils sait bien qu'il en aura encore beaucoup d'autres, tout au long de son périple : d'ordre politique ou administratif dans certains pays, climatique dans d'autres (ou les mêmes...) mécanique n'importe où, sans parler des difficultés de ravitaillement en essence dans les zones peu peuplées, où des atterrissages intermédiaires seront nécessaires entre les aérodromes qui doivent constituer habituellement les escales. Mais il se sent de taille à les surmonter, tout en prenant le minimum de risques, c'est-à-dire en s'abstenant de voler dans des conditions météo défavorables ou même simplement douteuses. Son expédition, dont la durée prévue est de cinq à six mois, n'en constituera pas moins, au-delà de l'exploit individuel du pilote, un remarquable test de fiabilité et de résistance pour le matériel.

M.B.

la Grande Course vue par...

On sait que la « Grande Course » 1984 (dont nous avons publié le mois dernier les résultats bruts) a été rendue très difficile par les mauvaises conditions météo, au point que sur la vingtaine de concurrents ayant pris le départ, sept seulement réussirent à boucler le circuit de 980 km Blois – St. Dié – Montbéliard – Blois, et dans des temps variant entre 41 heures et plus de 5 jours... Nous avons demandé à deux d'entre eux de nous raconter « leur » course, qui n'a pas été du tout la même, comme on le verra, pour François Goethals, vainqueur de l'épreuve sur Sirocco à moteur Rotax, et pour Hubert de Chevigny, leader de la patrouille de trois Baroudeurs dont les pilotes se retrouvèrent aux dernières places du classement.

le premier...

Départ à 16 h 30 en compagnie de Patrice Franceschi, pour qui cette course représente un ultime entrainement avant son prochain départ pour le tour du monde. Mais mon Sirocco, équipé d'un cockpit fermé et de carénages de roues, est plus rapide que le sien, et comme nous n'avons pas convenu de voler en équipe je ne tarde pas à le distancer, en volant à 100/110 km/h indiqués. La météo est encore correcte : ciel couvert mais pas de pluie, vent de Nord-Est 10 kt.

Atterrissage vers 19 h 30 près d'un petit village, un peu avant Chaumont, sur une colline et non dans la vallée pour éviter d'être coincé par le brouillard demain matin. En 3 heures de vol j'ai consommé 19 litres. Ravitaillement en carburant; dîné et couché dans le bistro-restaurant-hôtel du pays.

*

Lundi 16 : levé à 5 h. Décollage à 7 h., et cap vers St. Dié, au compas pendant 3/4 d'heure, le plus souvent au-dessus du brouillard qui noie toutes les vallées. Posé près d'une ferme sur une bosse dégagée pour téléphoner à la Météo, qui n'est guère encourageante : tous les reliefs des Vosges et du Jura sont encore accrochés, et une nouvelle perturbation venant de Grande-Bretagne doit amener dès demain une aggravation sur l'ensemble du pays. La Gendarmerie de St. Dié, consultée ensuite, annonce un plafond très bas et de la bruine; mais à l'Aéro-Club on estime que cela devrait commencer à se lever vers 11 h.

Redécollage à 9 h 45. Le terrain commence à monter, se dégageant su brouillard, mais au-dessus le plafond baisse de plus en plus, et bientôt il reste tout juste de quoi sauter les lignes électriques... Devant, c'est complètement bouché; déroutement vers le Nord pour suivre une vallée qui me fera faire un détour d'au moins 70 km. Arrivée sur St. Dié avec 150 m de plafond; photo, et cap au Sud vers Montbéliard; mais bientôt je suis à nouveau coincé, et m'engage dans une vallée vers l'Ouest. La navigation se complique...

