U.L.M MAG



LA REVUE
DE L'ULTRALÉGER
MOTORISÉ

M 1874 - 6 - 25 F

N° 6 - NOVEMBRE 1983
FRANCE : 25 F - BELGIQUE : 200 FB
CANADA : 5 $ - LUXEMBOURG : 195 FL

A BLOIS, ATOUT CŒUR !

par Jean-Luc PRIGNOL

SARCELLES, SAMEDI 24 septembre, 6 h : ciel dégagé, sans vent, une belle journée qui s'annonce comme celle d'hier ; une de celles qui nous permettrait... une balade Persan-Dieppe, par exemple ? Mais cette bonne météo n'influe pas sur ma détermination : me rendre à Blois pour le 3ème rassemblement ULM et le 4ème rendez-vous avec l'Entente Blésoise et la chaleureuse amitié de ses membres. — Oui, j'aime à vous retrouver à Blois ! En route donc pour l'air, l'ambiance et l'amitié. Sur l'autoroute, peu après Orléans, je fais une petite pause pour admirer les évolutions d'un biplan qui profite de ce début de matinée pour dodeliner dans l'air calme et la douceur du soleil : c'est pour moi les prémices de Blois...

M'y voici, par la route de Vendôme que je connais bien maintenant et c'est bien avant "Le Breuil" que je trouve la petite flèche orangée "ULM„ qui me dirige vers le nouveau terrain de "Landes-le-Gaulois". Je gage que, pour une fois, ledit "Gaulois„ aura la pointe de ses moustaches bien orientée vers le ciel dont il ne peut craindre qu'il lui tombe sur la tête, sinon sous la forme de sublimes oiseaux chatoyants, préférant l'atterro sur l'herbe à son chef chevelu ! Entre le "zig" et le "zag", me voici sur le terrain aménagé pour la cérémonie ULM et c'est le premier contact, l'accueil de Christian (Lhomme) et de son complice (en ULM) Daniel Monzat... mes compagnons de vol du Grand Prix. — Herbe verte, soleil, espace, les cartes balades préparées : il ne reste plus qu'à participer, et dans ces conditions qui ne le ferait ?

Un des premiers croisés est Hubert Roche, sympathique volant de Persan-Beaumont, qu'on ne voyait plus depuis quelque temps : la cause en est qu'il vient de se construire un 3 axes (qui n'a pas encore volé) de A à Z, voilure comprise, cousue à la machine, et dont il me fait suivre l'évolution sur un carnet de belles photos, — une vraie tranche de vie ! Les participants arrivent, leurs longs cigares bigarrés sur les voitures, les moteurs sur les chariots attachés aux remorques, hélices tournées vers le ciel et balottées au gré des ondulations du terrain dans un petit nuage de poussière claire. Ce sont les retrouvailles, annuelles pour certains, répétées pour d'autres, confraternelles pour ceux du Grand Prix et du Londres-Paris. Le ton chaleureux des journées de Blois est tout de suite donné.

Le matériel est vite monté et le premier vol s'annonce dans le bruissement du bel oiseau rouge et or que Philippe Tisserand pilote dans un ciel pur et lumineux... qu'il est beau ce premier vol annonciateur d'autres ravissements pour tous. La première "échope" se monte entre les rires et les embrassades. D'autres arrivent dans un va-et-vient de camionnettes et camping-cars : des volants et des visiteurs. L'activité va croissante dans une ambiance détendue et optimiste. Entre-temps, l'Entente Blésoise complète son organisation et me nomme directeur des vols. J'arbore à mon bracelet-montre le brassart du club, trop grand pour mon biceps gauche. C'est maintenant l'appel pour le premier briefing. On parle un peu météo (mais le temps reste estival), circuit de piste et sécurité. Une innovation : l'installation sur le terrain pour ces deux journées d'un sonomètre, les décibels dispensés par les moteurs s'inscrivant en quartzs rouges lisibles par les pilotes et les spectateurs.

La préparation des vols pour la "Grande Course" aura lieu demain dimanche, les participants n'étant pas encore arrivés. Un sandwich, une boisson fraîche et les pilotes grimpent vers un ciel d'été en chemisette; pour les habitués, c'est une première appréciée. Je suis sans aile pour une stupide question de clé de box gardée par un copain. Bah ! je ne suis pas privé de vol après mes grandes balades de l'été : la Somme, le Loiret, sans compter les 2000 km du Grand Prix. Mais à Blois le rite veut que l'on vole, et j'y sacrifie volontiers. Plusieurs copains me proposent de voler, et c'est avec Olivier Witta et son *Sabre* que je fais mon pèlerinage à Chambord où le château apparaît dans toute sa majesté, nimbé de soleil dans son écrin de verdure. C'est le vol de deux pilotes qui communient dans leur passion de l'air. Au retour, photos prises, c'est dans une grande confiance mutuelle que nous avons cheminé essence plus que tangente jusqu'au terrain de Landes que nous avons dû rejoindre sur la pointe des moustaches (celles d'Olivier, les miennes et celles du Gaulois, bien sûr !). A notre retour, le ciel est très animé et le terrain particulièrement actif. L'amitié s'exprime partout, l'air et les rayons du soleil en sont très bons conducteurs à Blois.

Les stands sont nombreux maintenant et bien achalandés, bien que l'on ne retrouve pas l'agressivité commerciale de l'an passé. Les exposants qui ont tous participé au Salon de Tours la semaine précédente ont dû faire connaissance avec les desiderata des visiteurs et clients potentiels.. Pour ma part, n'ayant pas visité Tours, j'ai été frappé par l'intérêt des amateurs pour les amortisseurs avant et arrière, principalement en biplace, et pour les problèmes de transport des chariots sur remorques. Il n'est pas loin le temps où, utilisant mon aile en balade, j'ai dû lui adapter une remorque, les fabriquants d'ULM ne proposant pas de matériel spécifique. En fin d'après-midi, de nombreux pratiquants arrivent, juste à temps pour assister à un remorqué d'aile de Vol libre par un ULM — en l'occurence un *Bidulm* de Cosmos tractant une aile pilotée par Renaud Guy.



Le nouveau chariot de chez Fulmar et sa charmante... hélice !

Remorqueur et remorqué sont aux mains de pilotes expérimentés et tout le monde remarque la simplicité de l'opération. Dès le largage les spectateurs, pratiquants du Vol libre ou de l'ULM, sont saisis d'admiration devant les évolutions de Guy et la majesté de son vol dans la lumière du soleil couchant. — Je suis oiseau, voyez mes ailes ! Que dire de l'atterrissage qui se termine à grandes enjambées vers les spectateurs prodigues de leurs applaudissements ? Et c'est sous le charme que débute la soirée, les pilotes étant de la fête grâce au gardiennage des appareils assuré de 19 h à 7 h du matin, gratis pour les pilotes mais aux frais du club de Blois (à noter, en passant). Le dîner se déroule dans la salle des fêtes de St-Sulpice. Ambiance animée mais presque sage. Un service efficace par les toujours actifs et increvables du club local menés par la gracieuse Claude, Madame la Présidente. La femme de Gaby attend sans inquiétude le retour de son "deux fois vacheur" de mari avec l'*Agriplane*. Au cours du dîner, arrivent en équipe des pilotes partis de La Ferté-Alais sur divers ULM ; on peut affirmer qu'ils ont tous bon pied, bon œil pour s'être posés sur le terrain de Landes-le-Gaulois bien au-delà d'une certaine "heure aéronautique" ! Leur arrivée fait tout de même monter l'ambiance d'un cran, les Hubert, Toto, Gilles, Véronique et autres Breuvart provoquant des interpellations entre tables, sans lâcher la bouteille. Christian Lhomme, dans une forme étonnante malgré le labeur de sa longue journée, projette sa bonne humeur dans le micro qu'il offre aussi à l'assemblée. Las, le micro devient triste, capté par les professionnels de l'ULM qui nous éteignent avec leurs problèmes, certainement réels mais ressassés. Mon vœu ? Que lors des prochains rassemblements la parole soit aux pratiquants, aux joies de l'Air et du vol ; ce qui n'exclut pas l'information utile si nécessaire. Les participants lisent les revues ULM, connaissent tout de la nouvelle règlementation et savent déjà bien que leurs matériels de vol sont perfectibles et trop chers.

Dimanche, 6 h, le soleil tendre, timide, se glisse dans la caravane. Il fait doux, je suis dehors, humant l'air du Val de Loire et admirant nos ailes au repos.

Brutalement, vers 7 h, un brouillard dense, collant, arrive du nord-ouest avec un vent irrégulier et suffisamment fort pour faire naître un début d'inquiétude pour les ailes sur le parc. Avec Christian Lhomme déjà sur le qui-vive et quelques autres, nous réorganisons, changeons de sens de stockage, rectifions, redressons une, puis une autre, puis une troisième aile passant sur le dos (heureusement sans dégâts) ; nous accélérons le rythme de nos interventions et en une heure, tout est en ordre. La journée commence bien, les pieds trempés dans l'herbe mouillée. L'atmosphère change avec l'arrivée des participants à la "Grande Course" et on retrouve l'excitation et la fébrilité dues à l'événement proche. En déchargeant son chariot, Laurent casse son hélice sur le bord du coffre. Hubert Aupetit entreprend de réparer sa fourche cassée il y a deux jours, un autre adepte un réservoir plus grand ou change une durite douteuse. Et chacun aide de son mieux. Si je suis venu sans aile j'ai par contre ma R 20 et l'outillage de mon coffre fait des heureux. Dans la bagarre quelques outils resteront dans la nature.

Confirmé directeur des vols, je me rends à la réunion préparatoire animée par C. Lhomme. Les informations circulent, des cartes sont mises à la disposition des pilotes pour les différentes balades et "virées des châteaux". On parle sécurité et Christian rappelle que Blois est situé dans une région riche en sites touristiques et qu'il y a mieux à faire que de voler en derviche dans la noria que nous avons connue l'an passé, au dessus de la piste. Quelques murmures dans l'assemblée, mais on trouve un terrain d'entente pour les démonstrations des fabricants et les baptêmes (d'ailleurs moins nombreux et plus discrets). Au cours de cette préparation de vol, pas question de nœuds, de "kts", de miles, de pieds, de ft, d'intégration et autres VOR ou VHF. C'est le langage ULM, simple, direct, le désir de voler reste le centre de l'animation.

L'Entente Blésoise, décidément à court ni d'idées ni d'énergie, a prévu pour le repas de midi un restau proche du terrain où les pilotes et leurs assistants disposent d'un menu à prix fixe, servi rapidement et qui a été apprécié. Cela a facilité la poursuite des contacts entre nous. Entre-temps le brouillard s'est levé et le vent a faibli. Le public arrive en masse et les stands s'animent. Le *Biplum* de Maurice Guerpont (présenté dans *Pilote Privé* n° 117) suscite une admiration particulière qui ne faiblira pas de la journée; on lui laissera tout de même le passage pour prendre

Nouveautés sur le Cosmos Bidulm : roue avant tirée avec suspension par sandows, frein et gaz aux pieds.



INSTRUCTEUR ULM
UN METIER D'AVENIR...

L'ouverture d'un club ou la création d'un emploi dans l'ULM ne s'improvisent pas !

Stages d'initiation — en 10 JOURS
Stages de perfectionnement — ET POUR
Stage de formation instructeur — 3 900 F

NOUVELLE REGLEMENTATION : L'équipe d'instructeurs avion devient immédiatement habilitée par l'Aviation Civile à délivrer les autorisations de vol des futurs licenciés ULM.

Situation géographique privilégiée — Stages toute l'année

CENTRE NATIONAL DE FORMATION ULM, Rustrel, 88400 APT, Tél. : (90) 74.30.00 - 74.54.69.

la piste. Vols sublimes de cette œuvre d'art en bois et toile translucide sur laquelle j'hésitais à demander des renseignements techniques, tant il est vrai que cet appareil ne peut avoir été construit et ne peut voler qu'avec le cœur de son créateur de pilote. Il évoque les planeurs de nos débuts. C'est tout à la fois un planeur, un avion, un ULM bien sûr, mais avec ce "plus" qui ne s'échange pas. Bravo au constructeur et à la machine !

Il y a aussi une zone d'exposition pour les ULM d'occasion, mais on ne fait pas bien la différence avec les stands des professionnels. L'intérêt ici, c'est que l'on peut faire essayer l'appareil. Cette formule de l'occasion devra être développée et faire l'objet d'une meilleure information avant le rassemblement.

Dans l'après-midi la préparation de la Grande Course mobilise les équipages jusqu'au moment du départ. Tous sont en quête d'une chose ou d'une autre. Entre nous, on trouve toujours ce dont on a besoin, et je ne connais pas d'exemple de pilote n'ayant pu prendre le départ par manque d'une pièce ou d'un matériel. L'entraide fonctionne bien et nous sommes tous mieux équipés et outillés qu'on pourrait le croire. Les ulmistes seraient-ils, déjà, plus sages qu'on ne le prétend ? Des problèmes, il y en a. Par exemple la difficulté de trouver de l'essence. J'en ai fait la pénible expérience, ayant dû aller jusqu'à Blois pour finir par en trouver sur la route d'Orléans... et terminer bloqué à quelques km du terrain, par les nombreuses voitures de spectateurs en route vers les ULM. Heureusement, au cours des vols d'hier et de ce matin, j'ai repéré un échappatoire que j'ai la chance de pouvoir emprunter à temps !

Il m'a fallu tout de même 2 h pour trouver du carburant pour voler. J'ai été aussi surpris de constater que les ULM de la course étaient, comme pour le Grand Prix, lourdement chargés en essence alors qu'ils ne devaient pas faire d'étapes de plus de 100 km. J'ai noté les difficultés au décollage de certains,



pourtant dans le sens des sillons, ce dimanche après-midi ! Je pense qu'ils s'en trouvèrent pénalisés par la suite puisque ne devant pas utiliser les terrains d'aviation mais faire des atterros et décollages en campagne. Et c'est le grand départ de Blois vers Millau et Saint-Flour puis retour à Blois, sans assistance technique, ni radio ni étapes préparées.

Après ce départ le terrain trouve un nouveau souffle avec la demande accrue du public, qui continue d'affluer, de vols d'initiation. Je fais quelques vols locaux et j'ai en particulier le plaisir de voler pour la première fois sur un biplace de l'AéroPlum du Gâtinais avec David, notre sympathique moniteur ; c'est un Cosmos avec une aile *Alpha* de 20 m2, très agréable à piloter et qui doit être sécurisant pour les élèves. Les évolutions se poursuivent sans problèmes, même en présentation d'atterrissage où chacun s'efface pour laisser passer l'ULM en approche finale. On pouvait d'ailleurs se poser à deux de front sur une zone parallèle à la piste, mais en utilisant un terrain mal "pavé".

Comme hier, l'équipe de remorqué se prépare à nous offrir une démonstration. Qui l'emporte, de la maîtrise des deux pilotes ou de la grâce du vol et de son utilité propre ? Le remorquage promet en tout cas de beaux jours aux spectateurs des futurs meetings, à en juger par les réactions de ceux de Blois. Le public ne se résigne pas à quitter le terrain et ce n'est qu'à l'arrêt des vols qu'il prend lentement le chemin du retour.

Une mention spéciale est à décerner à Serge (le radio amateur bien connu ici) qui depuis plusieurs années, assure la sécurité de la piste avec un dévouement et une constance dignes d'éloges. Il est même le seul à pouvoir obtenir des pilotes qu'ils garent leur ULM (bien après l'annonce de la fin des vols). Le soleil disparu derrière les arbres, une odeur de merguez nous rassemble encore, organisateurs, spectateurs ou pilotes, pour terminer autour d'un pot ces deux journées de l'amitié et de la bonne humeur.

Oui !... j'aime nous retrouver à Blois, à tout cœur.

ULM MAG

POUR PUBLIER UNE PETITE ANNONCE GRATUITE

Utilisez le recto du bulletin d'abonnement détachable pour UlmMag joint à cette parution. Rédigez votre annonce lisiblement (une lettre majuscule en caractère bâton par case). Si vous souhaitez que votre P.A. paraisse encadrée, joignez 15 FF (francs français) à votre envoi par chèque bancaire ou postal, mandat ou virement à l'ordre de S.E.E.S. N.B. : Les Petites Annonces sont gratuites pour toutes et tous dans UlmMag, hormis les annonces de caractère commercial et les encadrements. Le bulletin d'abonnement et la grille de P.A. insérés dans cette parution comportent aussi une grille pour parution d'une petite annonce dans le mensuel Pilote Privé, gratuite aussi, aux mêmes conditions énoncées ci-avant.

POUR VOUS ABONNER

Remplir et poster avec votre règlement le bulletin d'abonnement détachable joint à cette parution suivant les tarifs ci-dessous :

	POUR 6 PARUTIONS	POUR 12 PARUTIONS
FRANCE ET DOM-TOM	**125 FF** (au lieu de: 25 x 6 = 150 FF)	**225 FF** (au lieu de: 25 x 12 = 300 FF)
ETRANGER ETRANGER PAR AVION	**145 FF**	**265 FF**
	175 FF	**325 FF**

Vous abonner, c'est recevoir chaque numéro d'UlmMag avant sa parution en kiosque mais c'est aussi nous aider financièrement à maintenir votre revue indépendante. Merci !

ULM MAG

LA REVUE DE L'ULTRALÉGER MOTORISÉ

300 HEURES EN SIROCCO



M 1874-7-25 F

N° 7 - JANVIER/FEVRIER 1984 - FRANCE 25 F - BELGIQUE 200 FB - SUISSE 12 FS



balade pour un week-end

par Jean-Luc PRIGNOL

SAMEDI SOIR, 12 JUIN 1983, Persan : y en a qui disent qu'on ne vole pas demain. Y a un meeting sur le terrain des avions. — Ouais ?... Un dimanche ? Qu'on est disponible ?... Qu'on a un « Plum » ?... Qu'on est en forme, et qu'on a encore l'envie de voler ?! — Dimanche 6 heures, mon œil s'ouvre sur un beau soleil clair ; un bond à la fenêtre, ma météo est « aguichante » ; un autre bond vers le téléphone ou la lectrice du bulletin me dit toujours « bonsoir », mais la prévision me paraît conforme... Je prépare ma journée de vol.

Gymn, toilette joyeuse (aïe, j'oubliais les voisins). Un petit déjeuner « renforcé », l'équipement de vol, confort, et, hop, au garage, l'aile sur la voiture, la remorque du chariot attelée et en route pour mon « Cher Persan ». Personne sur la route en ce dimanche matin, Moisselles est encore en veille. Avant Persan un petit arrêt chez « Bébert », café, amitié et téléphone météo... mais pas de nouveau bulletin. Sur la piste ULM, personne, mais peu après, un bruit de moteur ?... c'est un « Quick », l'un de la bande des quatres qui profite du matin calme pour faire un vol de perfectionnement en décontracté. Congratulations matinales, on parle météo. Il fait plutôt frais, le vent est presque nul et léger SW, la météo prévoyait pour aujourd'hui une orientation ouest en soirée. Enfin les conditions me paraissent « Ad Hoc » pour ce vol :

Persan/Le Tréport/Persan dont je rêve depuis longtemps.

Il s'agit de faire en pendulaire, 150 + 150 = 300 km, soit 7 à 9 heures de vol en un seul jour. Mon projet, montage, préparation de vol, départ vers 9 heures 30, arrivée Le Tréport vers 13-14 heures, retour 15 heures, Persan 19-20 heures, ce qui me donne de la liberté pour les imprévus... Montage de l'aile (toujours difficile à coulisser) et du chariot avec mon copain du « *Quick* ». Vitesse et sérénité. La grande vérif. type balade. Mon équipement est celui des vols longue durée, vêtements chauds et amples, chaussures fourrées, gants, un petit compas sur la barre, en avant de la fourche, une boussole de poche pour les cartes au sol en cas d'atterrissage en campagne, une lampe, mon ventimètre et mon vario à piles, mes deux cartes nécessaires au parcours, préliées et fixées sur ma cuisse (gauche...) et mon inséparable appareil photo. Plein fait, le moteur part facilement, contrôle du compas, afin d'éviter la mésaventure d'il y a un mois dans le Loiret. Depuis l'arrivée sur le terrain, la météo s'est peu modifiée, soleil voilé, vent faible SW, il fait toujours frais. Je maintiens ma balade et pose sur le tableau de bord de ma R 20, la fiche, **Persan/Le Tréport/Persan :** grosses bises, au cas ou une gracieuse copine lirait le message... Pleins gaz, il est 10 heures, je suis en l'air... Un petit tour de contrôle en vol... un salut, merci à mon copain du « *Quick* » au sol, et en route vers la mer. Grâce au calme du terrain désert au moment de mon départ et de mon copain, je m'envole dans des conditions exceptionnelles de décontraction et de tranquilité. Dès les premières minutes de vol, j'en perçois les bienfaits,

cette longue balade, c'est un grand jour. Un regret quand même, ne pas partir pour cette aventure avec d'autres copains de vol.

C'est hélas !!! mon lot depuis longtemps, comme pour **Montfaucon, la Loire, les Andelys,** mes plus belles virées dans l'azur. Pour ce vol mes principaux points d'intérêts sont **Beauvais, Marseille-en-Beauvaisis, Aumale** et **Montfaucon.** Je suis en plein vol, le début est agréable, facile malgré une visibilité médiocre, mais c'est jusqu'à Beauvais ma zone d'évolution habituelle et j'y suis comme un « poisson volant ». A noter au passage que, contrairement à ce que colportent de méchantes langues, je survole Beauvais ouest à une altitude « respectable » (photo témoin). Je suis arrivé à Beauvais à bonne allure et je pense être au Tréport dans le délai envisagé. Je poursuis en direction d'Aumale et Marseille-en-Beauvaisis. Je fais un petit détour pour dire bonjour à un de mes amis de Bellegarde, ingénieur des Eaux et Forêts, nommé sur la région. Au dessus de sa petite résidence pavillonnaire tout le monde dans les jardins me salue,.. sauf mes amis, probablement retenus en ce dimanche à quelque messe ou réunion ? Le vol se poursuit tranquillement, mais depuis quelques temps le soleil s'est couvert et il fait frisquet dans l'ombre, heureusement, bien couvert, je supporte bien. Mais je ne peux progresser suivant ma manière en balade du « saute mouton » (200/600 m, 200 m etc.) afin de ne pas avoir froid, d'ailleurs, l'absence d'ascendances fait perdre de l'intérêt au système.

Je poursuis en ligne droite à 200 m d'altitude en laissant à ma gauche l'agréable vallée du Thérain et salue de ci de là, répondant aux bonjours des habitants amicaux. A quelques kilomètres, j'aborde un village étiré tout le long d'une route mais en saluant, je remarque un petit « ballet » de gens au sol et il m'apparait qu'il s'agit de la quête de l'appareil photo. Malgré mon idée de la traversée rectiligne du village, j'effectue des « S » de part et d'autre de la route, afin de faciliter la prise des photos, ce qui doit répondre à leur désir, car après chaque passage, je note l'agitation joyeuse des bras vers moi. Depuis que je vole en ULM, je suis toujours aussi sensible à cette manifestation de sympathie « Air-Sol, Sol-Air », qui double mon plaisir de voler. A partir d'Aumale, que je laisse à gauche, je survole la délicieuse Vallée de la Bresles, élargie par de nombreux étangs, avec de superbes propriétés ou serpentent de multiples cours d'eau, ruisselets aux nombreuses cascadelles. Je change de



Contrôle de l'attache souple des réservoirs



versant pour m'approcher de « Montfaucon » en étant visible de loin des pilotes de vol libre, mais pas de vent et personne en vol. Un petit bonjour à ceux au sol de « *Normandie Vol Libre* », dont les ailes sont encore sur les voitures, peut être les verrais-je plus tard au Tréport. En route vers la mer par Blangy sur Bresles, Gamaches ou « Jemire » doit être à table. Surprise à partir de Gamaches où je découvre un fort vent venant de la mer. Ça va être coton pour trouver un point de posé. J'ai mis 3 heures pour venir de Persan. L'observation de mon essence m'autorise encore une petite balade... TVB et je préfère. Sûr de l'état de mon appareil, je vais faire ma petite incursion sur la mer et y prendre des photos du Tréport pendant que le ciel est clair. Je me dirige donc vers Cayeux, profitant du vent fort, observant les lieux vachables, mais c'est de la falaise tout le long et il vaudrait mieux que je retourne vers l'aérodrome, donc je vire sur la mer et longe cette côte si particulière, avec ses échancrures où se nichent de petites cités coquettes où il doit faire bon vivre ou vacancer. La mer est d'un bleu intense, à peine ourlée, sauf au pied des falaises où les vagues se livrent à leur furia habituelle.

Pas de bateau aussi loin que je puisse voir, ceux là m'auraient-ils oubliés, non, en rentrant au Tréport, un petit caboteur croise et je saute sur lui pour la photo. C'est alors la préparation à l'atterrissage. La situation de l'aérodrome est particulière : éperons

rocheux côté mer : c'est la falaise, côté sud c'est la ville de Mers les Bains avec la vallée de la Bresles, au Nord le plateau se prolonge vers Sult et à l'Est la route descend vers Mers et une colline avec église avant de redescendre sur Gamaches. La piste se trouve donc Nord/Sud avec ce jour là un vent de mer plein travers. L'arrivée d'un petit avion anglais me permet d'observer sa présentation. Je fais le tour complet de la piste sur les zones difficiles. Côté mer exclus puisque sens d'atterro, côté Est présentation et côté Le Tréport, au dessus d'un bois, de la route et des bâtiments, au confluent des remous ça turbule tellement que je n'insiste pas. Il me reste le Nord Est avec un virage en prise de terrain pour utiliser la zone herbeuse près de la biroute avant la piste. Je coupe le moteur pour me poser, c'est très déformé, l'herbe est drue, mais tout va bien. « **Le Tréport me voici** ». Le temps de mon atterrissage, une voiture arrive à ma rencontre à vive allure. A peine descendu, le conducteur se précipite vers moi « *je suis pilote avion et je m'intéresse à l'ULM, j'espère que vous avez fait un bon voyage, d'où venez vous ? Persan, j'y ai des amis Paras », moi aussi et j'en fais partie...* et c'est l'amitié... de la communauté des amoureux de l'air, chaleureuse, qui prend le relais. « *J'allais vite au devant de vous pour vous indiquer le passage pour rentrer au hangar, afin d'éviter les balises cachées dans les herbes hautes* ». Je ne les aurai certainement pas vues. Merci M. Ortu pour votre sympathie et votre efficacité. L'essence, le casse croûte ? On gare d'abord votre aile dans le hangar (mais suis-je à Byzance ou au Tréport ?). Hélas la hauteur ne permet pas le passage du mât ? *Ça ne fait rien, vous serez tranquille derrière le hangar en L, où vous verrez il n'y a pas un poil de vent.* Et c'est merveilleusement vrai, la barre attachée, la roue avant bloquée sur les dalles de caniveau. TVB. En route vers le Tréport ville avec les Anglais que M. Ortu prend au passage dans sa R 20 verte qui descend vers la mer en joyeuse compagnie. Chez son garagiste, M. Ortu obtient un bidon en prêt pour remonter les 18 litres d'essence. Il le redescendra plus tard. Un casse croute bien mérité et nous revoilà vers la piste. Préparatifs, visite pré-vol, mais tout va bien malgré les près de 4 heures de vol, et je me trouve prêt au départ. Conseils pour le décollage, l'évolution en quittant le terrain et c'est : contact... recontact... ça ne part pas. Je dois essayer de lancer l'hélice à la main, rien n'y fait. Pendant un bon quart d'heure on s'escrime, on transpire, on suppute, on cherche. La batterie est à plat, bien sûr elle est si petite, il y a un problème dans les fils du circuit électrique ??? Un gars du club suggère de faire un essai en tenant les bornes de la batterie, pourquoi pas ! Et ça part. Il se révèle que l'un des éléments ne fait pas contact. Nous le bloquons avec un morceau de caoutchouc, mais en vol pas question de couper le moteur, sous peine de ne pas pouvoir le relancer, dommage pour les éventuels thermiques du retour. Entre temps, la météo locale s'est modifiée. Un banc de brume s'avance de la mer, mais pas de crainte met dit-on. Et c'est le départ. Adieu, M. Ortu et au prochain plaisir de vous retrouver. Son dernier cadeau, mon décollage de la piste avion. Avec ce vent, quelques mètres et mes 60 kg sont en l'air. Deux passages « *d'au revoir* » aux amis du Tréport et vogue à toute voile vers Persan. Mais à peine dépassé l'aérodrome, je me trouve à moins de 100 mètres au dessus, enveloppé dans une brume venue de la vallée du Tréport. C'est une surprise totale et je dois prendre une décision urgente. Me reposer tout de suite à l'aérodrome, mais celui ci n'est déjà plus visible. Je réfléchis à toute allure, descendre le vent arrière le plus vite possible vers la vallée de la Bresles pour éviter la colline avec la chapelle et ses lignes haute tension derrière et me donner le temps de trouver où me poser en direction de Eu, sur cette partie du parcours que je pense avoir bien observée à l'aller. Tout va très vite et heureusement aussi vite qu'à quelques minutes de là j'ai retrouvé le soleil que j'aime tant, si chaud aux yeux, au corps et au cœur. Action de grâce, retour au calme et en route vers



oui à l'ULM

mais

préparez votre Brevet théorique

20 cours

Université 21 rue d'Assas 75006 Paris

chaque mercredi de 19 à 21 H 30

1er cours le 29 février 84 - Rgts ✆ (1) 642.55.86

Aérodrome de Pont/Yonne 89

chaque samedi de 18 à 20 H 30

1er cours le 3 mars 84 - Rgts ✆ (86) 67.04.73

INSTRUCTEUR - PROFESSEUR

Formation suivant réglement aéronautique 1.07.80

et nouveau Brevet de base avion

Cours accélérés sur demande

Se présenter directement :

29 février 84 - Université 21 rue d'Assas Paris 6e

3 mars 84 - Aérodrome 89 Pont/Yonne

Examen janvier 1984



Montfaucon sous un soleil radieux. Arrivé vers Gamaches, le vent diminue mais reste favorable au retour vers Persan, comme l'avait indiqué la météo ce matin. Il fait bon et je reprends le cours d'un vol calme, détendu, ma vraie balade... Suite. Deux collines sautées et me voici en vue de Montfaucon. Quelques voitures sont là, ailes rangées, un petit salut, mais sans trop faire bisquer les copains en bas et dans l'échancrure, je repasse la colline et m'éloigne vers Aumale. J'aime ce survol de la vallée de la Bresles et l'arrivée entre les collines sur le château d'Aumale aux couleurs tendrement éclairées par le soleil. Je poursuis vers Beauvais, mais cette fois-ci en obliquant vers Formerie pour connaître l'autre côté du circuit et revenir par la vallée du Thérain. Depuis que j'ai quitté Aumale, je suis taquiné en bout d'ailes par de petites pompes, mais je ne peux couper mon moteur, because la batterie, je ne me suis pas laissé tenter, l'objectif principal étant le *« sans faute, sans problème »* jusqu'à Persan. Mais, près de Formerie le souvenir de mon premier thermique (avec moteur), en revenant de Montfaucon, il y a plus d'un an et demi, me fait saliver. Le ciel est clair, avec ce soleil je n'aurai pas froid en montant. Je fais un test, une spirale à gauche, une spirale à droite. Je suis à 300 mètres, moteur de plus en plus réduit, ça monte régulièrement à + ou — 2 m/s. Je prends mes repères au sol et je grimpe. Je mets un certain



temps à trouver un bon ralenti moteur, mais mon accélérateur au trapèze me permettra d'être attentif au risque de calage, que je veux absolument éviter. Vers 1000 mètres, j'ai une plage calme et je m'apprête à reprendre ma ligne de vol au moteur, lorsque je suis véritablement sollicité vers le ciel limpide et brillant avec un vario de 3 m. J'exulte et j'engage une deuxième ascension, mais c'est pas facile, le courant ascendant est irrégulier, perturbé, néanmoins le vent qui me parait plus fort qu'au dessous de 1000 mètres, me guide dans la bonne direction de vol et je poursuis (mes regrets pour la délicate vallée du Thérain qui, avec l'altitude, se dissous vite dans ses rives boisées). Mentalement je me fixe le 2000 mètres avant de reprendre le vol normal. J'ai de la peine à passer ce 2000, mais j'aimerai bien voir vers 2200 (mon maxi étant 2100), mais un peu de flair et un petit coup de moteur... pardon PW et c'est 2300 qui devient mon nouveau maxi. Je redescends, d'ailleurs je commençais à avoir froid et je découvre qu'une légère brume s'est installée sous moi vers les 1000 m. Je pense et je ne tiens pas à me tromper de route si près du but. Je fais une longue descente en ligne droite et j'en profite pour tester plusieurs fois la reprise moteur, tout semble aller bien et c'est tranquillement que j'atteins les 300 m ou j'ai la joie de constater que j'ai bien gardé ma route, puisque j'ai dépassé Songeons et que j'aperçois Beauvais. En une demi-heure de montée et de descente j'ai parcouru quelques 25 km. C'est bien joué. Quel beau moment j'ai vécu, avec cette émotion que je retrouve toujours lorsque je thermique et je pense que bien des bonheurs ont été connus par nombre de vélivoles, libéristes qui ce jour ont traqué la pompe dans le ciel clair. Je me suis tout à fait réchauffé et je suis détendu, heureux, sans souci d'aucune sorte, l'essence est OK, le moteur tourne au poil, je suis sur un circuit que je connais bien, de surcroit le temps est calme. « La récompense... quoi ». Mon vol sur Persan n'aura que la seule préoccupation de ne pas me laisser grimper avec les pompes quasi permanentes que je rencontre et j'ai bien de la peine à me trouver dans la zone de Persan à l'altitude convenue pour les ULM. A mon arrivée sur la piste qui nous est destinée, quasi désertée, je croise le Fokker 27 d'Air Inter qui clôture le meeting éclatant dans la luminosité de cette belle soirée. Il est 19 h, je me pose en toute sérénité et en bonne forme.

Bilan de cette journée :

Persan/Le Tréport . 160 km 3 h 45 de vol
Le Tréport/Persan ..... 150 km 2 h 55 de vol
310 km 6 h 40 de vol

Moyens utilisés :

un aide au montage/démontage à Persan
Aide de M. Ortu au Tréport
Casse croute ..... 20 frs
Essence 15 + 18 l ..... 170 frs
Pot à Persan + carte postale commune à M. Ortu 40 frs soit une dépense de 270 frs

Une moisson de rêves les jours tristes.

De nouvelles amitiés connues ou inconnues sur le passage. Une bonne épreuve d'entrainement pour le très proche « *Grand Prix de France des ULM* » auquel je vais participer en tant que pratiquant amateur. La joie d'avoir volé un jour en ULM autant qu'en juin 1957 pour mes 5 heures de brevet D planeur.

Deux regrets quand même : de ne pas avoir trouvé de compagnon de vol et de n'avoir pas pu assister au meeting de Persan (entre autres), à l'évolution de mes amis Paras et de leur tracté à trois ailes et aussi au nouveau vol, probablement « Impérial » du Piel de notre ami Georges Ganglo qui nous a tant séduit lors de ses premiers vols...

Vraiment il y a du plaisir et de la magie dans l'Air.



Pilote privé

LA REVUE DES LOISIRS DE L'AIR



TRANSEUROPEENNE 83

LES AMATEURS A BRIENNE

M 1062 - 115 - 18 F

N° 115 - Du 15 août au 15 septembre 1983
FRANCE 18 F - BELGIQUE 150 FB - CANADA 4 $ CAN - SUISSE 8 FS - LUXEMBOURG 125 FL



DE PLUM EN PLUME

IL Y A UN AN que j'attends de te dire : « ça y est... Je vole... Mon ULM est une vraie plume »... Cette petite phrase, banale, est l'affirmation de mon appartenance au monde de ceux qui, de leurs propres ailes, volent et fréquentent le thermique... sans bruit... libres, un peu « libéristes », un peu vélivoles... Eh oui ! En cette Pentecôte 83, il y eut « un esprit », un « Elfe » de plus dans le ciel du Loiret. Celui que tu nommes « celui qui vole trop »...

par Jean-Luc PRIGNOL

Après pas mal de tâtonnements, j'ai enfin réussi à installer sur mon ULM un système sûr de lancement et arrêt en vol de mon moteur. Samedi en fin de journée, après l'orage, dernière épreuve au-dessus de Chatillon-Coligny, moteur coupé à 1 200 mètres, le silence, la surprise, la joie d'une descente de 1 000 mètres, spiralée, douce. « Le ciel dans le ciel ». Moteur relancé à 200 mètres, puis en présentation de la piste de Mivoisin, moteur à nouveau arrêté pour l'atterro et redémarrage pour le roulage au sol. J'étais prêt à saisir la 1re occasion de mon ULM en utilisation inverse : exploiter le thermique...

Je le faisais depuis un an, mais moteur au ralenti, ce qui ne présentait pas le même intérêt, ni ne donnait les mêmes joies... mais aimer n'est-ce pas aussi désirer ? L'occasion vient de se présenter à Quiers (Loiret) Bellegarde. Après quelques jours de vacances, mes amis partis, la grande maison blanche fermée, je suis encore tout au souvenir de ces journées bruissantes d'amitié et à l'émotion créée par la visite inattendue de mon fils aîné. L'aile sur la galerie, le chariot sur la remorque, je rentre à Sarcelles, mais un détour, pour un dernier coup d'œil à 1 km de chez moi au lieu où j'ai fait « mon observatoire météo locale », vue dégagée sur Puiseaux, Montargis d'un côté et de



Jean-Luc Prignol en compagnie des créateurs de l'Aéro-Plum du Gatinais.

5-6-Mars - 22-23 Mai 1983 -

l'autre vue sur la forêt d'Orléans, la Terre, avec les tours de condensation de la centrale de Dampierre en Burly constituant un parfait indicateur de vent, vue circulaire dans un rayon d'une trentaine de kilomètres.

Le temps est calme, petits cumulus à peine formés, un petit vent du nord. J'en suis là de mes observations météo lorsque je suis interpellé ! « Alors ! C'est enfin le bon temps pour voler ». Ce sont deux voisins de la ferme d'à-côté qui, me voyant avec mon aile, pensant que je viens pour voler, de leur chemin, comme l'an passé, avec mes amis Lemonnier. « Euh ! c'est-à-dire que je rentrais à Paris !... ». « Vous n'allez pas partir si tôt ? On peut, comme l'autre fois vous donner un petit coup de main pour monter l'aile ? ».

L'envie violente me vient de faire plaisir à ces braves gens en même temps que profiter de ces bonnes conditions météo, pour faire une virée sur Sully et y faire enfin les photos que j'ai manquées déjà à deux reprises l'an passé. Aussitôt dit, montage sans problème, visite prévol (type balade), préparation vol, carte plastifiée posée sur la cuisse gauche, petit compas à ventouse fixé devant le repose-pieds, ventimètre, altimètre, ma loupe pour le détail des cartes. Eh oui ! moi aussi, avec mes 53 ans, j'ai des auxiliaires en 1/2 lune sur le nez, mais je ne les emporte pas, dans les cieux, moi... Mon appareil photo, inséparable de mon activité aéronautique. L'équipement habituel de mes balades... quoi... !

J'ai mis mes grosses bottes vertes, en raison du risque d'atterros en campagne, dans les zones mouillées, en ce printemps plus qu'humide ! J'ai dans ma poche les numéros de téléphone de deux voisins d'ici (je regretterai par la suite de ne pas avoir pris mon vario ainsi que les gants de soie dans mes gants de vol). Météo, pas d'évolution par rapport à mon arrivée. Mon « P. Plum » est prêt, il s'agit d'un delta motorisé conçu pour son utilisation en balade avec atterros et décollages tous terrains, équipé de deux réservoirs d'essence de 10 litres dont le niveau est visible en vol de mon siège. Altimètre réglé, la précaution ultime prise, décollage d'un chemin à peu près sec, entre deux champs en partie inondés, comme partout dans la région en ce moment. Il est 16 heures, piste un peu molle, mais tout va bien, je suis en l'air. Un petit tour pour saluer mes aides, un autre pour le bonjour au voisinage et je prends la direction vers Sully. Mais, au moment de m'engager sur la forêt d'Orléans, je constate qu'il y a partout de l'eau sous les arbres et ne volant que depuis quelques minutes, je préfère par sécurité assurer mon coup en prenant la direction du terrain de St-Denis de l'Hôtel où je sais pouvoir atterrir sûrement.

Entre-temps, de petites barbules se forment ici et là et je commence à avoir quelques petites informations en bouts d'ailes. Sur un clin d'œil trop appuyé de mon aile droite, je vire et ça grimpe. Je franchis le Rubicon. C'est trop net, alors je coupe le moteur. Je suis à 300 mètres et j'exploite l'ascendance en restant dans la direction de St-Denis de l'Hôtel. Au début, je monte, avec des mouvements un peu agités, mais je crois que c'est aussi pour me persuader que c'est bien moi le pilote qui « ordonne la machine ». Dieu, que c'est bon, l'impression de dominer les éléments et le ciel... lui-même... En fait, je découvre vite que mon « aile-planeur » (je lui refuse le nom d'ULM à ce moment) se place toute seule, dans cette sympathique ascendance, bien comme il faut, évoluant en une spirale assez large que je corrige par moment du bout des doigts. J'ai au début cherché la bonne position pour mon trapèze, mais il se place de lui-même sans mon intervention avec de petites secousses, l'appareil restant stable dans une montée régulière. Je garde un œil vigilant vers St-Denis de l'Hôtel qui se rétrécit sous moi. Mon aile évolue, sans bruit, ma toile bien tendue ne flappe pas, rien de mécanique ne se signale. A cet instant, je ris de ceux qui, au sol, se moquent en général de mes préparations de vol un peu longuettes... Je suis, tranquille, heureux, ce vol, « c'est amour, délices, sans orgue » (autres que celles qui glorifient le créateur pour cet instant de bonheur). Arrivé vers 1 000 mètres, je monte plus et d'ailleurs je tutoie la frange du nuage. Je quitte à regret ce nuage amical et je commence ma descente en spiralant au début lorsque, découvrant qu'à 800 mètres je me trouve un peu à gauche de St-Denis de l'Hôtel, je décide de partir sur Châteauneuf-sur-Loire, avec une pensée, émue, pour mes amis d'en bas, les Gavaret, vélivoles. C'est une descente douce, apaisante, l'aile évolue avec facilité, à peine ai-je à contrer un peu sur la gauche les effets du vent sur ma route à suivre. A 300 mètres, je relance le moteur qui ne part pas au 1er coup, mais j'avais oublié de réappuyer sur le contact. Au 3e coup, c'est parti (j'ai quand même eu une seconde d'émotion. J'aurais dû relancer plus haut, par sécurité, car je me trouvais dans une zone proche de la ville et je n'avais pas de « vachable » repéré).

Le vol se poursuit, moteur ronronnant, et j'y trouve bien du plaisir quand même. Une boucle sur Châteauneuf-sur-Loire où je fais un essai photo, je veux être prêt pour Sully... mais !! Ça ne va pas, j'ai un problème de contact, et je ne peux le régler en l'air... Sully ?? Sully ?? Quand seras-tu dans la boîte ? J'ai eu Chambord en 81, Chantilly sous la neige mais, comme Chenonceaux, Sully résiste à la technique. En route vers Sully en survolant la Loire, je constate qu'en dehors des terrains maraîchers, tout est mouillé aux alentours et la Loire est pleine. Je ne me poserai donc pas à Sully. J'ai une curieuse impression de cette vision du château peu commune, entouré qu'il est par la Loire, sans berge de sables ni tentes de camping,



comme j'ai l'habitude de le voir en bas sous le soleil estival. Ses toits d'ardoises m'apparaissent bordés et non, couvrant les murs d'un blanc éclatant, contrastant avec l'environnement sombre des douves. Sully, je reviendrai. Le vent m'apparaissant plutôt favorable, je poursuis mon vol en direction de Gien, mais en retraversant la Loire, pour éviter la zone de la Centrale de Dampierre, je suis la forêt en bordure de Loire à 300 mètres mais décide de grimper afin d'être plus tranquille en cas d'ennui moteur, Gien étant à une vingtaine de km, lorsque je constate que l'air s'agite, une rangée de petits cumulus semble m'accompagner le long de la Loire. Coup au cœur ! Un petit virage pour tester, c'est bon, je me sens gonflé, un vrai pro du thermique, je coupe le moteur et me voilà reparti avec la fougue du « Monsieur qui vole, vole, vole ». Mais là, je ne trouve pas le « pilote automatique » de tout à l'heure et je dois m'occuper de l'exploitation de l'ascendance et garder ma route, je ne dois pas retraverser la Loire où le vent me pousse ni me laisser engager trop loin sur la forêt. Je dois retrouver les vieux réflexes vélivoles (merci M. Péchaud, merci M. Biaggi), je n'ai pas fait de thermique en vol libre, je travaille la question sérieusement et j'exploite ... que mon vario me manque ! Alors que ma précédente ascendance était régulière, « balisée » presque, celle-ci est hâchée avec des zones de chute, je dois être attentif, c'est néanmoins une expérience de vol agréable, l'altitude me sécurisant.



Alors que je ne trouve plus de ressources, je me retrouve à 1 300 mètres, j'ai gagné 1 000 mètres, cette constatation me fait exulter. J'ai regagné « mon brevet B », ce qui me donne un peu de chaleur au cœur (à défaut du corps), en effet, cela fait un bon moment que je vole dans une température voisine de 0° C (7°C au sol doivent donner à peu près 2°C à 1 300 mètres). J'ai un peu froid aux mains et au cou, les pieds tranquilles grâce aux grosses bottes vertes.

N'ayant pas de photos à faire, hélas, je descends vers Gien en ligne droite avec juste les quelques corrections de route me permettant de rester en bordure de Loire, mais c'est aussi peu hospitalier que du côté de Sully et je décide de rentrer vers Bellegarde mais pas par la forêt, par Chatillon-Colligny, qui se trouve être un heureux point d'accueil où j'ai déja volé. Au nord de Gien, c'est vers 40 mètres que je relance le moteur, je suis un peu inquiet quand même, il est arrêté depuis une bonne 1/2 heure, en basse température ! Après quatre essais, il part, cafouille un instant, puis prend un régime rassurant. Alors, je poursuis mon vol, j'ai parcouru quelque 80 km et là, c'est le chemin du retour, cela fait deux heures que je vole, il doit m'en rester autant à faire (sauf si arrêt à Chatillon). Dans cette partie du vol, je ne suis tranquille que lorsque je rejoins la RN 7, heureusement très repérable dans cette partie de son tracé. Les conditions météo se sont modifiées et j'aperçois à gauche et en arrière des petits foyers orageux. J'ai à surveiller mon essence et c'est moins facile lorsque le niveau se trouve dans la partie basse des bidons. Je vole en utilisant ma manière habituelle, en balade, « le saute-moutons » en région peu vachable, je me laisse grimper jusqu'à 500 mètres/600 mètres, moteur aux 2/3 de sa puissance en veillant à garder une vitesse suffisante autour de 40/45 km/h puis je réduis, tire la barre jusqu'à l'obtention d'une vitesse de 55/60 km. A défaut de vario, je ne sais pas le gain réel tiré de l'opération mais j'y gagne un peu de temps en consommation réduite et mon vol est plus varié avec une meilleure observation des repères. Il est près de 19 h et je décide de laisser Chatillon-Colligny de côté et de prendre la route réelle de Bellegarde, à partir du fameux carrefour de Nogent-sur-Vermisson, ce qui me tranquillise pour « mon aide à l'arrivée » et pour l'essence.

C'est curieux, je ne devrais pas avoir beaucoup consommé mais, la distance parcourue et le temps depuis lequel je vole doivent influer sur ma réflexion en m'imposant une crainte sur l'essence. Je prends alors le vrai chemin du retour, celui que j'avais fait le 5 mars lors de l'inauguration de l'Aéro-Plum du Gâtinais, liaison Mivoisin, piste de mon ami Fernand à Quiers et je l'ai fait dans l'autre sens, la semaine passée. Je suis environné de foyers orageux mais ils ne me concernent pas directement, je les surveille attentivement. Par contre, ce mouvement orageux me fait bénéficier sur une grande partie du voyage de retour d'un vent passé localement au sud-est et il est le bienvenu ; me faisant arriver à Quiers plus vite que prévu puisque depuis Gien, j'ai mis 1h3/4 pour quelques 70 km. Dès mon survol de la piste d'atterrissage, mes amis arrivent, j'atterris, tout étonné de leur agitation : ils trouvaient que j'avais été long à rentrer, avant de partir je leur avais parlé de Sully ± 50/60 km aller et retour, coup de fil prévu en cas d'ennui mais pas d'horaire indiqué sinon une autonomie (jamais contrôlée) de 4 h environ.

En fait, je pars vers 16 h vers l'Ouest et je reviens à près de 20 h de l'Est ayant parcouru quelque 150 km !

Oui ! Inopiné... Ce fut un vol inattendu, original, avec ses émotions et ses joies mais pour sûr, c'est un jour de balade à recommencer, une voie nouvelle qui me grisera d'autres fois. A noter que la navigation a été facilitée d'une part par ma connaissance de la région, mais aussi par les repères de la Loire et de la Centrale de Dampierre entre autres. Pourtant, dans cette merveilleuse évasion, il manquait ce contact direct avec mes amis de cette « Terre des Hommes » qui me permettent les vols habituels à faible altitude, vols peuplés de signes amicaux, tant appréciés de mes amis de bellegarde et d'ailleurs.

Jean-Luc PRIGNOL

ULM MAG

LA REVUE DE L'ULTRALÉGER MOTORISÉ



Grand Prix de Paris ULM 1984

1874 - 10 - 25 F

LE MAGNUM
Une bonne cuvée !

Par Jean-Luc PRIGNOL

POURQUOI EN 84, L'ESSAI d'un bi-places pendulaire, côte-à-côte ? Réponse facile : parce qu'il existe sur le marché et qu'il vole. Pourquoi le choix, par *UlmMag* d'un pratiquant amateur pour cet essai ? Pour découvrir une autre manière de sentir, de penser, de s'exprimer, hors des habituels critères : prix, rendement, comparaison avec tel matériel précis, ou dans le vent au moment de l'essai. J'arrive en utilisateur courant, volant du week-end et des jours de congés, amateur en quête de matériel, mais sans idées arrêtées, ni chapelle de référence.

Par quoi commencer ? Vous présenter le constructeur, MEP à Arinthod (Jura), jeune société, créée début 83 par trois pratiquants du vol libre : Michel Guillaume, Eric Dandrelle et Bernard Forrat (ingénieur aéronautique). Age des trois : 25/26 ans. Après le début de la fabrication dans un petit atelier, très rapidement le développement nécessite une installation plus rationnelle et ils trouvent une possibilité intéressante dans la zone artisanale de Arinthod, y construisent un atelier de 500 m² dans lequel ils emménagent début 84. Les premiers appareils « Protection des Végétaux » sortent alors d'usine. Entre temps s'est poursuivie la construction du monoplace pendulaire « Spider » et la mise au point du biplace pendulaire, côte-à-côte *Magnum*, objet de cet article.

J'ai fait la connaissance d'Eric Dandrelle à l'Assemblée Générale de la FFPLUM à Satolas et j'ai retrouvé A. Boismard, le pilote maison, à Arinthod ainsi que Bernard Forrat, un ancien du vol libre du Sapenay en 1980.

Comme un pékin qui ne veut pas avoir l'air d'un autre, je demande une doc. Il y en a une : quatre pages papier glacé fort avec une vue en vol du *Magnum* en 1ère page, la présentation de l'équipe MEP, un bon de commande, l'école de pilotage ULM et une petite bande de photos couleurs prises à Landes le Gaulois au 3e rassemblement ULM de Blois (du concret en somme) pour la dernière page. Je suis comme ça, moi : 1ère et dernière page d'abord ; je regarde le paquet cadeau avant de l'ouvrir. Et je l'ouvre : une vue du moteur Robin, un détail du palonnier et de la fourche avant ; sur l'autre page, vues des ailes, du tricycle, un détail de la roue arrière et le réservoir. Le texte est clair et sobre : on parle du pliage rapide de l'ensemble, on verra en pratique ; on ne parle pas du taux de chute moteur coupé avec l'aile *Alpha* 20 m² d'Air Création (ce sera à observer) ni du bruit du moteur. Et ! ô surprise, après avoir lu la doc, il me semble que je n'ai plus de questions à poser, tout y est. (D'aucuns diront que je devais drôlement être embêté, de n'avoir rien à dire ?... Mais, n'ayez crainte, j'ai de la ressource de ce côté-là...). Et chiche que *UlmMag*, en voyant arriver mon manuscrit, a encore dû le trouver trop long ? Le mot « garantie » figure même, trois fois : moteur, garantie 1 an (sauf utilisation en école) ; tricycle, garantie 1 an ; garantie pièces et main-d'œuvre pour les défauts éventuels de fabrication ou de montage.

La consommation d'essence est aussi indiquée. En somme, il ne me reste qu'à vérifier les informations contenues dans la documentation. - Le terrain de vol est à 2 km de l'usine. On brique un coup le chariot puis on le charge sur sa remorque basse qui peut transporter deux biplaces, on charge l'aile sur la camionnette et en route vers la piste où se fait l'école.



Originalité première du Magnum : sa disposition en côte-à-côte, presque unique pour un biplace français.

L'aile est donc une DSTI *Alpha* de 20 m² que l'on monte à deux sans problème. Le chariot poussé de la remorque est glissé tel que sous l'aile ; l'accouplement classique se fait par boulon avec écrou à épingle. On relève le tout, enlève la fourche de transport du bati moteur couché, on fixe la partie basse du tube avant et on attache l'ensemble du bloc de fixation chariot.

Le Magnum est monté, regardons-le

Equipé de trois roues de 400 mm à jantes alu, avec garde-boue chromé à l'avant et avec ses deux sièges (rouges ou noirs) côte-à-côte, le chariot donne tout de suite une impression de solidité. La suspension par deux amortisseurs télescopiques à l'avant, avec tirant avant, et les deux silent-

blocs en diabolo (vraiment blocs) à l'arrière vous rassurent quant à la sécurité. Le moteur Robin de 50 cv est bien positionné, fixé solidement sur un support avec silent-blocs et avec les bougies têtes en l'air. Le réducteur est à courroie crantée et reçoit une hélice de 1,50 m de diamètre, traitée epoxy avec renfort du bord d'attaque et fixée par six boulons. Avec les roues de 400 mm, la garde au sol est satisfaisante. Le réservoir métallique rouge contient 24 litres ; il est muni d'une forte poignée permettant le transport pour remplissage, en balade ou aux vaches, il est fixé par deux sangles tressées sur un bati en acier traité époxy et parait à toute épreuve, il comporte un bouchon jauge visible en vol de la place de droite et en vol solo. Il y a une vis de mise à l'air libre qu'il faut toujours laisser dévissée pour le vol (la contrôler fréquemment). Le remplissage de ce réservoir sur le bâti se fait avec un entonnoir à raccord souple. La liaison avec le carburateur s'effectue à partir du tuyau avec poire d'amorçage, par un raccord rapide à bille, type bateau. Dans l'option démarreur électrique, la batterie à électrolyte est placée sur le support réservoir, mais séparée de lui et fixée par un sandow croisé.

Les sièges baquets avec mousse (option) sont confortables pour mon petit gabarit, mais les robustes s'en disent satisfaits également. La ceinture de sécurité fixée de part et d'autre sur le bati, se boucle du côté gauche et prend une bonne position sur les abdominaux. La barre avant entre deux, se fait oublier. Les pieds reposent sur un double palonnier, costaud, à axe central, pieds posés de chaque côté, les talons appuyés sur une plaque épaisse de plexiglas transparent. A noter qu'en vol solo, le siège au centre, le pilote utilise la branche extérieure de chaque palonnier. Des biellettes assurent la liaison pédales-fourche. L'accélérateur par pédale latérale est à droite. Je trouve la position haute des pieds, genre voiture de course, peu agréable car elle oblige à être en appui sur la pointe des fesses que j'ai peu rembourrées. Bernard Forrat m'assure que cela a été étudié et que cela ne me gênera pas au roulage et en vol. Chaque occupant peut manœuvrer la roue avant directrice. Entre les sièges, sur la barre centrale, on trouve la manette de starter et celle d'accélérateur qui n'est pas couplée à la pédale.

Le démarreur à clé est fixé sur la barre centrale dans un tube : c'est propre, c'est net et ça tombe en arrière du siège de droite sur le bâti-moteur. Cet emplacement a été défini comme devant empêcher toute mise en contact accidentelle et ne pas être au vu des gens autour de l'appareil. Le moteur Robin de 50 cv, même avec démarreur électrique, reste équipé de son lanceur à main que l'on trouve le long du bâti au-dessus de la tête (cela reste une bonne idée). La barre de contrôle du trapèze arrive à mi-poitrine et se saisit bien à un ou deux pilotes ; au sol, le débattement me paraît un peu juste vers l'avant, nous verrons ce qu'il en est en vol. Les tubes sont anodisés gris argent. Les pièces support moteur et fourche sont plastifiées noir brillant. Les plaques de liaison sont en AU4G de 5 mm d'épaisseur et anodisées rouge.

Un bel avion vole bien ?... Nous l'allons voir

Sur la piste, altitude 400 m, il fait doux : 8° C, vent presque nul au sol. Du soleil mais un voile diaphane cache l'horizon derrière les collines. Les vols se feront avec Alain, 75 kg, Bernard, 75 kg et moi, bientôt 60 kg. Une belle journée de veille de printemps qui vous donne une forte envie de voler. Après les vérifs aile-chariot-moteur, assis à la place de gauche, je boucle la ceinture, Alain à droite pour le vol de prise en main. Sur le montant droit du trapèze est fixé un « combi » vario-alti-badin que MEP propose en option. Amorçage de la pompe, le moteur est dégommé au lanceur (une large poignée bien en main), puis manette starter tirée, contacteur arrière, quelques tours de clé et ça tourne. On retire le starter, prêts au décollage. La piste école en herbe, 350 m × 10 m utilisable en pente de 1° avec en limites le chemin avec ses deux fossés, une clôture et une ligne d'arbres à 50 m. Le hangar se trouvant en bas, nous remontons la piste en roulant avec des manœuvres en tous sens pour saisir la sensibilité du « palonnier » et apprécier la suspension sur ce terrain assez déformé (il a dû être rectifié au rouleau depuis).

Malgré toutes nos fantaisies, je n'arrive pas à trouver le roulage désagréable, un demi-tour et nous voici face au décollage où nous avons un léger vent de travers gauche. Dès le début du roulage, l'appareil est stable ; la barre est tenue en contre par Alain, sans effort. Décollage rapide, une cinquantaine de mètre, on monte à 3 m/s avec un Fuji-Robin 50 cv nerveux et puissant. Alain connaît sa piste et son piège et tout se fait naturellement, distance de décollage, taux de montée, etc. En l'air, reconnaissance du voisinage de la piste et manœuvres aile, moteur. Je trouve l'appareil un brin piqueur ; en effet, utilisé essen-



1



2

1— L'attache de la jambe droite du train principal et sa suspension par deux silent-blocs en diabolo, remarquablement efficace. Le moteur est le Fuji-Robin EC-44PM de 50 cv.

2— Gros plan sur la roue avant (diamètre 400 comme pour celle du train principal) : jante alu, garde-boue chromé, suspension par deux amortisseurs télescopiques à tirant avant. Elle est conjuguée aux deux palonniers, on pousse du pied droit pour tourner à gauche.







5





3— Entre et devant les deux sièges, l'antivol contact général et démarreur. Devant, la manette des gaz (à gauche) et celle du starter.

4— Comme les plaques de liaison en AU4G de 5 m/m, les ferrures en U elles aussi en dural des attaches viennent anodisées en rouge. Du plus bel effet.

5— Vue de détail sur la conjugaison de la roue avant aux deux palonniers. Notez le repose-pied en plexiglass et l'accélérateur au pied droit du palonnier droit.

4





3

tiellement par Alain, il est réglé à son usage. On décide de le laisser tel que pour la suite des essais. Le contrôle en lacet satisfaisant au roulage, l'est également en vol. Alain fait son approche à 50 km/h que je trouve bien rapide sur cette piste en pente, mais il se pose comme à la parade. Avec les grandes roues, le roulage en descente est rapide, mais confortable sur ce terrain déformé. Sans frein sur la roue avant, il faudra s'en méfier, ne pouvant pas poser les pieds par terre pour s'arrêter.

C'est avec Bernard que je poursuis, en place de droite. Je remonte la piste en passant sur le maximum de bosses, de trous, de petites ravines formées par les pluies, mais tout va bien, la barre reste bien en mains sans efforts et l'aile ne tressaute pas. Face à la pente au décollage j'appuie sur la pédale d'accélérateur, le moteur est nerveux ; dès le début du roulage je n'ai pas de problème à tenir la barre, la suspension se joue du terrain, mais je trouve mon roulage un peu long et dans le doute, m'apprête à couper pour reprendre la piste, lorsque le moteur se débride et nous nous retrouvons en l'air. Un peu plus tard, réduisant l'accélération, je constate que le moteur ne réduit pas, lui ; j'apprends que, n'accélérant pas à fond au décollage, Bernard a corrigé de la manette centrale et celle-ci, non couplée à l'accélérateur est restée en position accélé-

rée. Il faut donc veiller tout particulièrement en approche à la position réduite de la la manette centrale. Alain m'assure que ce principe est parfaitement matrisé en école.

En vol, au début je tiens la barre bras écartés, le bras gauche devant Bernard ; puis au cours des manœuvres je trouve la position qu'il utilise, comme Alain, les mains écartées devant moi ; la possibilité de flexion des bras permet d'effectuer toutes les manœuvres utiles. Par vent traversier on a sous la main le montant du trapèze qui permet un contre facile et efficace. En école, dès le début, l'élève tient le trapèze de son côté, le moniteur corrigeant du sien, de la barre ou du montant. La position en vol, jambes hautes, genoux pliés permettant de s'affranchir d'une position précise des pieds sur le palonnier, est meilleure qu'au roulage, mais elle ne gêne pas le travail à la barre, sauf en manœuvres poussées ou je frôle les genoux des grandes jambes de Bernard.

En vol, nous retrouvons les qualités de l'*Alpha* 20 que d'autres ont déjà décrites : maniabilité, facilité de mise et de sortie de virage, taux de chute réduit. Par contre, avec le moteur réduit, à 45 km/h, nous arrivons à trouver le décrochage franc, cela est dû au réglage piqueur d'Alain, mais je pense aussi qu'il manque 5 à 10 cm de débattement à la barre avant. D'ailleurs, au cours d'autres atterrissages je n'ai trouvé satisfaction qu'à 40 km/h, car je n'aime pas ces grands roulages où je ne suis pas à l'aise, surtout sans frein ni possibilité de poser les pieds à terre.

Pour moi, à bord du *Magnum*, je découvre : la barre avant qui se fait oublier, le confort des sièges, la forme et la protection au froid, la barre du trapèze bien placée et sa facilité d'utilisation à un et à deux. Par contre, la visibilité est restreinte en-dessous et du côté opposé au pilote mais, en balade, il n'est pas interdit de faire travailler son ou sa co-pilote. Très bonnes possibilités pour les photos aériennes, sauf dans la zone trapèze du « combi », comme sur tous les ULM qui en sont équipés. Liberté des jambes par utilisation de la manette centrale d'accélération, très précise, contrôle possible de la jauge d'essence par le pilote de droite.

Les performances

Avec le Fuji-Robin de 50 cv, vous ne serez pas étonné du taux de montée autour des 3 m/s, d'une vitesse en palier de 60/70 km/h et des possibilités joufflues de ce moteur (pour la version traitement agricole il y a le 53 cv). Au cours de la montée à quelques 1 000 m, j'ai pu apprécier la constance du taux de montée, sans effort du moteur. J'aime le confort en vol et je suis gâté. La consommation, que je n'ai pu contrôler, se situe d'après MEP entre 7 et 12 l/h selon l'emploi de l'appareil. Pour le bruit, en vol avec des casques courants, il est acceptable mais ne permet pas d'échanger plus de quelques mots suivis ; c'est la rançon de la puissance. Pour s'expliquer plus longuement, on réduit le moteur et, en côte-à-côte, la conversation est facile. En école : leçon expliquée au sol, comme d'habitude, en vol contrôle manuel, indications du regard, du geste, un ou deux mots avec le moteur. A noter que lorsqu'un élève est en approche, du sol on entend les instructions du moniteur près de lui.

Bien sûr, avec un pilote de vol libre, je ne pouvais réprimer mon éternelle tentation de voler moteur coupé, pour notre plus grand plasir. Allons, pied relâché, je tourne la clé, nous voici, Bernard et moi, seuls dans l'azur ou presque tant le *Magnum* se fait discret ; à 2,50 m de taux de chute, « on n'entend rien » : la voile ne flappe pas, aucun bruit de la structure. Nous nous regardons, heureux, comblés, un brin excités... Le ciel est bien notre domaine. Que dire de nos recherches de maniabilité : petites, grandes incidences, nous essayons à nouveau de décrocher en statique, sans plus de résultat, la barre toute poussée, durcit un peu, mais il manque quelque chose. Par moments, nous réussissons à réduire à 1 m/s de chute, les pom-



pes, pas loin, nous manquent, mais c'est quand même divin. Quant à la vitesse, nous nous arrêtons à 90 km/h, mais là, ça siffle, ça siffle... Oh ! Oh !... C'est vraiment à regrets qu'à 200 mètres nous retrouvons le moteur, d'un tour de clé (c'est plus facile qu'avec mon *P.Plum*) mais on aurait pû utiliser le lanceur manuel. Et c'est l'approche où je réussis à poser le *Magnum* à près de 40 km/h, sur la bande de terrain à côté de la piste de base plus large, mais plus déformée. La suspension confirme son efficacité et son confort. Au cours d'un autre vol, dans l'air calme de la fin de journée, encore avec Bernard, nous faisons le circuits des Vallées à 70 km/h, vol excitant de deux pilotes complices qui ne veulent pas voir la nuit tomber... Ô ! temps ! suspens ton vol.



Je ne devrais plus rien ajouter, mais il est de bon ton qu'après l'action et le développement on formule une conclusion. La voici. J'ai aimé le *Magnum* côte-à-côte ? Oui. Oui. Oui. Moins de gêne que le bi en tandem, plus de confort de vol et combien plus vivant, amical et sympathique. Quelques moniteurs regretteront bien sûr les bras serrés autour des poitrines du sexe opposé mais un regard à côté de soi peut être une promesse de ciel.

En somme, qu'ai-je à regretter sur cet appareil ?

• Au montage/démontage, la fourche support qu'on oublie pour le transport.

• La sortie d'échappement, un peu gênante pour la quille, les deux sièges qu'on doit enlever pour le transport.

• Le seul point de verrouillage latéral de la ceinture de sécurité. En cas de crash, le pilote de gauche n'a pas droit d'inaptitude au déverrouillage.

• La manette centrale d'accélération, non couplée à la pédale du palonnier.

• La position palonnier/siège, non réglable suivant le gabarit du pilote.

• L'arrêt moteur en vol par clé, demande de la maitrise en cas d'urgence.

• L'absence de frein sur la roue avant, surtout en raison de la hauteur des roues (frein en option).

• Je préfererai aussi que les arrêts d'écrous ne soit pas à épingles ou anneaux brisés, ce que je ne trouve pas pratique à utiliser, surtout quand il fait froid et qu'on a l'onglée (ou qu'on transpire) : il y a des push-pins, les écrous à oreilles nylstop.

Ce que j'apprécie :

• Son aspect confortable et sécurisant.

• Sa suspension AV et AR, ses grandes roues ; la roue avant constituent à elle seule un amortisseur au choc de face.

• Le soin du montage, la finition, l'esthétique. Les câbles dans les tubes, rien ne traine.

• Le lanceur manuel conservé avec le démarreur électrique (option).

• En vol côte-à-côte, pas de barre qui gêne devant : liberté de vision, facilité pour photographier.

• Sa maniabilité, sa facilité de pilotage à un ou deux pilotes en école et en balade.

• Ses sièges confortables.

• Un moteur puissant, pas trop gourmand et la possibilité du contrôle de l'essence en vol.

• Sans oublier la documentation descriptive et les garanties moteur-chariot. A noter : une quinzaine d'options et accessoires proposés, y compris un parachute pyrotechnique.

Le *Magnum* 84 ?... Une bonne cuvée. **J.-L. P**



N.D.L.R. : MEP propose le *Magnum* à 51 600 F TTC avec aile *Alpha* 20 m² et moteur Robin 50 cv. Dans la gamme MEP : le *Spider* M 32, monoplace pendulaire. Le *Magnum* M, traitement agricole.



CUYUNA

• une gamme de quatre moteurs avionnés de 20, 30, 35 et 43 cv
• des moteurs construits pour l'ULM
• service après-vente et pièces de rechange assurés.
Réducteurs spéciaux et hélices

SCFF - B.P: 127 - 06334 Grasse Cedex
Tél. (93) 70.03.19 - Telex 461531 F

LA REVUE DE L'ULTRALÉGER MOTORISÉ

ULM MAG



UN RECORD DU MONDE POUR J.P. MATHIAS

ESSAIS : LE MICROBEL BIPLACE L'AEROKART BABY

BRIENNE 1984 LE SUPER SHOW DES AMATEURS

M 1874 - 11 - 25 F

N° 11 - SEPTEMBRE-OCTOBRE 1984
FRANCE : 25 F - BELGIQUE : 200 FB - SUISSE : 12 FS.

bagages dans la partie cage qui se trouve sous l'aile.

S'il me fut aisé de concevoir une cage pour relier passagers, aile et moteur, il n'en fut pas de même pour relier l'empennage à l'aile ou la cage, car l'hélice du moteur me posait de sérieux problèmes. Je pouvais faire comme sur l'*Intermezzo* ou le *Vampire*, c'est-à-dire deux tubes de fort diamètre partant de la voilure, mais la fixation de ces tubes directement sur l'aile n'était guère possible : il aurait fallu faire des renforts trop compliqués dans l'aile pour que celle-ci soit assez solide pour recevoir ces tubes.

Je pouvais également faire passer une poutre sous l'hélice, mais là on retombe dans les mêmes inconvénients que pour le P38.

Je trouvais enfin la solution : deux tubes partiraient de l'aile, et passeraient à côté de l'hélice, mais leurs efforts seraient repris par la cage, au niveau du moteur, grâce à un tube parallèle à l'aile. Ceci donne une grande solidité tout en étant très simple, et la construction en est facilitée.

Les grandes lignes étaient tracées. Je dessinais tout ceci à l'échelle, en réfléchissant comment assembler les tubes entre eux. Je concevais précisément la forme, l'épaisseur et les dimensions des pièces devant relier les tubes entre eux, ainsi que la largeur et longueur de ces tubes en fonction du centrage (je devais également pouvoir transporter l'appareil entier sur ma VW Golf). J'ai dû déterminer par calcul la position du moteur et de l'empennage par rapport à l'aile, qui devait pouvoir se déplacer pour voler en mono.

Quant à la forme de l'aile, elle est rectangulaire, pour faciliter la construction. Avec 11m d'envergure (deux demi-ailes de 5,50 m ce qui est généralement la longueur d'un garage) on obtient 17,50 m² avec 1,55 m de corde. Ça tombe bien, cela fait juste la largeur d'une voiture...

Les ailerons et l'empennage, eux, je les ai largement dimensionnés pour une question de facilité de construction et de montage/démontage, ces ailerons et empennage sont actionnés par des gaines push-pull. Pour la direction, un cable convenait mieux. Il restait maintenant le plus difficile à faire : trouver le détail de construction, c'est-à-dire quel matériau utiliser, quelle forme précise et quelle épaisseur leur donner. Les 90% du temps ont été consacrés à réfléchir, que ce soit pour les dessins ou la construction (on ne peut jamais tout prévoir sur les plans initiaux), car les solutions simples, donc pas chères, sont les plus difficiles à trouver. Il m'est arrivé de buter des jours entiers pour résoudre un problème. Les solutions me venaient parfois le matin en me réveillant ou subitement dans la journée et même la nuit...

Mais toutes ces peines ont été largement compensées d'un côté par l'argent que j'ai économisé et d'un autre côté par le gain de temps considérable pour construire. En effet, depuis le moment de la conception de l'engin, à la mi-mai, suivi par la commande du matériel et la construction, il s'est écoulé cent-vingt jours, soit quatre mois jusqu'aux premiers vols, qui ont eu lieu le 15 septembre 1983 à Motier, en Suisse. Il est vrai que je suis dans l'enseignement et que mes vacances d'été se sont passées dans l'atelier.



Noter le pot d'échappement porté devant le Rota × 503, gage d'un refroidissement optimal... dudit pot, principalement !

La construction proprement dite m'a pris deux mois et demi environ. J'ai été cependant aidé par une personne pour l'entoilage et le centrage ; il faut dire également que la finition à été réduite au strict minimum car je ne savais pas si l'appareil allait voler.

Les essais en vol se sont très bien déroulés. Le centrage était bien calculé et l'angle d'incidence de l'aile donné par les graphiques du profil Naca 23015, au bas nombre de Reynolds était également correct. Mais quelle angoisse de devoir décoller avec un appareil que vous avez conçu de A à Z : cela volera-t-il ? Si oui, comment cet appareil va-t-il réagir, etc... De toute façon, ayant consacré tellement de temps et d'énergie pour le construire, je ne pouvais plus me désister.

Les essais en vol se sont donc très bien déroulés, et les résultats, largement au dessus des prévisions escomptées. L'aile vole très bien. Elle est maniable et peu

LE FUN FLY
UN P'TIT VELO DANS LA TETE

par Jean Luc PRIGNOL

Ça a une grande aile basse, deux poutres portant un large empennage avec devant un moteur Hirth bien assis sur son socle. A l'avant de l'aile, une large banquette pouvant recevoir de « larges » pilotes (ou passagers) dont les pieds, droits dans le ciel, reposent sur les pédales de palonniers, une roulette directrice suspendue à l'avant, un train principal sous les ailes...

Un grand homme volant au regard clair, chaleureux, en short, lance le moteur, enjambe l'armature avant, il s'assied abaissant la roulette avant. Assis, nous sommes en position de vol. Personne d'autre autour que les 12 000 visiteurs du RSA de Brienne, ça roule, dans le vent.

Les gaz à fond, étonné de la vitesse de décollage, de la puissance de montée, on fonce... Ça ressemble au « Canada Dry » mais ça n'est pas du « Canada Dry », à ça près... « un trésor y est caché dedans ». « Les mioches bossèrent pendant quinze piges et trouvèrent, que dalle ! (d'après La Fontaine). Moi, j'ai trouvé le trésor. C'est un vélo ! Une bicyclette, puisqu'il faut l'appeler par son nom, qui donne au *Fun Fly* la justification de son appellation.

En l'air, bien en l'air, rien devant, rien autour, le reste est en arrière ; accroché au manche, on vole, libre, ivre, sans contrainte, le ciel est partout, bleu dans un sens, vert dans un autre, avec les tresses blondes laissées par les moissons, balisant d'idéales pistes naturelles. Alors ?... On vole, on rêve, on survole, on drague la vallée, on épouse le sillon, on saute le boqueteau, caracollant autour de l'arbre en boule... tout est possible à l'homme qui vole, la panne insidieuse, la perle véloce, les trabisons de la matière n'ont plus prise sur lui, à tout instant, la « vache » n'est plus redoutée... puisqu'il a « un p'tit vélo dans la tête ». On se vache, on décroche l'auxiliaire de vol, le vélo, on l'enfourche, heureux à tours de pédales vers le cultivateur bricoleur de génie, ou encore, on met le petit braquet et grimpe vers la pompe salvatrice...

J.-L.P.

— Vous vous y croyez ? Moi je l'ai vécu !

— Le plaisir du vol ? Un p'tit vélo dans la tête !

LE MICROBEL - BI ?



UNE BONNE HISTOIRE BELGE !

par Jean-Luc PRIGNOL

« ALLÔ ! JEAN-LUC ? ... J'ai vu un bi qui va t'intéresser ... tu fonces le voir en Belgique, dès que tu peux ». C'est ainsi, et c'est tout ce que je savais avant d'arriver à Overijse, par une belle journée ensoleillée et prometteuse de vols ...

Vous avez déjà entendu parler de Microbel ? C'est la réunion de 3 hommes, issus de Vol libre, 26 ans d'âge moyen : Roland Coddens, l'animateur, concepteur de la suspension de l'appareil a jusqu'ici comme activité principale la commercialisation des plus cotés des raisins de table, dont : le Royal et le Léopold III, élevés en serres à Overijse dont c'est la spécialité. Bernard Gosselet, le technicien, les études, œuvrait dans la moto, monte les appareils et fait la mise au point des moteurs, Thierry Greiner vient de l'électronique, fabrique les pièces métalliques et plastiques, s'est même fait monter une cintreuse spéciale pour les arceaux des appareils.

Début 1981, c'est la création de Microbel, qui sort dès la fin de cette année-là son premier côte à côte équipé de la suspension Microbel (déposé). Suit le premier bi-super-léger. En 81 et 82, la maison fournit à Fulmar des chariots (sans suspension Microbel). En 1982 les bi et mono sont construits par Coddens et Gosselet, puis avec Greiner, qui arrive en 83. Actuellement, la société fonctionne avec une production diversifiée dans les ateliers de chacun des associés. Une cinquantaine d'appareils ont déjà été livrés (sans compter les Fulmar). Si en France, je n'avais jamais entendu parler de Microbel, c'est que j'ai les oreilles plutôt ensablées et la vue assez faible ; jugez plutôt : Tour de Belgique en mai 1983, 3 bis et 3 monos engagés ; Coxyde de Flying Show, août 83, 2 bis engagés et 1 mono Microbel qui obtient le prix de l'élégance ; Londres-Paris ULM - Sept. 83, 1 bi à l'arrivée à Bagatelle (et pourtant, j'étais bien là ...) Grand Prix des constructeurs de Belgique ; Prix du Barrage de l'Eau d'Heure en Sept. 83 - engagés : 1 bi + 1 mono. Emission « La Chasse au Trésor » de Sept. 83, filmée à Spa en juin 83 avec Philippe de Dieuleveult à bord du Microbel. Exposant remarqué à Bruxelles au Salon International de l'Aviation Micro-Légère - Salon des Vacances en mars 84. Depuis avril 84, Microbel est revendeur pour la Belgique du *Sirocco*.

Comment expliquer cette absence commerciale chez le grand voisin français ? J'ai posé la question : « Nous tenions à faire la mise au point des appareils, à les faire voler, avant de faire de la vente et de l'exploitation ». Vous avez bien entendu ? C'est peut-être Belge, savez-vous ? ... Mais, Dieu que c'est bon à entendre pour quelqu'un qui connaît l'ULM depuis ses débuts en France ...

Voir l'oiseau !... Roland relève la porte de son garage ; il est là. Ligne originale avec ses grandes roues à flasques alu à chasse intérieure à l'arrière, banquette au tissu rouge et noir, large, profonde, accueillante, un joli boîtier à instruments anodisé rouge, disposé sur la poutre avant basse avec devant la poignée du lanceur moteur, le double palonnier à deux branches articulées par biellettes, bien placé sur une roue avant haute à forte fourche noire. Les tubes sont anodisés gris clair, la liaison tricycle aile gris foncé, en plaques épaisses. A l'arrière, dans la ligne de la banquette, le moteur Robin de 45 cv nickelé, fils rouges et noirs, supports à roulement à billes de l'arbre d'hélice monté en position haute du réducteur à courroie crantée large. L'hélice, bien vernie mettant en valeur ses tendres couleurs bois clair, avec bouts de pales blancs. J'oubliais le réservoir avec bouchon équipé d'un tube plongeur, d'une contenance de 20 l, placé le long du dossier de la banquette et suspendu par sangles, c'est souple et ça suit les mouvement du chariot, sans efforts. Les roues arrière comportent un frein à tambour chacune, actionné par un levier sur la barre entre les pilotes (on dirait un manche à balai de planeur). Toute la construction est faite en tubes Aviatube, certifiés aviation, anodisés, le reste des pièces est peint, des coupelles , des cache-boulons noirs, c'est fini, c'est soigné. Une particularité Microbel, entre autre, aucun contact métal sur métal grâce à des manchons polyamide rivetés, je n'ai jamais vu ça sur quelqu'autre ULM.

la suspension Microbel

Mise au point depuis 1981, je ne la découvre qu'aujourd'hui, honte à moi ! Deux bras latéraux constitués chacun d'un amortisseur tubulaire contenant un double ressort surmonté d'un piston en plastique débattant dans le tube haut, la protection de la jonction étant assurée par un caoutchouc annelé noir. Les effets des amortisseurs sont enregistrés plus haut par un parallélogramme déformable, un peu comme celui qu'on trouvait sur les anciennes motos de sport. En appuyant à l'arrière sur la barre centrale basse avec le pied : le parallélogramme se déforme, les pistons compriment les ressorts, en bas les deux articulations du tube central se relèvent permettant l'ouverture du train arrière réduisant la chasse intérieure des roues et leur donnant une position plus ou moins proche de la verticale ; l'action ayant un effet d'opposition sur l'ensemble du tricycle provoque un chassé avant naturel de la

le montage du Microbel...



roue avant. Quelle technique efficace, souple, aux effets complémentaires ; c'est beau, ça inspire confiance et donne une furieuse envie de "voler tous terrains", et pourtant, j'en ai déjà pas mal pratiqué, n'est-ce-pas ? (1) Note de l'auteur : l'explication ci-dessus comme les suivantes n'engage que lui ...
Le tricycle est transporté sur remorque basse équipée de 2 rampes d'accès relevables contre les roues arrières.

Montage du Microbel.

Descendu de la remorque par une seule personne, on enlève la fourche support de transport engagée sur la partie basse de la barre avant (comme avec mon *P.Plum)* en la rangeant soigneusement, elle est indispensable ensuite pour le transport, et on laisse le bati moteur reposer sur l'avant.

On enlève les deux papillons latéraux du siège, déboîte la partie de tube avant comportant le tampon plastique renforcé en le laissant libre devant. Préparer l'aile *Azur* au sol, puis l'accrocher par deux vis de Ø 8, soulever l'aile par le trapèze, en poussant sur le tube avant, et emboîter les deux parties du tube avant, en empêchant le recul de l'appareil. Il faut être deux, surtout par vent ; le moteur bascule légèrement sur son axe, rattacher les vis du siège (des push-pins seraient pratiques, c'est prévu). Fixer le trapèze à l'aide de l'une ou l'autre des ceintures de sécurité fixées au milieu de la banquette, effectuer la visite prévol et lire la fiche indicative des conditions de vol de l'appareil imposée par la législation belge. (2)

il n'y a plus qu'à voler...

Devant les particularités du Microbel qui me paraissent tellement adaptées à la balade et à l'usage tous terrains, exprimant mon goût à ce sujet, Roland m'a proposé de m'associer, ce jour et le lendemain à la vie de l'Equipe Microbel et de ses amis, dans leur activité habituelle, ce que j'ai accepté ... Quelques coups de fils de l'est à l'ouest d'Overijse et c'est 5 DPM, 2 bi et 3 mono, qui se retrouvent au bord d'un champ à Mellery, à 40 km au sud de Bruxelles. C'est donc au cours de ces balades que je vais découvrir l'intérêt du Microbel, des Microbel dois-je dire, car au cours de ces 2 jours j'ai utilisé les 2 bi et 2 mono, de l'Equipe, ayant volé avec chacun des pilotes.

C'est d'abord avec Roland Coddens que je prend contact avec le bi, assis à droite, Roland à gauche ayant seul la commande du palonnier, qui n'est raccordé des 2 côtés qu'en école. Le lanceur est au centre, le boîtier-manette d'accélérateur, manette de starter devant le siège, le "manche à freiner" à droite de la barre centrale, accessible aux deux pilotes main droite, main gauche, le combi avec clé de contact est sur la barre centrale, le réservoir translucide est visible des deux côtés, la poire d'amorçage est accessible à gauche. Sanglés, la visite prévol faite on peut partir.

Pour ces deux jours : les poids des pilotes étaient 70/75 kg et 60 pour moi, tailles : 1,80-1,75. Météo : 8 à 14°C, vent peu sensible, ciel dégagé, mais brume légère gênante dans le soleil et en milieu de journée.

Starter tiré, je lance le moteur facilement à l'aide de la large poignée bien en main et accessible de la banquette par les deux pilotes sanglés, il fait doux, le moteur part aussitôt, manette de starter repoussée, le moteur chauffe, l'appareil tenu aux freins par action sur le "manche à balai". Le terrain de décollage est vallonné, il y a des sillons de roues de tracteurs en travers avant droit, d'aspect peu engageant pour un bi. Mais Roland sans sourciller, décide de décoller dans ce sens, lâché du frein, après quelques mètres l'appareil roule droit normalement sans qu'on soit secoués sur la banquette, nous décollons sagement. En fait, je n'ai pas eu le temps de réaliser la facilité de l'opération. En l'air, comme j'en ai l'habitude, je me fais expliquer le domaine de vol et les particularités de l'aile, ici une *Azur* de 20 m², en air calme. Pour le moteur, l'appareil étant équipé du compte-tours obligatoire (réglementaire ...) c'est sur sa référence que les pilotes travaillent en vol - il faut que j'y pense (je le fais bien en avion). En vol, je suis bien assis, le barre latérale du siège ne gêne pas les bras, ma ceinture personnelle me permet de bouger, sans gêner l'autre pilote. Les pieds reposent sur les deux branches du palonnier, neutre de mon côté, donnant aux jambes une position haute, les cuisses reposent sur le renfort de la banquette, cela paraît confortable, les fesses sont bien au fond du siège. La barre du trapèze est accessible à bonne hauteur aussi bien pour Roland que pour moi, il pilote les mains posées de son côté, il en sera de même pour moi tout à l'heure, la prise de contrôle en vol se faisant chacun de son côté. La barre verticale avant, entre nous, se fait oublier.
Le domaine de vol exploré, nous atterrissons, en franchissant le chemin et le tas de fumier en bordure du champ, nous posant au même endroit et dans les mêmes conditions qu'au décollage ; j'observe particulièrement le posé : quoiqu'arrivant un peu vite, l'*Azur* se pose néanmoins gentiment, les roues arrière touchant en biais un passage de tracteur, je le vois, mais ne le ressens pas, je crains le posé de la roue avant, mais je suis surpris par l'indifférence des réactions sur le chariot, et pourtant il n'y a pas de suspension avant !... Par la suite, j'ai observé au ras du sol divers atteros sur les autres terrains pratiqués et j'ai noté qu'au moment du touché de la roue avant (Ø 40 cm) celle-ci escalade les déformations, en indépendance du train arrière qui, lui, absorbant les obstacles

---

(1) Dans la version Mono du Microbel super SC, tous terrains, le débattement vertical est calculé pour 20 cm à 2 g.

(2) Les ULM sont des avions ultra-légers. Les ULM pendulaires sont appelés DPM (Delta Plane Motorisé), seuls les multiaxes sont appelés ULM. Un équipement minimum doit être installé à bord : anémomètre, alti, compte tours, boussole. Un harnais par siège. Les indications : vitesse de décrochage-croisière maxi(VNE) limite de vent.



Photographies du constructeur et de Jean-Luc PRIGNOL

dans tous les sens, ne les répercute pas à l'avant, ceux-ci semblant neutralisés à la hauteur du siège des pilotes. Mes nombreux atterrissages à suivre, me confirmeront l'efficacité de ce système de suspension. Pour la suite des vols, avec les uns ou les autres, j'occuperai tantôt la place de droite, tantôt celle de gauche, quelques observations s'y attacheront, autres que la conduite au sol de la roue



avant (pour cet appareil, je dis : roue et non roulette). Après ce premier atterro, un petit problème se pose avec un employé du propriétaire du champ, ce qui nous oblige à partir. Mais il fait doux, il est 18 h, on a encore le temps de voler et au lieu de plier toutes les ailes, quatre des pilotes décident de redécoller et d'atterrir sur un autre terrain. Je vais donc redécoller, un peu crispé par l'incident, et trouvant le terrain plus mauvais que tout à l'heure, mais Roland dit d'y aller, alors j'y vais ... Le Robin ronfle, frein lâché, après quelques mètres, j'oublie le terrain et j'exulte, le Microbel est à ma main, quel avaleur de sillons !...

Les autres décollent et la formation vole vers Gentinnes, la ligne haute tension passée, en croisière je vole à 4200 tours, je suis détendu, on peut s'expliquer du regard et du geste, mais pour parler il faut réduire le moteur, l'aile se pilote du bout des doigts (de l'un ou de l'autre). La soirée est douce, nous repérons des lièvres (pas tous au même endroit) que nous suivons un moment, mais en volant à 60 kmh, ils courent plus vite que nous ; les faisans, eux, ne nous remarquent même pas, c'est de la balade agréable avec le bi-côte à côte.

Arrivés à Gentinnes, nous devrons nous poser sur un terrain en triangle, étroit à l'avant, avec route, tas de fumier en entrée, les voitures des copains en rive d'entrée, présentation pas évidente, je laisse le contrôle à Roland, le sol est en terre nue après arrachage des betteraves et paraît nivelé, régulier, en fait c'est l'unité de couleur de la terre qui donne cette impression ; il se révèle irrégulier, avec encore des betteraves qui traînent et il est mou sur la partie gauche, mais l'atterro est ok, un coup de frein au bout du terrain, et c'est bon. Tous rassemblés, nous reprenons l'envol pour l'Abbaye de Villers la Ville. Pour ce décollage sur un terrain aussi exigu, je suis attentif, mais c'est facile, le Robin a vraiment de la pêche, avec un petit vent latéral droit le chariot se tient en roulis sans effort sur la barre tenue seul ; le système d'accrochage aile-chariot est classique, avec silents-blocs incorporés, très efficaces avec des plaques de jonction bien dimensionnées ; la suspension fait le reste. Je profite de cette balade en air calme pour faire une mania avec l'aile *Azur* de 20 m² bien connue ; on peut noter : pas de décrochage avec moteur réduit, la barre durcit un peu ; prise de vitesse avec ressource, on obtient un léger flottement. Il en est de même moteur coupé, l'abaissement du nez qui suit n'est que le prix du taux de chute qui se stabilise vers 3m/s. C'est la contrepartie du poids, du confort. Je relance facilement le moteur à la main (et vous savez que je ne suis pas Tarzan). Sur l'appareil d'Alain, sans lanceur, le démarrage électrique "au combi" est parfait. Mises en virage faciles, sauf pour les virages enchaînés, mais la barre prise à deux c'est parfait, plage de vitesses : 60 km en croisière avec un pilotage aisé, confirmé tout au long des vols de ces deux jours, vitesse de pointe à 80, sans chercher plus loin avec un ULM bi, vitesse d'atterro : 50 kmh pour les pilotes belges, 40 kmh pour moi. Ils sont plus confiants, habitués qu'ils sont probablement aux terrains frustes qu'ils pratiquent.

Au cours de la balade suivante, avec Raymond cette fois, nous rencontrons deux montgolfières d'un club ami. Je pars à la chasse "à la bonne photo" ; nous tournons un moment autour de la première que nous rejoignons vers 400 m, nouveaux exercices de mania auprès de notre volumineux cousin volant ; puis nous essayons de rejoindre le second ballon qui lui, monte un peu plus à l'avant. Il nous fait d'abord cavaler à 80 kmh, puis monter tout d'un coup ... 2,50 m/s à 60 kmh, 600 mètres, 800, à 1100 mètres, il nous paraît encore haut et il commence à faire froid, il se fait tard ... on a tant volé ... on rentre. Comme pour tous les bi côte à côte, la visibilité est bonne devant et sur l'un des côtés, alternativement, mais réduite en dessous même en s'aidant de l'autre pilote, il faut faire des évolutions, les bonnes explications du copain n'ont pas la même valeur intrinsèque que l'information enregistrée par l'œil du pilote. Pour les photos, c'est le rêve, l'un pilote, l'autre photographie, tout en corrigeant "in extremis" de la barre au moment du déclic.

Waterloo, morne plaine ?...

Le lendemain, notre anticyclone se maintenant, nous projetons une balade à plusieurs appareils ... une belle journée en vue ... que l'aube se lève !... Que c'est agréable de prendre contact avec un ULM, dans ces conditions là ! N'est-ce pas ? Mais, alors ? les essais ou la balade ? Eh bien !... avec des Belges, si actifs et si sympathiques et des appareils si bien faits pour voler on poursuit les essais et les vols...

La matinée est belle, la balade est décidée : de Gentinnes au Lion de Waterloo, chez Brigitte, Luc ; retour par l'Ecluse de Ronquières Nivelles-Gentinnes soit près de 180 km.

Une fois de plus, je change de pilote qui sera Alain avec Roland et Jacques sur l'autre bi et Luc en mono - pour la première partie. Au départ : vent faible N-NE, soit en latéral avant droit ; un peu plus fort au retour, soit presque de face. Départ joyeux vers Waterloo, avec décollage facile, ça devient une habitude.

Le bi de Alain est le même que celui de Roland, *Azur* + Robin à cette différence près qu'il est équipé de casques avec micros. Au début, on parle peu, petit à petit en même temps qu'on découvre cette jolie région du sud de Bruxelles, Alain et moi nous nous découvrons aussi, on s'explique sur notre manière de voler en ULM, sur le vol en cours, sur le Microbel qu'il connaît bien et que je découvre depuis hier ... il habite cette région où il est né ... C'est un mentor parfait ... Le rêve fait partie de nos joies, il existe, même en mission pour Ulm-Mag. Au Mont St Jean, nous faisons mille saluts au Royal Lion de Waterloo, attendant d'être rejoints par Luc qui doit nous baliser où atterrir près de chez lui.

Le voilà ... avec son *Atlas*, le terrain devant sa maison n'est pas ordinaire et difficile à expliquer, le plus simple encore pour vous le faire saisir serait de l'imaginer comme "La montre molle - de Salvador Dali", mais un peu saoûle ... rien ne nous signale le vent; le premier ULM se présente : le Lion en arrière, la maison de Luc devant, d'en haut nous le voyons s'éclipser, reparaître, sans bien comprendre mais en définitive, atterro ok au pied des arbres. Nous nous présentons alors mais découvrant "la montre molle", nous préférons prendre le terrain dans sa plus grande dimension, mais au toucher du sol, c'est la partie molle que nous trouvons.

Un poil de gaz nous fait franchir la dénivellation, puis nous retrouvons le sol mais juste sur de forts sillons, en travers de la largeur de deux fois une grosse roue de tracteur ,mais avec maestria Alain nous arrête juste avant la dernière dénivellation de la montre molle. Bravo Alain. Bravo au Bi-Microbel. J'aurais fait plusieurs passages avant d'atterrir, mais lui, du premier coup. Ok. Roland suite avec son bi, prend le même sens que nous, mais plus en travers, donc les sillons plus en biais et c'était meilleur ... mais les trois appareils sont au sol ... Waterloo, nous voilà (je ne suis pas sûr que ce soit la bonne citation, ici ?...). Accueil chez Brigitte et Luc puis retour à Gentinnes par le Lion-Ronquières-Nivelles. Au pieds du Lion, nous voyons Luc se poser avec son Atlas, comme il est de règle, en patrouille, proches de lui, nous nous posons sur cet ancien marais, déformé, défoncé, avec de petites dénivellations, mais dégagé (bravo) cet atterro, c'est encore une performance qui nous trouve arrêtés, près de Luc au bord d'un ressaut de terrain ... Ouf !... Le petit ennui de Luc réglé, il repart, très très court ... sur ce qu'il a trouvé de mieux sur ce terrain. Mais pour notre Bi, c'est une autre affaire surtout pour se présenter, à l'endroit où nous pensons décoller ... mais, attentifs, les 3 mains fermes sur la barre, une sur la manette





d'accélération, prêts à tout, on se présente enfin, on roule ... rien ne casse .. le Microbel est en l'air ... re-ouf !... Une bonne visite de l'appareil s'imposera à l'atterro à Gentinnes.

Nous poursuivons le vol prévu par « Le Plan Incliné de Ronquières », écluse célèbre où en raison de la forte déclivité à rattrapper, les péniches sont déposées sur des rails et tractées sur un plan incliné l'une montant l'autre descendant, peu commun, non ?... Malgré la beauté des sites, je constate petit à petit que j'ai mal dans la nuque et dans le bas du dos et je comprends enfin les petites gênes éprouvées lors des vols précédents, plus courts, et que je n'expliquais pas... Le siège est trop profond, les jambes trop hautes et je n'ai pas de point d'appui pour ma tête, comme le bâti moteur dans les monos ; cette gêne constatée, je n'arrive pas à trouver de position de détente favorable. Il reste une heure à voler, il y a de petites turbulences et, la fatigue les émotions aidant, je suis content d'être à deux pilotes pour la poursuite du vol et contrairement à ce matin, nous nous rendons compte qu'en côte à côte, avec les micros, nous échangeons nos impressions, en permanence « Tu vois le bi-de-Roland ? » « Il y a longtemps que tu n'as vu, Luc ? ». « Tu vois, là, la ferme isolée ? c'est le terrain que Microbel a acquis, pour l'Ecole et les essais des appareils, c'est Baitsy-Thy à une quinzaine de km des ateliers ! » « Tu arrives à voir le niveau de l'essence ? - Oui, sauf quand il est entre les sangles noires qui soutiennent le bidon ! » Ou l'excitation : « Dis-donc ? Les points brillants... là-bas ? Cest pas des *Mirage III* ?... Vive les essais pour Ulm-Mag...

Pas de problème de pilotage, hors turbulences, *l'Azur* de 20 m² se tient toute seule, le moteur Robin est parfait et répond docilement aux sollicitations d'une manette d'accélération précise, dans ces conditions, le compte-tours participe au confort du vol (3). Une petite surprise à l'arrivée sur le terrain de Gentinnes, le cultivateur ami a entrepris le labour de son terrain et nous le retrouvons réduit de moitié... rien ne nous aura été épargné, mais habileté des pilotes, maniabilité de *l'Azur*, efficacité du Microbel, c'est l'ultime épreuve qui couronne ce vol et mon séjour en Belgique. Si j'avais arrêté mon récit avant cette balade, bien des choses n'auraient pû être observées et d'autres confirmées dans cette forme, prennent une autre valeur. Mais quoi ? La découverte ne doit-elle pas s'affranchir de l'orthodoxie ?... Par exemple sur 12 vols, 12 décollages, 12 atterros hors pistes - outre l'utilisation de deux bi, l'échange avec les pilotes utilisateurs d'un même matériel. Mon récit peut vous avoir paru décousu, n'y voyez, qu'une tranche de vie, faite de petites lamelles « genre frites », mais ce n'est qu'ainsi que je peux sentir et vibrer avec ces merveilleux « mais objets » qui nous portent et nous supportent en l'air.

---

(3) Avec le moteur Fuji-Robin de 45 CV, la consommation relevée pour chaque bi sur ce parcours s'établit à 11 l/h environ.

Alors ?... Microbel ?... Vous connaissez, maintenant ?... Un appareil bien fait, par des gens courageux, ingénieux et passionnés, pour lesquels vous aurez bien aussi, une passion. Mais qui connaît, qui ?... Qu'ils nous fassent une doc, une notice, ce doit être si facile à faire ?... Si vous n'avez saisi, prenez un bloc et un crayon et faites vous mêmes le compte de ce qui vous plaît d'un côté et de l'autre notez ce qui vous gêne et mérite la reflexion des constructeurs. Avec un moteur 4 temps, tracté derrière voiture, le Bi-Microbel deviendrait le prince de mes balades et de la formation, tant il est vrai qu'il est « Microbel et bon à tout faire. C'est drôle ? Rentrant de Belgique, je me faisais « in petto » la réflexion suivante : que, comme une autre équipe de jeunes, venant du Vol libre ; ils aiment voler et font du bel et bon matériel.

Ne croyez pas que le Microbel reste enfermé ; il a participé : au Tour de Belgique du 8 au 11 juin, au Grand Prix des Constructeurs à Gosselies en mai, il sera au Coxyde Flying Show en août et en France, au Rassemblement de Blois en septembre. **J.L.P**

Autres productions : le Super Léger, à suspension par sandows, le Super S C avec suspension Microbel et moteur Robin - 18-22 et 45 CV pour le tracté, avec sortie d'arbre adaptée. Différentes options sont proposées dont : démarreur électrique - Tableau de bord - Roues à frein - Parachute de quille. A noter que Microbel recherche des revendeurs pour la France.



Pilote privé

LA REVUE DES LOISIRS DE L'AIR



TRAGO MILLS

SPIT ECHELLE 1

CESSNA 172 HYDRO

AS 22-2

LA MEIJE EN BIJAVE

M 1062 — 132 — 20 F

FRANCE : 20 FF
BELGIQUE : 154 FB
CANADA : 4,45 $ CAN
LUXEMBOURG : 122 FL
SUISSE : 6 FS

N° 132 — 15 JANVIER au 15 FEVRIER 1985

LES APÔTRES, PIERRE ET NOUS

Sous le soleil des Hautes Alpes, le mariage du planeur, du delta, du modèle réduit et de l'ULM.



par Jean-Luc PRIGNOL

CE SAMEDI, à Sarcelles, premier jour de l'automne, il pleut, il pleut, il tombe des cordes ... Devant ma fenêtre, les peupliers fantômatiques se tordent sous le ciel sombre ; plus près, plus calme, le prunus capte mon regard avec ses fruits rouges, brillants sous l'ondée ... Sur les terrains ? il n'y aura pas de ces spectacles que j'aime tant ! L'envol majestueux d'un planeur à la ligne pure, le départ d'un avion pour quelque balade de voisinage ; l'ULM gardera plié ses grandes ailes bien sèches pour la prochaine sortie ; le delta, son cousin des montagnes, s'abritera des grandes bandes nuageuses, courant dans la vallée ; près de la vieille 504, sur la remorque dételée, la nacelle d'osier restera le cocon du ballon, même le modèle réduit restera dans son coffre, dans l'attente de l'éclaircie ; seule, l'aile du para aura peut-être sa sortie pour une précieuse séance de pliage ...

Ma vieille horloge comtoise n'égrène que deux coups, presque comme à regret de tinter si joyeusement dans cette ambiance triste et compassée. Je sors un disque, la Symphonie sur un chant montagnard de Vincent d'Indy. Dès ses premières mesures, elle bouleverse le climat, dans la clarté et la joie de ses accents cévenols. Mais oui ... La joie existe, la montagne ?. Aspres-sur-Buech (1), en août à quelques 700 km d'ici, je m'en souviens ... Je sors les photos, et je rêve.

Avec Pierre, La MEIJE s'écrit MAGIE

Bison fûté sur les cornes, la maréchaussée sur les pistes, les automobilistes sur les dents, et le grand soleil sur le tout ... C'est fin juillet : la grande transhumance, l'ébullition dans la grande marmite des vacanciers. Ceux qui rentrent n'ont plus de regard, la crique ensoleillée reste derrière eux et celui qui « entre en vacances », le croisé, n'a le droit qu'au dédain d'un visage hâlé, déjà marqué des stigmates de la civilisation vers qui il roule et qui l'attend pour le prendre, onze mois ou presque ... Le corps moulu par le déménagement de la bibliothèque « des Grands Augustins » mais, en poche, le « bon pour voler » du cher docteur Xavier ; ce matin-là, je dodeline au rythme cahoté de la merveilleuse « dodoche » de Gilles, qui pendant une grande journée va me porter vers ce long rêve, tant de fois vécu par mon esprit débridé ... aller à Aspres-sur-Buech, et y voler.

Je file, passe par Bellegarde où je salue le sympathique créateur de ma piste ULM, Saint-Benoît sur Loire, avec mes compagnons de vol. Après une nuit imprévue dans les gorges de l'Ardèche, au petit matin je traverse le Rhône et ma pose « croissants » s'impose au détour de la place de Die, à la vue d'une roche lointaine, inondée de lumière, dorée dans le soleil levant ; il est 7 heures du matin et je fais ma première photo ; c'est déjà l'espoir d'Aspres, plus loin, droit devant moi. Je traverse des sites qui ont noms : Le Saut de la Drôme, le Col de Cabre, la Beaume ... Je ne sais pas encore la résonnance qu'ils prendront pour moi dans quelque temps ... Une dernière grande descente, une petite bosse, un chemin à droite et c'est le terrain d'Aspres, où j'arrive par une chaude matinée enrobée de ciel pur, le terrain m'apparaît immense, désolé et fier avec sa Garde Nord par « La Côte des Apôtres ». L'herbe rase, desséchée, dessine les deux pistes en croix du plateau au bas duquel se niche au nord-est le village d'Aspres et où serpente à l'est le Petit-Buech, la Chauranne courant à l'ouest vers la route de Die.

Mon premier sentiment sera celui de liberté, inspiré par l'attrait de ces montagnes proches, j'en connais les noms, mais sans pouvoir encore les situer et les identifier ; un « berger » les sait, lui, que je vais rencontrer tout à l'heure. Je l'envie, de les savoir et de les aimer, déjà ! ... Ce berger ? C'est Pierre, que je retrouve au détour d'une aile d'ASW, tenant celle d'un *Bijave*, participant à la mise en piste des planeurs. « Salut l'Artiste. Déjà là ? Tu

(1) Aspres-sur-Buech, Hautes Alpes, 60 km à l'est de Die et 25 km à l'ouest de Gap ; le terrain de vol à voile est à l'altitude de 800 mètres.

tombes bien ... ». La main par-ci, un coup de jarret par-là ; c'est l'animation des sorties de hangar et de l'installation des « pièges » pour le plus proche décollage possible. La météo est simple : vent sud faible, ciel bleu. Les pilotes parlent d'une journée ordinaire, voire « pas foutrale » ...

« — Tu es prêt pour faire un tour avec moi l'Artiste ?

— D'accord Pierre.

— Je ne sais pas ce qu'on va faire ...

— Mais j'y vais ... ».

Tous les planeurs dehors, les premiers remorquages commencent. Tout le monde reste en l'air. Nous nous équipons, c'est notre tour, verrière verrouillée, câble accroché à l'avion, AF rentrés, pouce levé, l'aide en bout de plume court un moment avec nous au début du roulage, merci gars ... Le *Bijave* s'élève suivant docilement le *Mousquetaire* piloté par Jean, de Buno.

LA MEIJE

« Tu vois ? Tout le monde est Aux Apôtres (1500 m), ça a l'air de pomper ... De là, on verra ce qu'on fera ... ». Et, en effet, on voit ... direction le Pic de Bure, le Vieux Chaillol, et le Sirac, le Pic de Bonvoisin ... deux heures plus tard on se retrouve à plus de 4000 mètres, dans le Massif des Ecrins ... moins de 7 heures après mon arrivée sur le terrain d'Aspres, je suis déjà dans « Le Saint des Saints » ... LA MEIJE. Je ne sais plus où je suis ! Imaginez-vous ... à quelques heures de la sortie du métro, ou presque, tout à coup transporté à 4000 mètres dans un planeur ; le ciel bleu uniformément au-dessus : des pics, des roches, des glaciers, des vallées profondes, tout autour des massifs, sans qu'un lien puisse s'établir avec le monde vivant des terriens, qui se trouve quelque part au-delà ? J'en suis sûr, mais je ne sais où ? ... J'y arrive transporté, disais-je ? Je m'y retrouve transfiguré. Avec Pierre ? La MEIJE s'écrit MAGIE, et au lieu de trouver l'aboutissement de mes rêves de Parisien volant, c'est la première page du plus grand livre de mes rêves futurs qui vient de s'ouvrir en s'ornant des mots divins : VOLER - MEIJE.

Le vol de retour aurait dû tisser derrière moi mille fils de regrets ... Mais Pierre « Le Berger des Ecrins » avait encore des Amis à me faire connaître, qu'il me présentait à chaque crête, à chaque col, à chaque flanc de montagne ... Que j'aurais aimé, au Doigt de Dieu, glisser un anneau d'argent ; dormir sur le corps immaculé du Glacier de la Selle ; toucher la peau rugueuse du Pic de l'Olan ; poser un gigantesque turban de soie et d'or sur La Grande Tête de l'Obiou ... et, pourquoi pas, embrasser La Potière de la Beaume,



Le site d'Aspres ; la Côte des Apôtres.

Pierre et Jean-Luc dans le Bijave ; au loin, le Pic de Bure.



Vers la Pierre, en ULM, à 2 000 m ; au second plan, le Durbonas.

qui, dans la vallée du retour, était bien en chair, elle ...

Le *Bijave* glisse toujours, flirtant avec le moindre courant ascendant jusqu'aux Apôtres où nous flânons quelque peu avant de rentrer au terrain, juste pour y renconrer deux deltaplanes, dont un biplace, évoluant gracieusement du côté de la Vallée du Buech. Nous leur faisons mille grâces, nous promettant de les retrouver à la première occasion : en vol ou sur la piste. La roulette grésille sur le caillou dans l'herbe rase, un dernier frottement du bout d'aile et le *Bijave* arrête de vibrer ... Ceux du sol : « — C'était bien ? C'était bon ? Vous avez pu faire quelque chose ? ... Il y a longtemps que vous êtes partis !

— LA MEIJE ... » Pierre a tout dit. Les pilotes savent, et moi, enfin ...

LES APÔTRES

Les planeurs rentrés, « serrés » dans les hangars, avec les prodiges et l'ingéniosité habituels, je fais la connaissance d'André, un habitant d'Aspres dont la maison est située juste en contre-bas de la côte est du terrain. Cet homme de 50 ans vient d'acquérir un ULM pendulaire biplace, tout neuf, qu'il gare, tout monté (le veinard) dans le hangar près du Pou du Ciel *Criquet* de Clément. André est en cours « d'écolage » et ne peut donc pas piloter seul son ULM : il est d'accord pour que je l'utilise, pour sa formation, faire voler ses Amis et nos Amis vélivoles. Je volerai le matin, quand il fait calme et j'arrêterai au démarrage des vols planeurs. Je vole habituellement en ULM en plaine ou régions maritimes, hormis les Pyrénées au cours du Grand Prix de France 1983 : je connais peu le vol en montagne. Aspres présentant une situation particulière, tant au point de vue géologique qu'aérologique ; je fais une étude attentive du terrain, des vents, des conditions d'approche, j'effectue un vol seul, puis le premier vol avec André qui, avec ravissement, découvre son terrain d'Aspres de « la Côte des Apôtres » où je l'emmène.

Le moteur, neuf, puissant, tourne à ravir et l'aile est bien réglée pour le vol à deux. A l'atterrissage, les pilotes de planeurs qui ont suivi nos vols, nous font part de leur intérêt pour ce bi-pendulaire qu'ils trouvent maniable et sûr, ce qui suscitera tout au long de mon séjour, de nombreuses candidatures « au voyage ». Au cours des jours suivants, je bâtis un petit circuit par la vallée du Buech, Les Apôtres et un plus grand par la vallée du Buech, Les Apôtres, La Beaume, La Bâtie Montsaléon, en évitant le survol du camping, contournant Aspres et les autres villages et balisant mes itinéraires de terrains « vachables », plus frustres, bien sûr, que ceux utilisés par les planeurs. De beaux vols en perspective.

Le lendemain matin vers 8 heures, alors que je rentre d'un vol Aux Apôtres, j'aperçois un modèle réduit qui évolue au bout de la piste Nord. Après mes vols, je vais à la recherche

Le Bi Air Création : la ba lade matinale avec son élève.





Les deltas aux Apôtres : le montage avant l'orage.

du Modèliste, mais il est déjà parti travailler. C'est quelques jours après, qu'avec des camarades nous les rencontrons : ils viennent de Veynes, petite ville à l'est d'Aspres. C'est une équipe sympathique, ils connaissent l'ULM, ils volent, en dehors des créneaux de vols planeurs et trouvent le site intéressant, nous les retrouverons avec plaisir.

Cet après-midi, je suis sur le terrain au service de la piste, je fais connaissance : Il y a ceux de Grenoble, ceux du Norois de Buno dont je fais partie, ceux du Mans, les Allemands qui vivent entre eux, et la petite équipe d'Aspres, tous habitués du terrain. C'est à nouveau une journée de thermique pur, j'observe et j'écoute comment les pilotes envisagent et préparent leurs vols. Les vieux pratiquants échangent leurs idées, se concertent sur « la manip » pour tel itinéraire, des notions ou des noms reviennent souvent : « le parcours du combattant » de Biagi, par exemple, Pic de Bure, la Piarre, la Petite et la Grande Céüse ou autre Montagne d'Oule ou d'Aujour... j'en jurerais, un coup de tonnerre en plein sommeil, et c'est l'un de ces noms qu'ils doivent avoir spontanément sur les lèvres en sursautant.

Tous les « pièges » en l'air, quelques uns reviennent après largage sur la pente, puis redécollent à la recherche d'un nouveau thermique favorable ; la piste prend alors le rhytme du biplace école, avec ses deux ou trois élèves. Au milieu de l'après-midi, des deltaplanes sont arrivés sur La Côte des Apôtres, un biplace multicolore et deux monoplaces, équipés, ils se lancent du sommet, au pied de l'antenne de télé et rapidement s'élèvent pour croiser jusqu'à 2 500 mètres en ascendances de thermique pur. Nous les suivons avec intérêt, l'un de nous a une bonne paire de jumelles qui nous permet de suivre leurs évolutions. