vol libre

n°89
déc.83
20f
canada 3.75$

MAGAZINE DE L'AVIATION ULTRA LEGERE



M·2973·89·20f.

par Jack Mac Cornack - traduction Ph. Tisserant

Jack the racer!

Jack Mac Cornack, constructeur "US" des Pterodactyls, pilote au plus grand kilométrage en ULM !, est en fait à la base de cette forme de vol. Il participe à la grande course jusqu'à Severac le Château où il transforme sa machine en "Apple pie". Il nous a confié quelques pages du journal qu'il tient à chaque voyage. C'est comme un carnet de vol mais en plus distrayant ! Bien qu'il n'ait pas terminé la course, sa perception et son expérience de l'ULM nous semble tellement exemplaire que Vol Libre se doit d'en faire profiter ses lecteurs.

Tout d'abord, laissez-moi vous parler de la stratégie que j'envisage pour cette course : Je ne vais pas voler plus vite que la vitesse de manœuvre en condition turbulente. Je ne volerai pas au dessus de la VNE, même si cela me permet de gagner une place. J'emmènerai un nécessaire complet de camping, de l'outillage, et des pièces détachées. J'atterrirai si la météo devient mauvaise et effectuerai une visite pré-vol avant chaque décollage... Il y aura bien entendu une part de risque. Mais j'essaierai de conserver un rapport favorable entre plaisir du vol et risque encouru, plutôt que de me concentrer sur ma place au classement général. Evidemment, j'espère finir dans le peloton de tête ! J'ai un bon appareil, et une grande expérience du cross country. Si je vole régulièrement et si je ne me perds pas, je devrais bien figurer. Voilà mon plan ! Ce week-end, je verrai si j'ai assez de self control pour le suivre. La course fait faire d'étranges choses. Comme a dit une fois Kenny Roberts : "Quand le drapeau vert s'abaisse, les conneries commencent à pleuvoir".

... La course semble superbe : Aérodrome interdit, assistance interdite et quatre atterrissages obligatoires. Ça va être un splendide test de compétence et de détermination ; ce sera un honneur de simplement terminer la course. Pour gagner, il faudra quand même un peu de chance. Cependant, ce sera une question de choix du pilote. Ceux qui voleront dans des vents violents ou en turbulence risquent de casser quelque chose à l'atterrissage, et si l'on ne finit pas, on ne pourra pas gagner. La compétition semble simple et honnête : un bon test de pilotage ; hélas, ce sera aussi un test linguistique pour moi ! Le plus important est que le degré de danger encouru sera à la discrétion du pilote. Il sera intéressant de voir si je resterai un touriste ou si je deviendrai un gagneur !

Petit problème, je teste pendant cette course un nouvel Ascender destiné à être produit en Europe et équipé d'un Rotax 503, 10 CV de plus que mon habituel Cuyuna ULII 02. Mais je n'ai pas eu le temps de construire un réducteur adapté à cette nouvelle puissance. J'en utilise un à trois courroies trapézoïdale et ne peux utiliser toute la puissance sans que les courroies patinent. Je devrai donc décoller à mi-gaz et ne pourrai exploiter tous les chevaux du moteur. Comme je



prévois des difficultés d'expression en français, j'ai équipé le Ptéro de cinq jerricans de 20 litres chacun. C'est cinq fois la quantité de carburant autorisée aux Etats-Unis, mais comme je vole seul je ne dépasserai pas la masse maxi que peuvent encaisser les longerons. Evidemment, le capitaine est prié d'allumer les panneaux "défense de fumer" ! Avec 100 litres, j'aurai eu 12 heures d'autonomie avec le Cuyuna ; avec le Rotax plus gourmand et les courroies qui patinent, je n'aurai plus que 8 heures.