La couche n'étant pas très homogène, je décide de passer au-dessus et monte dans un trou jusqu'à 2 000 m, en ciel clair. Après quelque temps au cap Sud-Ouest pour m'éloigner du relief, je redescends sous le plafond, maintenant à 800 m; je suis en plaine, mais où ? Atterrissage pour ravitailler, et me situer : je suis du côté de Baume-les-Dames, à 40 km au-delà de Montbéliard, vers laquelle il va falloir remonter pour la photo.

Je vole aussi vite que possible : 120, 130 km/h, moteur à 7000 t/min., mais pas encore pleins gaz, l'hélice ayant un trop petit pas pour ces vitesses. Le Rotax cependant n'apprécie pas beaucoup, et au bout d'une heure me lâche, à 150 m/sol. Posé dans un labour bien gras, où le Sirocco ne roule que quelques mètres.

Une des bougies avait simplement perlé. Tout est vite remis en état, mais le champ est trop boueux pour y redécoller. Il faudra une bonne demi-heure, avec l'aide d'un paysan, pour transporter l'appareil jusqu'à une pâture au sol plus ferme, d'où je pourrai repartir vers 16 heures. Le vol se poursuivra à une allure plus raisonnable.

Posé pour ravitaillement à Montbard, sur un terrain en pente près de la gare du TGV – et d'une station d'essence. L'escale ne durera qu'un quart d'heure : mon record !

La journée se termine à Champignelle, à 10 km à l'Ouest d'Auxerre, avec un accueil sympathique, à nouveau dans un petit café où je pourrai manger et dormir. La météo a été correcte durant l'après-midi, avec des plafonds suffisants et un vent Sud-Ouest de 10 - 15 kt.

*

Mardi 18, levé à 6 heures. La perturbation annoncée est arrivée : il pleut, mais le vent heureusement reste modéré. Bien que l'appareil, resté amarré dehors, soit trempé, le moteur démarre sans problème; mais dès que je suis installé, verrière fermée, la buée m'enlève toute visibilité. Dans mon champ de 150 m de long je m'aligne, tiens l'axe au jugé et tire quand le badin atteint 50 km/h, passant la clôture sans la voir. En vol, la buée disparaîtra vite.

Vers l'Ouest un mur de nuages descendant presque jusqu'au sol me barre la route. Je le suis vers le Sud, en longeant le front, et finis par trouver une vague ouverture un peu moins sombre. Après un quart d'heure difficile, à 50 m/sol avec une très mauvaise visibilité, petit à petit le temps s'améliore : plus de pluie, et un plafond s'élevant progressivement. Je vole maintenant à un régime assez économique, à 90 km/h car, n'ayant aucune idée de la position de mes concurrents, je voudrai éviter la perte de temps d'un ravitaillement avant l'arrivée à Blois.

Sur la Loire, la traîne est là, dégageant le ciel. Mais le vent, qui a tourné au Nord-Ouest, s'est renforcé à 15/20 kt. Côté pétrole, ça va être terriblement juste !

Quelques problèmes pour trouver le but, qui n'est pas l'aérodrome de Blois-Le Breuil mais un champ près du village de Rhedon, à 10 km au Nord-Ouest du terrain. Atterrissage à 9 h 11; il ne restait plus guère qu'un verre d'essence dans le fond de mon réservoir...

*

Durant cette course je reconnais avoir pris quelques risques, ce qui est normal en compétition; mais je ne me suis jamais trouvé en impasse totale. Même dans les phases de vol au-dessus de la couche j'avais la certitude de pouvoir redescendre dans un trou et me retrouver en plaine, avec un plafond suffisant.

Deux remarques, enfin, sur le matériel. La surpuissance du Rotax 37 cv est un élément très sécurisant, permettant d'utiliser des champs courts ou mal dégagés sans crainte d'un décollage tangent. Quant au cockpit fermé, il apporte – en plus du gain de vitesse, estimé à 10 km/h – un confort très appréciable pour les longs vols; et, ce qui est sans doute le plus important, il facilite beaucoup la lecture de la carte, permettant au pilote de conserver le maximum de concentration pour mener sa course.

