vol libre

n°
juillet 83
20f
canada 975$

MAGAZINE DE L'AVIATION ULTRA LEGERE

M-2973-84-20f

N° 84 - Juillet 83 - 20 F

vol libre
MAGAZINE DE L'AVIATION ULTRA LEGERE

Sommaire

Juillet 83
N° 84

Paraît le 20 de chaque mois
64 pages
France 20 F - Canada 3.75 $
C.P.P. 57592

Directeur de la publication :
Martine Coulon
Rédacteur en chef :
René Coulon
Rédacteur :
Philippe Tisserant
Comité de rédaction :
René Coulon, Philippe Tisserant,
Hubert Aupetit
Secrétariat de rédaction :
Martine Coulon,
Nicole Girou
Abonnements :
Nicole Girou
Assistante : Brigitte Six
Publicité :
René Coulon
Conception graphique :
Claude Porchet
Dessins :
J. P. Budillon, P. A. Cousin
Photos :
P. Bouilloux, P. Malezé,
Aviasud, E. Raymond, H. Aupetit, R. Coulon, P. Tisserant
Correspondants :
Rhône-Alpes : Nicolas Brenneur
Sud-Est : Luc Svetchine
Pacifique : Stéphane Malbos
Grande Bretagne :
Stan Abott, Michel Carnet
Suisse : Didier Favre

Photocomposition-montage :
Mâcon-Imprimerie
Dépôt légal n°2003
Distribué par N.M.P.P.
Vol Libre Magazine
Editions Rétine
Administration
Rédaction Publicité
3, rue Ampère
94200 - Ivry-sur-Seine
Tél. 672.74.60

Couverture :
Le Kasperwing, un ULM hybride, pendulaire et gouvernes aérodynamiques qui plus est de conception aile volante, s'impose peu à peu outre atlantique auprès des pratiquants du nomadisme ultra-léger ; Toujours pas importé en Europe...

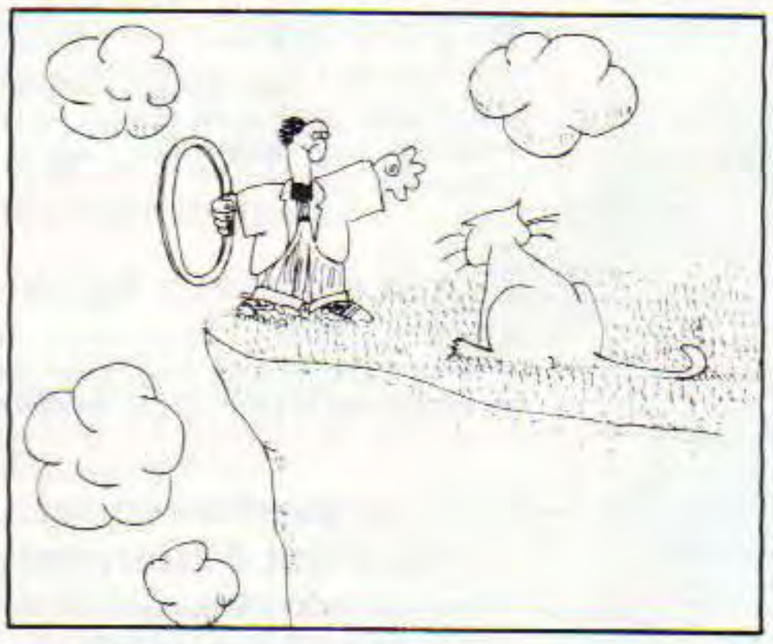
La Corse n'est plus tout-à-fait une ile 14

les patrons de Aile SA et Aviasud jouent à Roller Ball au-dessus de la Méditerranée. Y'a du suspens et c'est d'abord dans VLM.



Chat cross 17

C'est parti ! malgré la pluie... y'a du monde dans les traines. Ce mois-ci Pierre Bouilloux, le mois prochain la bande à Coppier avec Chamrousse-Chamonix.



