
ATL AUL AVION ULM
ailes
MAGAZINE
PARIS NEW YORK EN ULM !
OSHKOSH 1989
AVION : LA METHODE FRANÇAISE EST NULLE !
N10TJ
N° 61
SEPTEMBRE 1989
FRANCE : 32 FF
BELGIQUE : 234 FB
CANADA : 8,50 $ CAN
SUISSE : 10 FS
M 1874 - 61 - 32,00 F
3791874032002 00610

UNE MEDITERRANEE EN ULM

par André-Georges LAFITTE



Ancien pilote de chasse (3 500 h sur lampes à souder volantes), lieutenant-colonel de l'Armée de l'Air, André-Georges Lafitte s'offrira un jour ou l'autre l'Atlantique Nord non stop en ULM ou AUL. En attendant, histoire de se faire la main, il s'est payé la Méditerranée en AUL 3 axes. Une première en solo ! Plus de 3 000 km en 30 h de vol. Le record du Monde de distance non stop en ULM lui a échappé sur un 1 500 km, pour raison de météo. En langage pilote, son périple minute par minute...

DEPART DE DIJON le 31 mai, après avoir passé la matinée à finir l'installation du réservoir supplémentaire et son étalonnage jusqu'à 80 l. C'est du beau travail : merci aux ouvriers de chez Robin qui ne font pas de chauvinisme ! Décollage à 12 h avec 140 l de carburant. A 12 h 24, au-dessus de Beaune, le plafond est à 2 000 ft QNH. A 12 h 36, je passe Chalon à 1 500 ft et 100 km/h de vitesse indiquée (VI) pour 5500 tr/m, l'économètre m'indiquant 15 l/h.

A 12 h 48, c'est Tournus qui défile à 100/110 de VI : ça avance ! Plafond et visibilité devenant impossibles aux environs de Bourg-en-Bresse je me déroute vers Belleville — personne sur le terrain — et continue la traversée de la TMA de Lyon en contact radar; mon transpondeur répond bien. 14 h, voici St Rambert d'Albon; il fait beau, je monte. Une demi-heure plus tard, le voyant batterie de ma radio clignote : il faut bien s'en rendre compte, c'est la panne électrique, conséquence des ennuis de la semaine dernière. J'essaie de rester en altitude et en VFR (1) tout en poursuivant la navigation entre les cumulus et les cunimbs. Heureusement, je connais bien le coin et m'offre un passage à la verticale du Ventoux.

A 15 h 30, Vinon et derrière, c'est très très noir. Il faut redescendre et je vise Brignoles pour accrocher l'autoroute (aucune fausse pudeur !) et la suivre jusqu'à Fréjus. Au Luc, ça ne passe pas, mais alors pas du tout et il ne me reste qu'à passer par les Maures entre 300 et 500 ft, avec de la turbulence et pas plus fier que ça jusqu'à ce que je voie La Môle (St Tropez) où je pourrais éventuellement me poser. A 16 h 30, atterrissage chez Aviasud à Fréjus; j'avoue être un peu sur les nerfs !

(1) VFR : Vol à vue (Visual Flight Rules); par opposition au vol aux instruments (IFR, Instrument Flight Rules).

LE LORAN A DES ABSENCES...

Compte tenu de ma panne et du délai restant pour effectuer un Tunis-Paris le samedi 03 juin, je décide de partir dès que possible directement sur Tunis.

Jeudi 1er juin : la panne semble réparée; malgré divers problèmes, j'arrive à faire le plein. J'ai un plan de vol mais le temps passe, la température monte et les cumulus deviennent de plus en plus noirs et proches du terrain... On se bouscule un peu et à 11 h 58, décollage de Fréjus au poids de 430 kg avec 5 kts (9 km/h) de vent arrière et sur de l'herbe mouillée... Ça passe, juste !