François GOETHALS

... et les derniers

Jacques Mangenot, Jacques Callies et moi formons une équipe sur trois Baroudeurs, avec le concours de Zenith Aviation. Cette course, on la voulait : c'est elle qui met le plus en valeur le côté « tout terrain » de l'ULM; et puis c'est devenu une classique de fin de saison.

Jacques Mangenot, commandant d'aérodrome de Meaux, Ulmiste chevronné, fut l'organisateur et le directeur de course du Grand Prix de Paris. Jacques Callies, pilote avion, qui s'était fort bien placé dans la Transat, n'a que quelques heures d'ULM derrière lui, c'est son baptême du feu. Autant dire qu'il entre par la grande porte !

Avec le nouveau règlement limitant à 25 litres la capacité des réservoirs, il est évident que sur nos biplaces gourmands, nous ne briguons pas la première place : en tenant compte du temps de décollage des trois appareils, de la recherche d'un terrain pour se poser tous les trois et d'une marge de sécurité, nous avons environ 1 h 30 d'autonomie à la vitesse de 75 km/h. Nous ne faisons pas le poids en face d'un monoplace comme le Sirocco qui a de 4 à 5 heures d'autonomie avec une vitesse moyenne de près de 100 km/h. Notre défi est donc de faire une course d'équipe, et de ramener machines et pilotes à bon port. On verra que l'équipe, ça a de l'inertie, mais que ça a aussi du bon lorsque les conditions sont dures...

Dimanche : le départ

C'est en catastrophe que nous arrivons tous par la route, le brouillard nous ayant empêchés de rejoindre Blois en vol. Ça promet pour les jours suivants... Le temps de remonter les machines, de remplacer les réservoirs standards de 20 litres par ceux de 25 et d'oublier toutes nos affaires personnelles, et nous décollons à 16 h 20, aile dans aile. Nous aurons tout le temps de nous concerter plus tard.

Chaude soirée de fin d'été, bonne visi, léger vent arrière. Notre formation s'organise peu à peu : il nous faut ajuster nos vitesses, nos niveaux et nos méthodes de navigation.

Nous savons que nous avons le temps de faire un seul ravitaillement avant la nuit; jusqu'à Sully-sur-Loire on vole donc plein pot (ou presque) pour nous assurer une deuxième étape avant la nuit. A Sully, à peine posés tous les trois dans un grand chaume, une femme arrive en 2 cv. Jacques Callies, fort civil, sollicite sa bienveillance pour nous emmener jusqu'à la pompe; il fait fort, elle craque. Désormais il sera notre ambassadeur à chaque étape.

Lorsque les deux Jacques reviennent avec nos 75 litres, j'ai tout juste eu le temps de jeter un coup d'œil sur nos machines. Nous faisons notre mélange avec l'huile et les doseurs que nous avons à bord : il faut multiplier 25 ml d'huile par le nombre de litres d'essence qu'il nous a fallu pour compléter notre plein, sans intervertir les réservoirs car nous constatons des consommations très différentes d'un appareil à l'autre. Ces écarts diminueront les jours suivants, lorsque pilotes et machines se mettront au diapason.

Notre deuxième étape du dimanche soir se poursuit dans d'aussi bonnes conditions jusqu'à St. Florentin, où nous nous posons à la nuit. Après avoir attaché nos appareils et recouvert moteurs et parachutes, Monsieur le Maire nous conduit à la pompe, puis à l'auberge du coin d'où nous appelons le PC Course, comme l'exige le règlement : Georges Trouillet doit entendre notre voix tous les soirs.

Nous passons une partie de la nuit à préparer notre navigation, puis branle-bas à 4 h du matin, après une heure de sommeil seulement. Monsieur le Maire est là à 5 heures pour nous ramener à nos machines. Lorsque le jour se lève nous sommes prêts à décoller... mais le brouillard, lui, ne se lève pas. Nous ne pourrons partir qu'à 3 h de l'après-midi, après un premier faux départ.