A la colle chez Ad'air 22

Depuis le temps que nous étions invités, nous en avons profité pour faire l'inventaire. La bière belge est chez le patron, 77 rue Réaumur, dernier étage. C'est à 1 heure du matin qu'elle est la plus fraîche



Pu-Pu-Pu-Puma sprint et le point d'interrogation 28

Deux tricycles biplaces de plus sur le tas de bois. Philippe me dit que vous n'allez pas comprendre, se reporter au N° 82 page 25 !

Tracté décontracté 32

Un peu plus loin dans le tracté qui comme l'informatique a besoin d'un logiciel ; dans le temps on appelait cela l'intendance.

Les mauvais coups du vent relatif 38

Parce qu'en 83 après 10 années de pratique de l'ultra léger il y a des choses qu'on ne doit plus entendre dans les conversations.

Du relief dans le plat pays 40

La caravane Pacouli passe par la Belgique, à la fin y'a même un classement...



A la découverte du Simoun II 44

Une semaine avec le nouveau Simoun fabriqué en Normandie, plus de 50 % de matière à satisfaction...

6 cantons 48

Le championnat helvète par Didier Favre qui l'aurait gagné si...

Nos rubriques...

Flashes	*7/9*
Vroarr	*11/13*
Stages	*52/53*
Les écrits restent...	*55/56*
Abonnez-vous	*57*
Petites annonces	*59/60*

LA CORSE N'EST PLUS VRA

Puisque même des ULM peuvent s'y rendre en partant du continent. Les 21 et 22 mai, deux équipes tentaient et réussissaient la traversée en dépit des conditions météo marginales. Voici contée par les protagonistes cette aventure. Vous verrez que deux méthodes s'affrontent mais que l'histoire n'a pas tranché. Les crabes agitent encore piteusement leurs pinces en réclamant leurs pitances.

Le premier projet de traversée Continent-Corse remonte à la glorieuse époque de Volantair, quand François Goethals et Mike de Glanville avaient prévu ce trajet avec 2 Eagles, accompagnés d'un hélico pour FR 3 et d'un bateau rapide pour le cas où. Le financement était lourd et les sponsors légers. C'était au printemps 81. A la foire de Paris, Aile S.A. annonce le même projet pour le 21 mai. La rencontre de Jean-Pierre Daugreilh, de l'aéroclub d'Antibes, déclenche le compte à rebours : on y sera avant le Patrilor ! Il reste 6 jours, et le plus dur sera de décider le district aéronautique à nous laisser partir.

Finalement, le plan de vol mentionne "convoyage" et tout est en ordre.

Le 21 mai, la météo est excécrable. Les 2 équipes restent au sol. Le lendemain matin, il fait toujours mauvais. Vers 11 h, ça s'améliore. Si le Patrilor avait été prêt à décoller à ce moment, il serait arrivé avant nous. Vu la météo du matin, toute notre équipe était dans la nature et il faut attendre 14 h pour que nous soyons de nouveau prêts à décoller.

Le vol s'est passé exactement comme prévu. L'avion accompagnateur ne m'a pas quitté des yeux. Le vent était fort près de Calvi, 25 à 30 nœuds peut-être ; les tabasses dans l'approche (sous le vent de la montagne) étaient à la hauteur de l'accueil enthousiaste et sympathique des Corses.

En 2 h 40 mn, j'avais consommé une bonne vingtaine de litres, soit la moitié de mon carburant environ.

Les contrôleurs de Cannes Mandelieu, Nice et Calvi avaient collaboré de leur mieux ; qu'ils soient vivement remerciés ici. Au décollage, le Sirocco accusait 20 kg de plus que le maximum normal, et j'étais centré trop avant.

A part le taux de montée diminué, on ne distinguait pas de différence aux commandes. Le moteur JPX, fortement sollicité (j'étais souvent à plein gaz) a parfaitement tenu ; merci Monsieur Bochou.