A 12 h 18, incident : mon Loran (2) décroche; il y a interférence avec le transpondeur et il fait un temps de chien. 12 h 30, me voici au-dessus de l'eau : le réservoir avant indique 80 l. 17 mn plus tard, je passe le point Merlu puis monte au niveau 6 (3). La radio marche bien. 13 h 40, Calvi : le vent est d'Ouest, fort, le Loran me fait vraiment défaut et le contrôle panique un peu, ce qui n'est pas très bon pour mes nerfs. L'air est très instable et le pilotage, devenu difficile.

Dix minutes plus tard, je prends la météo : à la 700 mb (environ au FL 100, 3 050 m), on m'annonce pour le sud de la Corse un vent du 260 de 15 kts (28 km/h) et sur la Sardaigne, du 260 à 25 kts (46 km/h), ce qui n'est pas très drôle. 14 h 30, Ajaccio : j'évolue au-dessus de la couche, au FL 105 (3 200 m) mais aperçois le port dans un trou, ouf ! Il me reste 50 l dans le réservoir avant; j'estime la FIR (4) à 15.15.

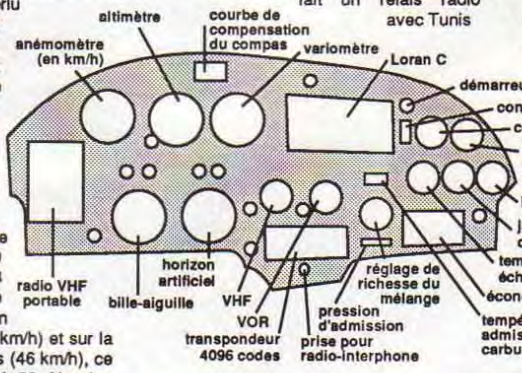
A 15 h 00, le VOR (5) de Figari : VI = 90 km/h à 5500 t/m; température à l'échappement 1200°; 42 l dans le réservoir avant; pression carburant 60 et 11 l/h à l'économètre. L'air se calme un peu et le ciel se dégage : les cunimbs sont loins à l'Ouest. 15 h 08 : j'entre dans la FIR de Rome et prends contact avec Rome Contrôle sur 125.75. — Panique : ça descend tout seul ! Et toujours pas de Loran. Je demande une assistance radar aux Italiens qui me prennent sous condition de passer en plan de vol IFR (5). Bien sûr, que je sais faire et cela va même sans doute être le premier plan de vol IFR de l'histoire de l'ULM !

16 h 05, Nouro : plus de transpondeur et toujours pas de Loran — ça commence à faire beaucoup ! A 16 h 37, j'arrive en vue de la côte Est de la Sardaigne. L'avion est toujours très instable. Joie ! le Loran accepte enfin de reprendre du service. Pour ma VI de 92 km/h, j'ai une VS de 64 kts (118,5 km/h). Le VOR est accroché, le Loran aussi et la radio marche bien : c'est le pied mais m...!, que c'est dur à tenir dans cette instabilité.

315 KM DE MER POUR UN AUL TOUT SEUL !

17 h 20 : verticale le VOR de Carbonara; il me reste 315 km à parcourir pour rejoindre Tunis, 315 km au-dessus de la mer. Je change de réservoir : c'est la première fois mais cela se passe sans problème — merci, M. Dabu; c'est un excellent montage !

Estimée OSMAR 16.10 Z; Loran pour Nolsi 151°/74 nm (137 km), estimée 16.34 Z. Tunis contrôle 132 55. Ça baigne ...dans la sueur, car il fait très chaud dans le cockpit (l'effet de serre, face au soleil). A 18 h 15, événement critique, je fais pipi : à bord d'un ULM en vol, figurez-vous que c'est très sportif ! A 18 h 25, le vol Air France AF 2702 me fait un relais radio avec Tunis



Le tableau de bord d'A.G. LAFITTE

Contrôle qui me demande un changement de QDM (cap magnétique) ! Difficile de leur expliquer qu'à 100 km/h, ça ne s'effectue pas bien vite...

Je passe enfin la côte : il fait un temps de pape avec du vent d'Ouest assez fort. A 19 h 23, j'atterris sur la 01 à Tunis Carthage, une piste de 3 200 x 45 m. Dialogue avec la tour :

— Vous savez, je peux me poser sur le taxiway, ça me suffit amplement.

— Non, non, non, utilisez la piste par sécurité !

Le reste, police, douane, etc., c'est dans les nuages ! L'accueil de Samir Ayachi, par contre, je ne l'oublierai pas : la gentillesse des Tunisiens reste égale à sa réputation. Pour la petite histoire, Loran et transpondeur ne marchent pas simultanément : il me faut choisir et modifier plus tard...

AU CŒUR DU CUMULUS : PLUS JAMAIS ÇA !!!

Vendredi 02 juin : repos, visites et reconditionnement de l'avion avec un plein vraiment complet. La météo sur l'axe Tunis-Paris me semble mauvaise pour le samedi et pire pour le dimanche.

Samedi 03 juin : réveil à 04 h. Une demi-heure plus tard, Samir vient me chercher et m'emmène à l'aéroport : il y a des drapeaux français partout; on y attend le président (le nôtre) lundi; j'aurais dû faire le voyage en même temps que lui mais je ne veux pas trahir Jonathan et dois être à Vincennes, l'hippodrome parisien, dès demain pour le Paris Air liberté 1989. Quelques difficultés policières m'empêcheront de dire au revoir à Samir et me font prendre un peu de retard.

06 h, décollage selon des procédures IFR : Tunis Sol, Tunis Radar, cheminement, estimée, point de report, etc., etc., tout y est. — Il faut vraiment en avoir envie ! 06 h 30 : passage de la côte à Bizerte et une pensée pour Roland Garros ! 7 mn après, le Loran accroche une balise, c'est tout bon. Je vole au FL 85, VS 58 kts (Vitesse Sol, 107 km/h), la dérive est de 25°.

07 h, Tanit. 07 h 40 : panique, très décontracté, au bord de quelques cumulus, je mange un petit en-cas (des dattes) et me laisse à entrer dans le nuage, croyant en sortir de suite ! Malgré l'horizon artificiel, l'avion est pratiquement impilotable : ça monte, ça descend, ça vire ! — Garder son sang-froid, essayer de conserver un semblant de cap, ne pas se mettre en position incontrôlée, ne pas aller trop vite; attention aux accélérations : je suis très lourd. Impossible de savoir combien de temps j'y suis resté mais une chose est certaine, je ne recommencerai jamais cette expérience !

08 h 25, la Sardaigne est en vue. Je suis à l'Ouest de ma route et ma VS est catastrophique : 43 kts (79,5 km/h). Le vent vient beaucoup plus de face que prévu. 08 h 45, Cagliari : 65 l dans le réservoir avant, je vois enfin le soleil et, Dieu, que cette traversée a été longue ! La poisse : en rangeant mes cartes, je coupe involontairement l'économètre; il me faudra une heure pour le récupérer et avoir de nouveau le contrôle de ma consommation.

09 h, me voici à 3 nm (5,5 km) au sud de Nudro; ma C est d'environ 60 kts (111 km/h). J'essaie mon nouvel urinoir : ça reste très sportif ! 10 h 41 : Alghero m'éjecte sur Ajaccio Approche alors que je suis verticaleTempo Posana, à 25 km de la côte sarde. Il faut dire que je n'avance pas : moteur à 5700 t/m, conso environ 12 l/h, température échappement 1 250°, FP 50, FL 105 (3 200 m) et VS 57 kts (105 km/h). Il y a des nuages à l'horizon : il va falloir descendre.

11 h 35, ça se complique je suis entouré de monstrueux cumulo-nimbus avec vue de la mer — descendre, oui, mais pas trop vite (la température moteur descend,

elle aussi) et ça devient étroit. A 1 500 ft (500 m), toujours au ras des nuages, je vois toujours la mer. Je passe dans les barbules et à 500 ft (150 m), je me retrouve dessous : il pleut fort, ça turbule sérieux mais cela me semble le paradis et je passe les îles Sanguinaires. Un gros merci au contrôle d'Ajaccio pour sa compréhension et aux trois ou quatre commandants de bord dont les vols ont été (un peu) perturbés !

ET UN RECORD DU MONDE QUI M'ECHAPPE

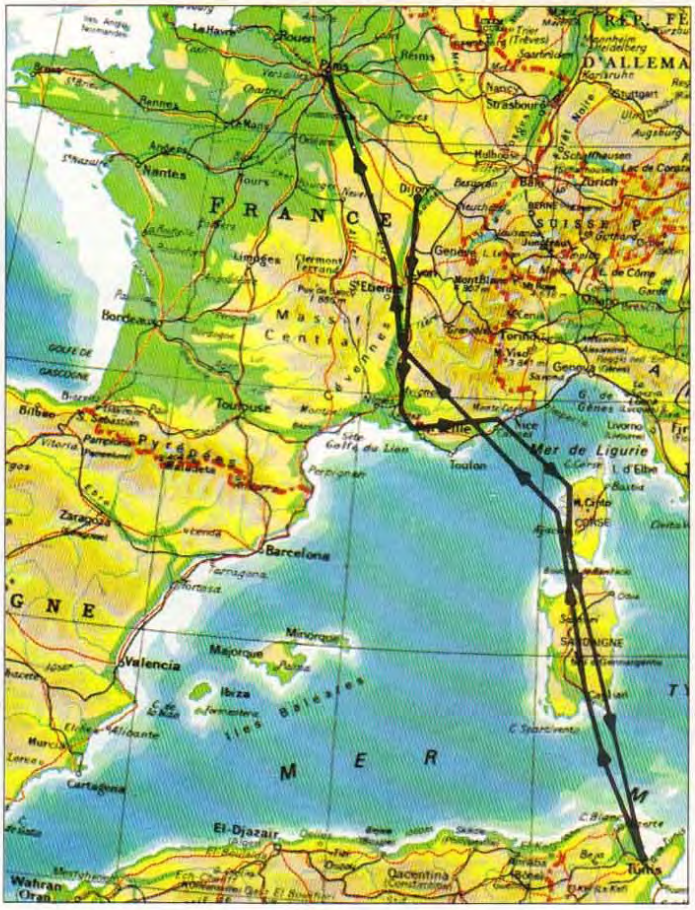
12 h 10, Cargese : il fait de nouveau beau je remonte au FL 40 (1220 m), en route vers Merlu et Saint-Tropez. A 13 h , au FL 90 (2745 m) et à 58 nm (107 km) de Saint-Raphaël, je vois la côte française. Je n'avance pas, j'ai froid (je suis à l'ombre de l'aile supérieure de mon biplan) et j'ai encore envie de pisser ! 13 h 25 : je passe Merlu : quand ça marche un Loran, c'est vraiment pratique ! Je bascule sur la fréquence de Nice Contrôle, 119.7.

Verticale Saint-Raphaël à 14 h 17, au FL 100 (3 050 m) et toujours sur le réservoir avant : je pense que je dois pouvoir aller jusqu'à Paris sans refaire le plein.

14 h 21 : fin du réservoir avant. 14 h 42 : il me reste 650 km à parcourir pour rallier Lognes, un aérodrome secondaire de l'Est parisien; j'ai 60 l dans le réservoir et un vent du 280/300 de 10 à 15 kts (28 km/h). Pour réussir ce coup-là, il faut que ça tourne un peu.

15 h 17, verticale Digne. 80 km en 1 h et ça turbule ! Il me reste 53 l, je suis écœuré : je ne pourrais pas y arriver. A 16 h, je me trouve obligé de virer l'Ouest : il y a des gros noirs sur les Alpes. La turbulence est forte et ça n'avance toujours pas. Et il neige à côté de Serres, en plein été ! 16 h 47, Romans : il me reste environ 35 l pour 475 km encore à parcourir; cela devient vraiment mauvais, j'ai envie de rentrer directement à Dijon où je suis basé. Transitant à 3 500 ft (1067 m) au-dessus de Saint-Rambert-d'Albon, je prends la décision de poursuivre mais de faire un complément de plein chez Alain Teffaud, à Belleville-sur-Saône où j'atterris à 18 h 02. J'en décolle à 18 h 30 et plouf ! Ça repart, ça ratatouille, je me repose sans problème et l'on change les bougies, elles sont vraiment très blanches (problème de qualité d'huile ?).

A 18 h 55, deuxième décollage : euphorique ! 19 h 25 : à 300 km de Lognes, 115 km/h de VI mais il y a encore du vent et des nuages. 20 h : la galère continue malgré une Vi de 115-120 km/h; j'ai parcouru moins de 100 km en 1 h et vire dans tous les sens pour éviter les grains. Je suis perdu dans le Morvan — faut le faire ! Mon VOR est accroché sur Bray. Je passe l'autoroute... Ah ! Ça c'est Auxerre. Ben non, ce n'est pas Auxerre !



Paris Contrôle me renseigne : " Nuit aéronautique officielle à 22 h 16 ". OK. Merci la ligne du TGV Paris-Sud-Est : je ne la lâcherai pas avant Melun. Tiens, voilà Montereau et le VOR : oui, je sais où je suis mais il fait bien noir ! Paris Contrôle :

— Votre HEA Lognes ? (6)

— Mais ...22 h 16, bien sûr !

Je passe Melun-Villaroche avec une furieuse envie de me jeter sur la piste. Allons, dans 10 mn, je serai à Lognes. Je croise un 747 en finale sur Orly : descente en rarada pour éviter son sillage. Et voilà Lognes-Emerainville. Merde, c'est tout noir, je ne vois pas le terrain. La tour me décrit les lampadaires et ça y est, je le vois enfin : vent arrière et atterrissage moteur calé pour finir...

— Bonsoir, d'où venez-vous ?

— Moi ? De Tunis !

— En ULM ?! Ah ! Oh !

Pour la petite histoire, j'étais en état d'hypothermie et si c'est le radiateur de la tour qui m'a réchauffé le corps, je peux vous dire, à vous les contrôleurs de Lognes, que vous avez été super pour m'aider à finir ce vol : la chaleur humaine c'est encore ce qu'il y a de mieux.

Dimanche 04 : la turbulence est toujours là mais ne m'empêche pas de rejoindre Paris Air Liberté à Vincennes ni de rentrer ensuite à Dijon en soirée. Mission accomplie. En attendant la suite... Hélàs, faute de moyens, l'Amérique ce sera pour l'année prochaine. Mais en attendant, cet automne, il y aura Paris-Alger-Tamanrasset — un beau challenge aussi !

(2) Loran : radio-récepteur de navigation très précis utilisé par la Marine et l'Aviation qui vous donne en permanence votre position calculée par rapport à des balises émettrices. Contrairement à celles des VOR, les ondes émises suivent la courbure de la Terre; le Loran est donc tout indiqué pour une traversée maritime au long cours.

(3) Niveau de vol : par abréviation, FL (Flight Level). L'altitude est indiquée en pieds et, par souci de simplification (!), en ne mentionnant pas les deux derniers zéros. Par exemple, dans le cas présent, FL 65 = 6 500 ft = 1 982 m, au calage standard, 1013,2 mb.

(4) FIR : région d'information de vol recouvrant "la totalité de la surface au sol"; elles englobent les espaces aériens contrôlés ou non contrôlés et descendent jusqu'au niveau de la surface (eau ou sol).

(5) VOR (Very Omny Range) : balise émettrice multidirectionnelle de radionavigation aérienne.

(6) HEA : heure estimée d'arrivée.