Lundi : pluie et brouillard

Le brouillard consentant à soulever un peu sa carapace, nous nous faufilons vers l'Est dans des fonds de vallée. Plusieurs ravitaillements, dont un dans un chaume de plus de 2 km de long juste derrière une station d'essence; on y va à pied avec nos bidons : l'idéal ! Mais à partir de la Haute-Marne nous nous attaquons aux régions boisées : la pluie se mêle aux brouillards et aux stratus. Nous volons bas, collés aux routes où les voitures ont leurs phares allumés, en contournant les forêts. Nous passons Chaumont puis Vittel, et là ça devient vraiment catastrophique; mais il nous faut accélérer l'allure car nous avons une petite chance d'arriver à St. Dié avant la nuit. La pluie s'en prend violemment aux bords d'attaque de nos hélices, créant des vibrations peu confortables; la visi baisse de minute en minute. A chaque ravitaillement, le moral baisse aussi; nous n'osons même plus inspecter notre mécanique. Il faut continuer.

La navigation est éreintante; elle demande beaucoup de concentration pour ne pas perdre sa route, ni au sol ni sur la carte. Notre méthode de navigation s'avère bien adaptée à l'ULM : un cheminement rigoureux avec seulement un trait au Stabilo sur la carte; pas d'instrument ni de compas qui pourraient nous distraire, ne serait-ce que quelques secondes, du va et vient des yeux, sol-carte, sol-carte, tel le spectateur d'un match de tennis.

C'est à ce prix qu'a été gagné le lit douillet qui nous attendait dans une ferme au Nord de St. Dié, dans la vallée de Baccarat, accès privilégié pour notre premier point tournant.

Nous nous y sommes posés à la nuit dans la luzerne, hagards, la mine défaite, au bord de la crise de nerfs mais conscients d'avoir vaincu cette première étape. Demain il nous faudra traverser les Vosges...

Mardi : pluie et brouillard !

Jacques Mangenot est un spécialiste de la météo. Dès 6 heures du matin il entre dans notre chambre pour nous faire un rapport complet. Il sait tout : les stations radars, les stations régionales, etc... Il conclut : « Vous pouvez vous rendormir, on ne décollera pas avant plusieurs heures ». Jacques Callies, lui, avait dû pressentir la conclusion : il ne s'était même pas réveillé. Quant à moi je me sens vidé; la navigation d'hier précédée d'une nuit blanche m'a tout pompé; je me rendors comme une masse pendant que Mangenot s'occupe des machines.

Vitamines, vêtements secs et les pleins; et nous décollons de notre luzerne sous la pluie, au milieu d'un festival d'hélicoptères de l'ALAT en manœuvre dans les Vosges. Nous nous faufilons entre les stratus dans la vallée de Baccarat jusqu'à St. Dié, où je fignole ma photo témoin en y plaçant mes deux collègues sur fond de cathédrale. Nous enchaînons cap au Sud vers Montbéliard. Après quelques minutes de vol, visi nulle : demi-tour. Nous nous engageons dans une vallée secondaire tout aussi accueillante : rase-



mottes entre les versants boisés sur fond de zones industrielles à fils électriques... Bouché, aussi; demi-tour et nous nous posons sur l'aérodrome de St. Dié pour nous concerter.

La voie directe vers le Sud est barrée par les Vosges, complètement accrochées. Restent : le contournement par l'Ouest en sortant de ce cul de sac par le Nord (la route qu'on a suivie pour arriver à St. Dié) mais c'est long; ou le franchissement du col de Ste. Marie à l'Est et contournement par l'Alsace, route plus directe. Nous sommes mardi; si nous sommes ce soir à Montbéliard on a une petite chance d'être à Blois mercredi. Essayons l'Alsace !

