LA MEDITERRAN
DIX ANS DEJA !

Alain Bliez

Au début de notre mouvement ultra-léger, plusieurs pilotes ont effectué des tentatives de traversée en vol. Celle de la Méditerranée en ULM fut une grande première. C'était en 1984, il y a dix ans !

Le projet en 1984 : deux pilotes français, André Fournel et Pierre Barret, décidèrent de tenter un pari fou : réaliser la première traversée de la grande bleue en ULM. Le trajet partait d'Annaba en Algérie pour aboutir à Cannes. En tout, une distance de 800 km, soit un vol de 12 heures au-dessus de l'eau. Pour cette traversée, l'appareil choisi par les deux pilotes fut le Quicksilver MXL II, version biplace côte-à-côte de l'avionneur américain Eipper Aircrafts. Pour l'aspect financier, plusieurs sponsors, qui allaient de la Centrale de Banque à Air Algérie, répondirent présent à l'appel. Toute une équipe fut constituée autour du projet de ce vol trans-Méditerrannée. On décida également d'affrêter un hélicoptère pour effectuer le ravitaillement en vol ! Oui, vous avez bien lu, le Quicksilver a été ravitaillé au-dessus de la mer pour lui permettre d'avoir l'autonomie nécessaire.

Le jour J

Le dimanche 12 août 1984, le décollage s'effectue sur l'aéroport d'Annaba, en terre algérienne. Il est 7 h 17 du matin, heure française. Un vent arrière de 20 km/h vient balayer la piste. Les réservoirs du Quicksilver sont remplis jusqu'à la "gueule" de 150 litres d'essence. Après un décollage facile en moins de 250 m, le Quick dépasse les 15 m en bout de piste (2 000 m de long). Après une heure de vol, il atteint l'altitude de 300 mètres au-dessus de la mer ! Bien évidemment, son taux de montée est extrêmement faible. Mais il fallait le faire avec une charge au décollage de 560 kg pour une masse à vide de seulement 170 kg.... Après avoir bénéficié de l'inversion de température, notre équipage rejoint son altitude de croisière, 500 m au-dessus de la mer, juste sous la couche de nuages.

Au bout de trois heures de vol, le Quick est en vue de l'Ile de Santo-Antioco. Deux heures plus tard, alors que le vent passe du sud au nord, le Quicksilver est rejoint par l'hélicoptère Ecureuil pour le ravitaillement. L'opération se déroule entre la pointe Nord de la Sardaigne et la Corse ! Pour permettre le ravitaillement en vol, l'hélicoptère est équipé d'une perche de 13 mètres dans laquelle coulisse un flexible, terminé par un raccord d'attache anti-refoulement du même type que ceux utilisés pour ravitailler les voitures de course en formule 1.

Après avoir tété 100 litres d'essence, Pierre Barret et André Fournel mettent le cap sur Ajaccio. Dix heures et huit minutes après avoir décollé de l'Algérie, volé à la vitesse moyenne de 90 km/h, notre équipage réalise un amerrissage un peu sportif en baie de Monaco.... En réalité, l'arrivée n'était pas prévue de cette façon. En effet, les deux pilotes devaient se poser à l'entrée de la digue, mais des



EE EN ULM,



C'est sur une machine similaire qu'André Fouruel et Pierre Barret réalisèrent leur traversée de la Méditerranée. Un Rotax 503 pour faire décoller 560 kg de charge totale et une distance parcourue de 800 km en 12 heures : Un exploit pour l'époque...

voiliers amarrés là, avec des mâts trop hauts, ont obligé nos pilotes à remettre les gaz pour refaire une présentation. Le hic, c'est que les bougies encrassées n'ont pas suivi la remise des gaz. l'ULM a du effectuer un amerrissage de fortune, mais la traversée est une réussite.

Quelques détails.

Le Quicksilver piloté par nos deux passionnés était un modèle d'usine. Seules quelques modifications le distinguaient des appareils commercialisés à l'époque : deux réservoirs supplémentaires de 45 litres logés dans les ailes, deux réservoirs sièges de 19 litres, un petit carénage, une radio VHF, un tachymètre, une jauge de température cylindre, un compas, un altimètre, un vario, une bille-aiguille et un parachute pyrotechnique. Quant au moteur, un Rotax 503 développant 46 cv à 6500 tr/mn, rien de bien extraordinaire. Signalons pour mémoire que, pendant toute la durée du vol, la température cylindre n'a jamais dépassé les 190 °C, bien que les pilotes aient été obligés de voler en permanence plein gaz ! De ce fait, 180 litres de mélange à 2% furent consommés pendant ce vol hors du commun.

A l'époque, le témoignage des deux pilotes fut surtout axé sur la manœuvre du ravitaillement en vol. Au retour du vol, Pierre Barret déclarait : « André a stabilisé l'ULM, moteur toujours plein régime pour une vitesse d'environ 80 km/h. Ensuite, l'Ecureuil s'est présenté sur un axe paralèlle mais à une hauteur supérieure de 1,20 m. Je n'ai même pas eu à me lever de mon siège pour attraper le tuyau. Avec les soubressauts, le remplissage a duré huit minutes. Huit minutes intenses où nous n'avons pas relâché notre attention une seconde. Tout le problème était d'évaluer le remplissage du réservoir. Pour les réservoirs d'ailes, j'ai arrêté quand on a réalisé que l'essence débordait par les tuyaux de mise à l'air libre. Et pour les réservoirs situés derrière les sièges, j'ai stoppé quand André m'a fait comprendre qu'ils allaient exploser sous la pression ! Alors, j'ai mis mes mains en croix pour dire à Michel Anglade (le pilote de l'hélico) qu'il pouvait se dégager. A bord du Quick, nous avons poussé un soupir de soulagement... »

Dix ans après, nous pouvons tirer un coup de chapeau à Pierre et André pour ces deux records, qui à l'époque, tenaient de l'exploit : la meilleure performance de traversée maritime non stop et le premier ravitaillement d'un ULM en vol ! ■