La préparation du Sirocco

Pour gagner du temps, c'est l'appareil de l'aéroclub de Fréjus qui fut utilisé. Etant donné la compétition avec l'équipe de Aile S.A., je voulais être capable de partir à la 1re bonne météo, même si le vent n'était pas favorable. A cet effet, une grande autonomie était nécessaire. J'ai construit un réservoir supplémentaire en stratifié epoxy destiné à être installé dans l'emplanture de l'aile droite, au-dessus du centre de gravité. Par un robinet placé à côté de moi, les 30 litres de ce réservoir se déversaient dans le réservoir normal de 18 litres, équipé d'une jauge.

En regardant le dessous de l'aile, je pouvais, par transparence, voir le niveau de carburant dans son dernier tiers. Si j'oubliais de refermer le robinet, l'excédent risquait de partir à la mer par le trop plein.

Le moteur fut rôdé une dizaine d'heures puis eut à subir un test de 2 heures à plein gaz, au sol, en laissant monter la température à 220° cc cylindre, ce que nous ne faisons normalement jamais. Je voulais savoir si ça tiendrait. Pas de problème.

Côté instruments, la boussole "auto" fut remplacée par une petite boussole "aviation" de chez V.L.D. qui permet de tenir un cap à 5° près.

Question communication, j'utilisais une VHF portative Dittel autonome pas plus grosse qu'un talkie walkie mais avec 720 canaux, la radio idéale en ULM à mon avis.

Cette traversée devait être réalisée en utilisant toute l'assistance possible, mais en envisageant également tous les ennuis possibles.

Le scénario idéal était le suivant :

Décollage de Cannes-Mandelieu en compagnie de 2 avions de l'aéroclub d'Antibes. L'un d'eux est le Cessna 182, avec 8 h d'essence à bord, piloté par Patrick Fagnoli, assisté d'un navigateur, devait me garder en vue sans cesse en faisant des ronds ou des S à côté du Sirocco. Cet avion était équipé IFR (1). Un contact radio continu avec le Sirocco était prévu sur 123,45 tandis qu'une autre radio communiquait avec les contrôles de Cannes, Nice et Calvi, successivement. L'autre avion, un Piper Archer, faisait le trajet à plus haute altitude et pouvait observer l'évolution météo ou assurer le relais radio si nous étions contraints de descendre.

En cas de perte de contact avec le Cessna, il fallait que je puisse faire ma navigation tout seul. A cet effet, j'avais prévu une estime utilisant les dernières informations possibles (vitesse et direction du vent). En réalité, j'ai remarqué que l'observation de la mer et la connaissance de l'échelle de Baufort permettent d'avoir une "actuelle" intéressante, à condition de voler assez bas, disons quelques centaines de mètres (le vent n'est pas nécessairement le même à la surface et en altitude). De cette façon, le risque de rater la Corse était très mince. Si un vent très violent m'avait empêché de progresser, je pouvais toujours faire demi-tour, j'avais 6 h d'essence à pleins pots. La crainte de me perdre, qui tracassait visiblement mes amis de l'aéroclub d'Antibes, les a poussés à me faire installer un transpondeur, ce qui fut fait de main de maître grâce à la gentillesse de Monsieur Gadeau, Directeur de Fen Wick à Cannes. Cet appareil devait permettre au contrôle racar (continent) de me localiser grâce à un code. L'alimentation de cet engin était fournie par 6 lourdes piles sèches de 6 volts.

Un autre risque était la brume de beau temps, qui pouvait me faire perdre l'horizon de vue. Dans ce cas, la consigne était bien sûr de faire demi-tour. Mais à moins d'être complètement dans le coton, un pilotage attentif à la boussole m'aurait permis, je pense, de passer.