Décollage et montée verticale terrain jusqu'au plafond. Cap à l'Est, on s'enfile dans la vallée qui doit nous mener au col de Ste. Marie; elle est de plus en plus étroite et sinueuse, et ça grimpe... Hélas, elle est accrochée au point culminant. Mangenot et Callies qui sont assez bas exécutent un superbe renversement pour se sortir de là. Moi, plus haut j'en profite pour aller zoner sur la ligne de crête dans l'espoir de trouver une percée vers l'Alsace. Le spectacle est wagnérien : je suis au ras des crêtes, frôlant les cimes des mélèzes; à gauche les stratus se bousculent dans la vallée de St. Dié, à droite un brouillard lumineux est accroché aux forêts jusqu'en Alsace. Mais en continuant vers le Nord apparaissent quelques percées vers l'Alsace : elles semblent être l'annonce de labyrinthes qui se coulent à travers le brouillard au ras des cimes et qui peut-être débouchent sur la plaine.

Je pèse le pour et le contre : il me faudrait voler pendant 20 minutes dans ces tunnels, à toucher la forêt. J'ai confiance dans mon Baroudeur, qui est une machine personnelle que je connais bien; j'ai l'autonomie suffisante, je me sens décidé. Le seul risque est que ça se referme derrière sans que rien ne s'ouvre devant. Je domine bien la situation, le jeu en vaut la chandelle ! Et puis une fois en Alsace je n'aurai qu'à me bétonner sur l'autoroute, la suivre jusqu'à Montbéliard puis Dijon et le reste c'est du gâteau.

Oui, mais... les deux Jacques pourront-ils suivre ? Auront-ils l'autonomie suffisante, eux qui consomment plus que moi ? Et puis en cas de demi-tour, à trois il y a un risque de télescopage. Au mieux je me retrouverais seul en Alsace, au prix de risques insensés, avec conscience d'avoir fait courir ces risques à toute l'équipe. Je bascule sur le versant Ouest, et retour à St. Dié où nous passerons la nuit. Le moral est fort bas. Nous appelons le PC course et c'est Georges Trouillet qui nous le remonte; il nous encourage : « Accrochez-vous; au point où vous en êtes, un peu plus, un peu moins, ça finira bien par passer ! ».

Mercredi : pluie et brouillard le matin, mais...

Avec l'aide des Ulmistes de St. Dié, nous réparons nos hélices massacrées par la pluie, puis nous les blindons. Au moins ça nous occupe, on n'a pas l'impression de moisir.

C'est décidé, dès que le temps se lève, on file vers le Nord dans la vallée et on contourne les Vosges par l'Ouest. Il faut sortir de ce cul de sac. Décollage en début d'après-midi. La visi est meilleure, mais un fort vent de face nous accable pendant plusieurs heures, jusqu'à ce que nous ayons infléchi notre route vers le Sud.

Nous vivons au rythme de nos ravitaillements, dont la technique est maintenant bien au point : deux à la pompe, le troisième surveille et prépare les machines. Au retour chacun fait son mélange et on s'envole... pas toujours facilement car il pleut depuis plusieurs semaines et tous les champs de France sont détrempés. On vit dans la boue.

Nous passons Epinal, Remiremont, Luxueil puis Lure; notre objectif est un petit village aux portes de Montmirail. Alors qu'il nous reste 10 km à parcourir, Jacques Callies s'approche de moi, selon le rituel et me fait signe qu'il ne lui reste que 10 minutes de vol. Aïe ! De plus dans 15 minutes il fait nuit. Tant pis, qu'il s'accroche !



Au bout de 5 km j'amorce une pente de descente prématurée pour lui donner de l'espoir et lui faire comprendre qu'on touche au but. Il se posera, après un survol de forêt, avec 0,2 litre dans son réservoir et le sourire aux lèvres... Eh oui, maintenant il est blindé, notre ami. Il a assimilé l'ULM, il a assimilé cette course tout terrain, il a un esprit d'équipe à toute épreuve; il est prêt à aller au bout du monde : arrivera que pourra !

Jeudi et vendredi : le chemin de croix !

Nous décollons au petit jour pour prendre des photos de la face Est du château de Montbéliard avec les premiers rayons du soleil. Puis cap à l'Ouest, jusqu'à Blois. Banzaï ! On a le cœur léger, les difficultés sont derrière. Le sentiment du devoir accompli, c'est bien agréable. Aile dans aile sur le chemin du retour, avec de petits signes de sémaphores pour s'exprimer notre satisfaction.

La visi est excellente, mais un fort vent d'Ouest se lève avec le soleil. Après le marais barométrique qui nous a collé du brouillard et de la pluie pendant trois jours, voici le ciel de traîne qui lève le rideau, mais nous inflige son vent – de face.

On se traîne au-dessus de la douce France : vitesse sol 30 km/h... On multiplie les ravitaillements et c'est eux qui nous font perdre du temps. De Montbéliard à Blois : deux jours; on aurait été plus vite en Solex, car lui, il s'arrête directement à la pompe !

A proximité de Montbard je me pose dans la vallée pour ravitailler. Mangenot à peine posé me fait signe, j'accours; il me signale qu'il y a des charolaises au bout du champ. Ce sont des vaches curieuses, elles arrivent déjà. Je n'ai que le temps de sauter dans mon Baroudeur et de remettre les gaz; je leur décolle au ras des moustaches. Jacques, lui, a dû faire une accélération-arrêt : elles lui barrent la route. Il essaye de prendre du recul mais elles le suivent. Quant à J. Callies qui tourne en attendant son champ, il ne doit plus avoir une goutte dans son réservoir. D'ailleurs il ne m'indique même plus avec ses doigts, le nombre de minutes de vol qui lui restent, plus simplement il frappe sa poitrine gauche avec son poing. OK ! Je comprends qu'il est en sursis.

Le temps de faire trois piqués sur les charolaises pour dégager une piste d'envol à notre infortuné compagnon et nous nous posons dans un champ à la fois en demi-cercle et en pente; pas le temps d'aller chercher plus loin. Il a au moins l'avantage de nous assurer un bon décollage, en pente face au vent. Mais Mangenot, occupé par ses charolaises, ne nous a pas vus et va se poser sur le plateau. Nous nous retrouverons à la station d'essence de Montbard.

Le soir nous nous poserons dans une ferme à proximité de la Loire pour notre cinquième nuit de course. Le vendredi matin, pendant notre ravitaillement de Sully-sur-Loire nous nous faisons doubler par un pendulaire, qui arrivera quelques heures avant nous...

Enfin, nous arrivons à Blois à la nuit, les réservoirs vides, la tête vide, le ventre vide; le chaleureux accueil des Goussot dans leur ferme aura vite fait de remplir tout ça. Nous sommes cinquièmes ex aequo; nous apprenons qu'il y a eu plus de quinze abandons; une hécatombe !

Nous avons fait en tout 16 ravitaillements : 14 de plus que le premier... Si l'on multiplie par 1 h 30, ça représente deux jours passés à ravitailler. L'année prochaine la règle des 25 litres, qui creuse les écarts, sera sans doute supprimée pour mettre toutes les machines sur un pied d'égalité comme en 1983.

Nos Baroudeurs ne nous ont jamais causé de problèmes, malgré les conditions difficiles de décollages et d'atterrissages tout terrain qui sollicitaient fort les machines. Aucun vol n'a été interrompu pour raison mécanique ou avarie quelconque. Nous n'avons fait que de l'entretien préventif aux étapes.

L'année prochaine, nous serons là à nouveau, car cette Grande Course, c'est pour nous la vraie dimension de l'ULM.

Hubert de CHEVIGNY