Dimanche soir, je ne pourrai voler que trois heures avant le coucher du soleil ; je ne prendrai donc que 80 litres. Tout ça est bien mais comment vais-je ravitailler ? Marc Ranjon, PDG de Centrair dont je suis l'hôte, m'a préparé un papier à présenter aux stations d'essence sur lequel est écrit : "Je fais la grande course en ULM de Blois. J'ai besoin d'essence ordinaire. Urgent. Merci. Je suis Américain".

Ce matin en partant du Blanc, j'ai été arrêté par le brouillard. Je ne suis arrivé à Blois qu'à 15 h 30. Pour un départ à 16 h, ça fait juste. Parmi les autres concurrents, il y a un couple de Sirocco semblant bien préparés et qui ont l'air

d'avoir besoin de pas mal de place pour décoller. Ils sont venus en vol du sud de la France et ont sûrement dû reconnaître de bons atterrissages pour la course. Apparemment, ils sont favoris. Il y a beaucoup de tricycles. Je ne connais pas les modèles mais tous paraissent au point. Ils n'ont pas l'air d'aller très vite mais ils décollent dans un mouchoir et sont capables d'atterrir partout. Ils ont aussi de bonnes chances. J'ai vu aussi un Vector et un Pathfinder, également un autre Ptérodactyl.

Qui d'autre est favori ? Votre serviteur, bien entendu ! Je suis "le" spécialiste étranger du cross country, je vole assez vite ; j'ai une bonne suspension et j'emporte 100 litres de carburant. Ils ne savent pas que j'ai des problèmes de réducteur et tous supposent que je parle français...

... Nous n'avons pas fait le plein ce soir. Eh oui, nous, car c'est maintenant "nous" qu'il faut dire. Vol au Vent (l'importateur Ptérodactyl pour la France) a inscrit un Ascender dans la course. Le pilote s'est présenté. Nous n'avons eu le temps que d'une poignée de main et d'un "enchanté de vous connaître et bonne chance" avant le départ. Il a décollé devant moi et je l'ai rejoint car je vole à 55 mph et lui 40. Nous volons un moment en formation et prenons mutuellement des photos. Il vole vraiment moins vite que moi, mais a l'air de savoir où il va ; et quand il se posera, il saura où et comment acheter de l'essence ! Si je peux repartir demain matin avec le plein, j'ai une chance de finir la course sans le refaire avant l'arrivée. Mais notre ami a l'air d'avoir des difficultés : nous volons à travers des nuages environnés de brouillard. Je veux passer au dessus et lui vole juste sous la couche, là où la visibilité est la plus mauvaise et la turbulence la plus forte.

Je le perds de vue et le retrouve quelques instants plus tard volant à 90° de notre route. Il commence à m'énerver : il vole 15 mph trop lentement. Il a choisi de voler juste dans les nuages, et maintenant il est perdu ! J'ai envie de continuer seul mais je suis aussi perdu. Nous nous posons pour mettre les choses au point.

Nous nous présentons à nouveau. Il s'appelle Philippe, je m'appelle Jack. Des passants nous indiquent où nous sommes. Il s'avère que Philippe était moins perdu que moi. Nous avons tous les deux des compas "économiques" mais j'ai le mien depuis longtemps. J'en ai l'habitude, il est faux de 180° ; indique le Nord au lieu du Sud et me dit d'où je viens et non pas où je vais ; néanmoins on me nomme navigateur. Je complète le plein de Philippe avec un peu de mon carburant. Ainsi, nous pourrons voler jusqu'à la nuit sans qu'il ait à se poser. Cela réduira un peu mon poids et donc ma distance de décollage.

Philippe a remis les gaz et quitte le sol dans le vrai style Ascender. Je suis limité à mi-puissance par le glissement des courroies et il me faut un bon bout de terrain pour décoller, pas de problème : celui-ci est très long. Nous atteignons un village à la nuit tombante. Je fais une petite reconnaissance pour trouver un terrain qui me convienne, pendant que Philippe atterrit dans une pâture. On voit que c'est une pâture parce qu'elle est occupée par au moins 20 vaches... Je le survole et lui fait le signe international qui signifie : "On ne peut pas rester ici, c'est trop petit pour que je puisse redécoller avec le plein complet et surtout ces vaches vont lécher nos appareils jusqu'aux tubes. Il y a un meilleur terrain au nord ; toutes les vaches qui l'occupaient sont parties se coucher. La station d'essence est à deux pas et la pente du terrain est face au vent". Normalement, on exprime cela par quelque chose qui ressemble à la danse des abeilles. Mais la version simplifiée consiste à voler en cercle, en levant le pouce vers le haut ! Philippe redécolle sans percuter le troupeau et nous volons vers l'autre terrain.

Après l'atterrissage, nous discutons avec les gens du pays jusqu'à l'heure de fermeture de la station. Evidemment, quand nous arrivons à la station, elle est fermée ! Elle ne rouvre qu'à 7 h 30 ; nous risquons de partir un peu en retard demain matin. Nous découvrons que le restaurant le plus proche est à plusieurs kilomètres, aussi nous déballons nos provisions pour le dîner. Nous voilà assis sur nos sacs de couchage partageant notre nourriture du soir.



J'ai acheté avant le départ du saucisson et du camembert que je mange avec un opinel. "Très français !" me dit Philippe en rigolant.

Philippe est pilote de planeur. Il volait sous les nuages parce que c'est là qu'est l'ascendance et c'est là qu'il vole toujours. Il n'a que quelques heures sous le Ptérodactyl et il a l'air de bien s'adapter.

Après le dîner, j'ai pris ma carte, le sésame de Ranjon, et je suis parti pour savoir où nous sommes. C'est l'une des tâches d'un bon navigateur vous savez ! J'ai trouvé quelques hommes qui nettoyaient des poissons derrière leur maison. Pour eux, mon papier a signifié : cet homme est un étranger, s'il vous plaît moquez-vous de sa façon de parler et si possible pissez sur ses chaussures et ses vêtements !

Ainsi éconduit, je suis retourné au camp. J'ai suffisamment voyagé pour savoir que quel que soit le pays, vous trouverez des gens qui n'aiment pas les étrangers. Si vous en rencontrez, il vaut mieux parler leur langue. Sinon, ils s'amuseront à vos dépens plutôt que d'employer le langage expressif des films muets. J'apprécie maintenant l'avantage d'avoir un interprète, même si cela me ralentit un peu. Philippe est un compagnon agréable, il connaît la France, je connais le Ptérodactyl. Voyager ensemble sera un bénéfice mutuel. Cette décision prise, nous nous couchons.

7 h, brouillard dense, tellement dense que je dois rentrer dans ma tente pour voir ce que j'écris. Philippe est parti je ne sais où. J'espère qu'il a semé des morceaux de pain pour retrouver son chemin au retour. Au moins notre retard à la station d'hier soir ne nous retardera pas. Je retourne dormir, ne nous surmenons pas.

Philippe revient avec un sac de croissants, avec le saucisson et le camembert, ça va faire un super petit déjeuner (NDT !!!?).

Le retour de la station chacun de nous transportant 30 kilos de carburant est un peu pénible. Il nous faut deux voyages. Le vol d'hier a duré trois heures. Mon Rotax a consommé 40 litres, le Cuyuna de Philippe un peu plus de 20 litres. Avec notre atterrissage et notre navigation erratique, nous n'avons parcouru que 150 kilomètres... Ah oui ! nous sommes à Neuvy St Sépulcre. Le brouillard est en train de se lever, il va maintenant être plus facile d'aller d'"ici" à "là", grâce à une meilleure visibilité.





Jack Mac Cornack c'est le barbu au centre avec la salopette de Coluche. Vous ! Tout va rentrer dans le Ptéro sauf la caisse à outils et la valise photo.

Enfin réunies ! La disposition en miroir nous a permis d'utiliser les deux ailes pour suspendre la tente. L'expérience de Jack est remplie d'astuces de ce genre, nous y reviendrons le mois prochain à travers l'essai de l'Ascender II+.

Surtout que nous savons maintenant où est "ici". Un des élastiques de la suspension avant de Philippe est perdu ; l'autre sur le point de l'être. Heureusement, j'en ai de rechange et je connais le nœud qui va bien. J'ai désormais la responsabilité de la maintenance, lui celle de la diplomatie. Nous installons un de mes réservoirs sur son appareil. Il emporte maintenant 50 litres, moi 80.

Nous avons également mieux réparti nos bagages et pourrons désormais voler à la même vitesse entre 45 et 50 mph.

Le brouillard a disparu, chassé par une brise de Nord-Est. Notre colline pointe au sud. Nous décollerons vent dans le dos. Au pied de la colline, il y en a une autre, entre les deux une jolie mare. Au décollage en cas d'ennuis moteur, le pilote risque d'être mouillé. Si nous faisions du tourisme, nous attendrions que le vent tourne ou nous changerions de champ, mais c'est une course, nous devons partir dès que la visibilité est suffisante (en fait en touriste, j'aurai attendu un autre réducteur). Evidemment, c'est l'inconvénient de la course. Le jeu est d'aller vite d'un point à un autre. On échange un peu de sécurité contre de la vitesse dans une proportion dictée par son enthousiasme et son bon sens. Tout cela est clair alors partons !

Nous ne sommes pas partis, le moteur de Philippe est noyé ; il n'a pas de clé à bougie ; j'en ai une. Il n'a pas non plus de bougie de rechange. J'en ai également. Il est impressionné par ma préparation : des sandows de rechange tout à l'heure, maintenant des bougies ! Nous pouvons enfin partir... Nous avons décollé, les moteurs n'ont pas coupé, donc nous ne sommes pas mouillés !

A 600 mètres et des poussières, la barrière du langage disparaît. Mais il est évident que je ne survole pas l'Amérique. Les villes et les villages sont là depuis longtemps. La plupart des villes américaines sont de gros blocs divisés en plus petits par les rues. Ici, elles forment un entrelacement inextricable. Les urbanistes d'il y a six cents ans traçaient les routes à dos de cheval. Elles allaient d'une écurie à l'autre même si l'écurie a brûlé depuis 1490 !

L'architecture est elle aussi imprégnée d'histoire ; en comparaison, les villes US ressemblent à un tas de boîtes de Kleenex.

J'effectue une navigation absolument impeccable. Grâce surtout à une ligne à haute tension bien placée qui a l'air d'aller au même endroit que nous ! Nous atterrissons à Londignac à côté d'Ussel. Nous avons couvert 140 km en 2 heures. J'ai brûlé 25 litres alors que Philippe n'en a consommé que 15. Nous volons à la même vitesse, et à la même altitude. Je dois me rendre à l'évidence, le Rotax 503 consomme 50 % de plus que le Cuyuna. Nous devons utiliser pour voler la même puissance même si le Rotax en perd une partie à chauffer les courroies. La différence est bien plus grande que je ne le supposais et ma prévision s'avère fausse. Philippe devra probablement m'aider à refaire deux fois le plein.

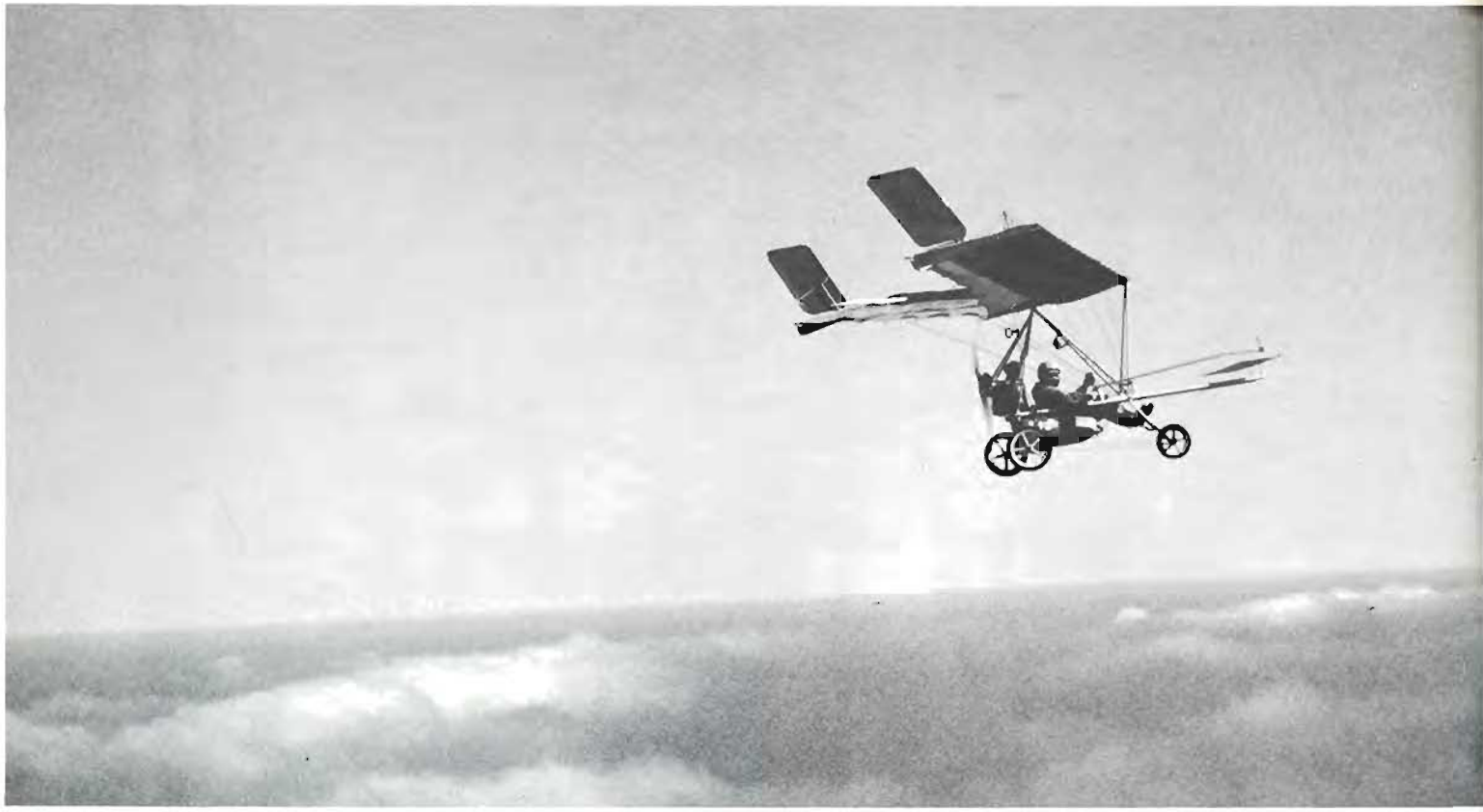
Nous nous sommes arrêtés pour nous dégourdir les jambes, transférer le carburant et prendre nos photos. On a choisi un joli terrain. Une colline bien face au vent. Voyons un peu ce qui me reste pour le casse-croûte. Oh les gars, devinez ? du camembert et du saucisson !

Les fermiers à qui appartiennent le pré ont été très gentils. Philippe leur a traduit mon désir de boire un verre d'eau. Ils nous ont invités chez eux. Après une petite conversation, nous autres compétiteurs devont repartir. Nous les remercions. Pour l'utilisation de leur terrain, ils n'ont réclamé que le privilège de faire paître leurs vaches sur mon aérodrome quand ils viendront aux Etats-Unis !

Encore 2 heures... et 150 kilomètres parcourus. Ma consommation n'a pas faibli. Je crois que nous sommes à St Léon ; si c'est vrai, ma navigation est toujours parfaite ! Sinon, nous n'en sommes pas loin. Notre terrain est encore plus beau que le précédent. Le dernier décollage était un vrai délice, encore que le train ait été mis à rude épreuve ; un Sirocco aurait été "affecté". Ça a été facile pour les moteurs. Après le décollage, nous avons travaillé en vol de pente. Au dessus de la falaise sur laquelle donnait notre colline, pris 400 m, après quoi nous avons quitté le circuit pour poursuivre notre voyage.

Nous devons coucher à Séverac le Château. Nous pourrions aller plus loin mais la ville suivante est Marvejols au fond de la vallée. Séverac est plus haute, il sera plus facile de repartir et il sera bien agréable de faire le plein avant le coucher du soleil.

A mi-chemin de Millau, l'hélice de Philippe s'arrête ! Il exécute les tentatives ha-



bituelles pour redémarrer. Si vous ne savez pas pourquoi le moteur a calé, c'est bien rare qu'en le relançant vous obteniez un résultat...
Je ne suis pas inquiet, Philippe est pilote de vol libre et de planeur et il est à plus de 1 000 m au dessus du sol. Ça lui laisse 100 kilomètres carré pour trouver un terrain. Il s'est moqué de mon habitude d'atterrir toujours moteur coupé. Mais il doit penser en ce moment qu'elle n'est pas si mauvaise. Je le suis, moteur au ralenti et spoilers sortis, prends quelques photos mais reste prudemment à l'écart. Son atterrissage est parfait. Il a choisi un terrain juste à ma convenance : face au vent et un peu en pente. "Jack le dépanneur" entre en action. Bonnes bougies, bonne compression, et le carburant ? Aha ! la cuve du carburateur est vide ; je pompe et relance le moteur qui démarre du premier coup. Aha ! la cuve est à nouveau vide et il cale. "C'est probablement la pompe". Je retourne à mon appareil pour en chercher une autre. Finalement, ce n'est pas la pompe, c'est la durite : au seul endroit dépourvu de collier de serrage, il y a une prise d'air. Ces pompes ne savent faire qu'une chose : pomper ! donc, celle-ci remplissait bêtement le carburateur d'air. Je fais une ligature avec du fil à freiner et le moteur repart sans plus s'arrêter.
Philippe est impressionné, il regarde alternativement le mécanicien et son appareil. Il doit croire que j'ai un appareil entier en pièces détachées dans la double surface. En fait, j'ai pris des sandows, deux bougies, une pompe, un peu de fil à freiner et deux axes de suspension arrière. J'espère qu'il va en casser un au prochain atterrissage. Je suis sûr qu'il ira mettre la tête dans la double surface !
Si nous partons maintenant, nous pouvons être à Séverac-le-Château avant la nuit. Après Millau, il y a une falaise. Presque verticale sur 300 m, elle s'étend au Sud-Est aussi loin que les yeux peuvent voir. Ça doit être le paradis du vol libre. Il y a assez de vent pour soutenir l'Ascender, mais nous devons remonter vers le Nord et il est tard.
J'ai bien entendu choisi un super terrain à Séverac-le-Château. Nous atterrissons à contre pente, laquelle pente est très forte. Nous bloquons les appareils en mettant le pied sous la roue avant. Dès que nous essayons de sortir, l'appareil commence à redescendre, et quand nous voulons tourner la chasse de la roue avant... nous remet dans la ligne de plus grande pente. Heureusement, quelques spectateurs viennent nous aider. Parmi eux, le propriétaire de la station service. Nous pourrons avoir de l'essence autant que nous en voudrons. Il y a aussi le propriétaire de l'hôtel restaurant "Le café du midi". Il vole aussi mais en pendulaire. Il "sent" immédiatement que nous avons besoin d'un bain. Ce soir, nous serons propres et si nous prenons nos sacs de couchage, nous pourrons dormir chez lui. Une bonne nuit en perspective.
Nous remplissons nos réservoirs. A nous deux, il nous a fallu 100 litres. Quand nous retournons au champ, le fermier est là pour nous "saluer". Il nous "salue" même très brutalement, mais en français, aussi c'est Philippe qui encaisse. Oui, nous pouvons rester là mais il y a des vaches agressives dans ce champ ; aussi nous ferions mieux de dormir près des appareils. Nous n'avons pas vu une seule vache mais le terrain se prolonge en haut dans la forêt, qui sait ? Nous estimons que les appareils sont en sécurité pour ce soir, pendant que nous dînerons. Par contre, il nous faut abandonner l'espoir de passer la nuit à l'hôtel.
Nous sommes chez Monsieur Sagnier, propriétaire du "Café du midi". Il pousse la complaisance jusqu'à nous donner une lampe de poche pour retourner ce soir nous coucher.
Je ne me suis pas assis à une table depuis deux jours. Aussi je mange comme une meute de loups. Excellente nourriture d'ailleurs. Pendant que nous dînons, un autre concurrent nous rejoint. C'est Hubert Aupetit qui vole en Pendulaire. J'ai rencontré Hubert pour la première fois il y a cinq ans quand il a visité l'usine Ptérodactyl. Il paraît toujours aussi jeune. D'après lui, malgré ma panse et mon front dégarni, je n'ai pas changé non plus ! Hubert fait toujours route au sud, donc nous avons une heure ou deux d'avance sur lui.
Apparemment, nous ne sommes pas trop en retard.
Les seuls Ultra-Léger aperçus avant nous sont les Siroccos. Ils vont vraiment vite, mais avec leurs petites roues et leur puissance un peu limitée, il suffirait qu'ils apprécient mal un attéro et ils seront cloués là pour un bon moment. Je commence à penser "Compétition", ce qui n'est pas malin. Ça encourage "Jack the racer" au dépend de "Jack the Aviator". Comme chacun sait : un bon pilote est un vieux pilote...
Hubert et Philippe travaillent tous les deux à Vol Libre. Mais ils ne doivent pas très bien écrire, car ils veulent une copie de mon journal pour leur article.
Hubert est posé dans un énorme terrain bordé par une grange remplie de foin pour sa nuit. Il se demande





A 2 000 m, au-dessus de la couche, l'air est tellement calme que l'on peut se livrer à la photo sans s'occuper du pilotage.

Ça : c'est un petit crash minable ! Réalisé par Jack pendant le "La Baule Tours". A Séverac pendant la grande course, son Ptéro personnel a été détruit à 90%. Jack, avant ces deux là, ne se souvenait plus de son dernier crash. Voilà un mauvais souvenir de son voyage en France.

comment nous ne l'avons pas vu.
Lavés et le ventre plein, nous sommes prêts pour le lendemain. Aussi, je vous dis bonne nuit et à demain.
Je me rappellerai de cette matinée : en bref, j'ai crashé au décollage. Laissez-moi vous conter l'aventure plus en détail. La nuit et l'aube ont été claires comme du cristal ; le vent de Sud a soufflé fort et est tombé ce matin à 20 km/h, peut-être 30. Le réveil a sonné à 6 heures. Nous nous sommes habillés chaudement et avons rassemblé nos affaires pour un départ à l'aube. Manque de chance, la pente est face au Nord-Ouest. Nous avons discuté les différentes options comme des adultes et décidé que quelle que soit notre décision, le décollage allait être un peu aléatoire.
Une grande colline ou une petite montagne est placée entre nous et le vent, et nous savons qu'elle provoquera des turbulences considérables. Si nous décollons dans la pente et vent dans le dos, nous ne pourrons pas nous arrêter et si accident il y a, il se produira en grande vitesse. Nous décidons de décoller face au vent et travers à la pente, ce qui nous permettra d'arrêter si quelque chose se produit avant l'envol ou à tout le moins de taper à basse vitesse. Nous n'avons même pas discuté s'il n'était pas préférable d'attendre que le vent tourne. Le vent plein Sud est parfait pour la course. Après tout, nous sommes en course, d'accord ? La course est dangereuse : d'accord ? Si nous pouvons décoller, nous serons à Blois dans l'après-midi et avec ce vent dans le dos, nous n'aurons pas besoin de refaire le plein. Nous prenons des risques calculés. Nous sommes des pilotes de compétitions internationaux ; en fait, toute cette course est un risque calculé !
Philippe a décollé. Il a été un peu secoué mais il est passé au moins 20 mètres au dessus de la ligne à haute tension. Ai-je déjà mentionné cette ligne ? C'était un des risques calculés ! Mon roulage est un peu plus long à cause des courroies et de ma charge alaire supérieure, mais je décolle sans problème. Peu après, je rencontre une puissante dégueulante. Apparemment, je ne passe pas la ligne à haute tension. De toute façon, c'est une chance que je ne veux pas courir. Nos risques étaient calculés aux points de détruire la machine mais pas de périr électrocuté. Je ne peux plus me poser à cause des barbelés juste devant la ligne. Elle est à dix mètres du sol, aussi je pique simplement en dessous. Ça me donne une bonne vitesse et je peux tirer le manche pour sauter les arbres. Ah oui, il y a une haie derrière la ligne ! Pas très haute, au maximum 5 mètres... Comme vous voyez, le risque calculé était : "Si je perds de la puissance, je vais dans les barbelés et si je rencontre une dégueulante ce sera dans les arbres un peu plus loin". Retournons à notre histoire. Entre la ligne et la haie, je rencontre une turbulence qui me baisse l'aile jusqu'à quatre mètres du sol. Manque de chance, la place est occupée par la haie. L'Ascender est assez maniable, mais si vraiment vous voulez virer rapidement, rien ne vaut un bon petit arbre ! Très impressionnant !! Avec spoiler et winglet braqués à fond à droite, je ne me sépare de cet arbre qu'après un quart de tour ! Je suis maintenant face à la pente devant une nouvelle haie. Elle est bien dense et composée d'arbres de 6 mètres plantés bien serrés.
Pour être franc, cela dépasse mon plan. La turbulence, les courroies qui patinent, le poids, les barbelés, la ligne et la première rangée d'arbres sont tout ce que j'avais envisagé ! Les choses vont encore plus mal que prévues. Je n'ai pas de plan de rechange et il faut prendre une décision rapidement. Je décide de passer au dessus des arbres. J'ai presque réussi mais heurte malgré tout, deux des plus hauts. Je n'ai plus de vitesse, plus d'idée, je retombe sur le dos 6 mètres plus bas. Le mât et le canard touchent les premiers.
La seule chose intelligente que j'ai faite est de couper le contact quand j'ai heurté la seconde haie ; néanmoins j'ai heurté le sol violemment. Je suis sauf. Je ne peux pas dire miraculeusement sauf, car j'espérais bien que la cage et le harnais résisteraient à ce genre de chute, pourvu que le moteur soit coupé et qu'il n'y est pas encore des poteaux de cloture derrière. Je me sors de l'appareil et fait des signes aux spectateurs pour que personne n'ait une crise cardiaque en venant à mon secours.
Voilà pour Jack le Racer. Philippe s'est posé pour s'assurer que tout allait bien. Il a rassuré les autres, je n'ai aucun mal. Demain, je serai peut-être courbatu, mais pour l'instant, rien de cassé, même pas une égratigure. Je lui laisse ma clé à bougie et un axe en fibre de verre pour son train. On se salue et il redécolle. Je pourrais poursuivre par de longues explications et trouver des excuses. Mais en fait, il s'agit d'une erreur de jugement de la part du pilote. Voilà ce qu'est la course : la gloire pour les vainqueurs et le martyre pour les vaincus...
PS : Une heure plus tard, le vent est tombé comme nous l'avaient dit les gens du pays. Un temps idéal pour décoller !