Le risque le plus apparent était la panne au-dessus de l'eau. Sans vent, j'aurais percuté mon parachute pyrotechnique préférant amerrir verticalement plutôt que de risquer un arrondi hasardeux sur une mer lisse, sans repère. Avec du vent un "atterrissage" cabré à fond n'aurait pas poser trop de problèmes. J'avais prévu de larguer l'essence restant dans le réservoir d'aile, pour gagner du poids placé très haut, augmentant le risque de piquer du nez au contact de l'eau.

Pour survivre dans l'eau, j'avais une combinaison qui m'aurait permis de ne pas trop me refroidir, même mouillé (combinaison néoprène plus sous-vêtement style mouton retourné synthétique plus ciré avec soufflets aux pieds et aux mains). Avec un gilet de sauvetage et de la fluorésceine (colorant pour repérage aérien), je pouvais tenir plusieurs heures ainsi.

En plus j'avais sur le ventre, sanglé sur moi, un canot de survie monoplace à gonflage par cartouche de C02, une radio-balise de détresse automatique. Pour le moral, des fusées, des aliments concentrés, etc. Avec cela, je pouvais théoriquement tenir plusieurs jours (sans eau douce néanmoins).

La récupération devait être assurée par un hélicoptère Héli Air Monaco qui est resté en stand-by pendant la traversée.

Merci à tous ceux qui ont participé à ce raid et particulièrement à ma femme Annick qui n'a laissé apparaître aucune inquiétude.

Bernard d'Otreppe

Rallier le continent à la Corse en avion léger, même monomoteur, quoi de plus banal aujourd'hui : quoique lequel d'entre nous n'a pas eu la gorge un peu serrée en entreprenant cette traversée, pourtant rassuré par la voix des contrôleurs et l'aiguille du VOR bien figée sur le repère central de l'instrument !...

Faire cette même traversée en U.L.M. qui est par définition, un engin léger donc sensible au vent et dont l'utilisation en voyage est bien souvent ponctuée de quelques atterrissages champêtres, sans lesquels l'U.L.M. perdrait de son charme, c'est à coup sûr l'occasion de quelques frissons sans lesquels nous n'aurions pas créé l'aventure.

Pour entreprendre ce genre de traversée, la première condition est de jouir d'une excellente météo. Le jour prévu pour le départ, le vent souffle du Sud Ouest à 30 nœuds et des orages sont signalés tout au long de la route. Dans ces conditions, l'entreprise serait suicidaire et la mort dans l'âme, en direct sur les ondes de Radio Monte Carlo, je décide de renoncer. Le lendemain matin, les conditions deviennent favorables et un départ serait possible pour l'après-midi. Notre Sponsor R.M.C. a besoin, malheureusement, d'un minimum de 12 heures pour mettre ses techniciens en place et un ami pilote ayant eu vent de





Les dents de la mer sur le nez du Sirocco pour faire peur aux poissons et peut-être conjurer le mauvais sort.

Au-dessus de la Méditerranée, un de ces moments où la vie se résume à quelques petites choses très primaires...

MENT UNE ILE

l'affaire, décolle à 14 heures de Cannes à bord de son Sirocco monoplace et atterrit plus tard à Calvi. J'ai l'esprit sportif et je le félicite de son exploit. De toutes façons, je n'aurais jamais tenté une compétition pour la première traversée, ceci dans un but élémentaire de sécurité. Nous avions un record à battre en tentant la première traversée en bi-place et nous avions surtout une expérience à vivre.

Entre temps, mon passager se voit refuser le départ par son gouvernement et je décide d'embarquer à mes côtés Patrick Lemonnier, conseiller technique de la Société et concepteur du Patrilor. Le lundi 23 mai à 9 h 40, revêtus de nos scaphandres prêtés par la maison Héli-Hansen, nous nous alignons sur la piste 17 de Cannes. Plein gaz, j'accélère le Patrilor jusqu'à 60 km/h puis tire progressivement le manche vers l'arrière : la roue avant quitte le sol puis le train principal se décide à son tour à quitter le bitume élevant à 1 mètre du sol. Patrick, le carburant et moi. Aussitôt, je rends la main car la charge de ces 3 passagers constitue une limite extrême malgré les 53 CV déchaînés de mon moteur Robin préparé avec passion par l'ami Rambert. J'accélère jusqu'à 80 puis tente de monter à nouveau car les immeubles en bout de piste se rapprochent. Cette fois, mon Patrilor grimpe à 2 mètres/seconde jusqu'à 300 pieds. Très vite, nous nous trouvons à la verticale de la Baie de Cannes et Patrick me suggère de mettre en pallier à 500 pieds pour éviter de perdre du temps en montée fastidieuse.

Pour ma part, préférant me garantir d'avoir les pieds au sec le plus longtemps possible, je poursuis la montée à 2 000 pieds et la suite des événements me donnera raison.

Cap au 130. Nous sommes poussés par un petit vent de Nord Ouest et je me laisse déjà bercer par l'illusion que nous arriverons en avance sur nos prévisions. Mais la première difficulté apparaît à l'horizon pourtant tout bleu. Nous disposions de 3 réservoirs d'essence qui devaient se vider en même temps et qui n'étaient donc pas munis de robinets individuels. Nous avions constaté, lors des essais de la veille, que le premier se vidait plus rapidement que le second et qu'il en était de même pour ce dernier par rapport au troisième. Comme nous étions dimanche, nous ne pouvions pas trouver le matériel utile à y remédier et Patrick m'avait rassuré en me jetant d'un air catégorique : "Ne vous inquiétez pas, j'emporterai ce qu'il faut". En fait de ce qu'il faut, lorsque je lui fis signe que le premier réservoir commence à baisser, il sortit de sa poche une pince étau et tel un chirurgien cautérisant une artère, il pince d'un coup le tuyau d'alimentation du premier réservoir puis en fait autant pour le second !..

J'étais à la fois médusé et désarmé devant ces pinces qui pendaient entre nous au bout des tuyaux et dont l'efficacité allait nous permettre ou non d'arriver.

En fait, ce fut très efficace car le dernier réservoir se vidait maintenant normalement. Patrick passait ainsi d'un réservoir à l'autre en pinçant les différents tuyaux. Encore fallait-il choisir le bon !!!

Entre temps, nous nous rapprochions lentement mais sûrement du point milieu et le fait d'être en contact visuel et radio avec les 2 avions d'accompagnement m'apportait un appoint de confiance pas négligeable car lorsque vous vous trouvez aux commandes d'une minuscule trapanelle livrée aux vents et au bon vouloir de votre moteur, ceci sans aucune terre en vue, ça fait tout drôle.

Au point milieu, le ciel s'assombrit tout à coup et nous nous trouvons en face d'une masse nuageuse. Passer par dessus ? Impossible. Par dessous ? Trop dangereux car elle semble descendre assez bas. Nous nous décidons à la contourner par la droite. A cet instant, le moteur semble tourner moins rond : est-ce une illusion ? Toujours est-il que nous descendons de 500 pieds et d'un seul coup tout rentre dans l'ordre. J'en sors quitte pour une première émotion. Le vent semble maintenant changer de direction et se renforcer. Il nous pousse maintenant aux 3/4 arrière et la mer en dessous de nous commence à se former. J'estime que nous avons consommé davantage que ce qui était prévu mais rien d'anormal puisque j'ai mené le moteur à un régime élevé et de toutes façons, j'avais vu large quant à l'autonomie. Je fais signe à Patrick que nous avons vidé le réservoir n° 3 ; il me fait signe qu'il a compris et je suppose que nous sommes maintenant sur un réservoir plein. Quelques minutes plus tard, le moteur perd de la puissance puis après quelques hésitations, va s'arrêter tout à fait.

La situation est d'autant plus grave que pour des raisons de poids, nous ne disposons pas de démarreur électrique et que la poignée du démarreur manuel n'est pas à portée de main lorsque l'on est assis sur le siège.

Délibérément, je plonge le Patrilor vers la mer pour garder un maximum de vitesse et permettre ainsi à l'hélice de continuer à tourner par effet de moulinet tandis que Patrick essaye de déterminer la cause de la panne. Je suis presque certain que nous allons prendre un bain forcé et tiens prêts les avions d'accompagnement à l'éventualité de déclencher l'alerte. L'amerrissage sera difficile car la mer est bien formée maintenant et j'évalue des creux de 3 mètres. De plus, je me souviens de tous ceux qui m'ont dit : "En cas d'amerrissage, tu n'as presque aucune chance, tu seras immergé immédiatement et l'évacuation sera difficile".

Je regarde Patrick qui me fait comprendre d'un hochement de la tête négatif qu'il ne voit pas ce qui se passe. Puis à tout hasard, il tâte la poire d'amorçage : elle est molle. Il y a encore un espoir si nous faisons très vite car le vario indique un taux de descente de 7 m/s. Une main sur la poire, l'autre main sur la pince qu'il desserre aussitôt, le carburant revient au moteur. Tout rentre dans l'ordre. J'ai rarement eu aussi chaud de ma vie. En fait, je pensais que nous étions sur un réservoir plein et Patrick avait involontairement provoqué une panne sèche en restant sur le réservoir qu'il ne croyait pas vide.

Francis Johnson, un des pilotes d'accompagnement qui trace ma route avec précision et compétence, me donne une correction de 10° à droite à effectuer puis quelques minutes plus tard à nouveau 10°. J'ai pourtant fait compenser mon compas avec précision avant le départ et je ne peux avoir aucun doute quant à la précision des indications qu'il me fournit. En fait, le vent continue à tourner et à forcir et manifestement notre vitesse s'en ressent car les côtes que nous commençons seulement à apercevoir et qui se trouvent maintenant à une cinquantaine de kilomètres ne se rapprochent que très lentement. F. Johnson m'indique à nouveau une correction de cap à effectuer. Cette fois, nous avons plus de 30° de dérive et le vent forcit toujours.

Je me trouve devant un choix difficile :

- soit je mets le moteur à pleine puissance pour regagner la terre ferme mais je risque de consommer beaucoup plus et d'être "Short Petrol".

- soit je conserve la puissance affichée jusqu'à présent et je n'arriverai jamais en Corse.

De deux maux choisissant le moindre, je pousse à fond la manette vers l'avant et mon Patrilor bondit d'un coup à 90 km/h indiqués, poussé par les 53 CV du Robin façon Rambert.

Nous attaquons maintenant le dernier réservoir.

J'aperçois la piste de Calvi que notre ami Johnson m'indique droit devant mais je dois afficher un cap de 45° supérieur à celui de ma destination.

En avion, il faut toujours savoir renoncer trop tôt que trop tard et de votre vitesse de décision dépendra votre salut.

Virage à gauche, cap au Sud Est, je décide de faire route de telle sorte que je puisse rejoindre la côte au plus vite. Le vent nous pousse à nouveau et nous avançons à toute allure, aussi vite d'ailleurs que le carburant baisse.

Nous serons au-dessus de la terre dans quelques minutes. Au pire, ce sera un atterrissage champêtre, mais quelle importance, nous avons gagné.

Nous nous poserons sur le sol de Corse.

Je passe le manche à Patrick. Nous nous regardons en souriant. Tout ira bien.

Une belle plage se présente devant nous ; au Patrilor rien d'impossible face au vent tel un hélico, nous nous posons sans même rouler d'un mètre. Les badauds se précipitent pour retenir l'appareil prêt à se retourner sous les rafales de près de 40 nœuds. Nous descendons de l'appareil. La foule nous serre dans ses bras et nous embrasse.

C'est la fin d'une belle aventure.

Il est midi 35.

François de Candé



Au premier plan sous le feu du projecteur, François de Candé ce jour-là à la foire de Paris. Soyez sûr qu'à tout prendre, il préfère la traversée de la Corse...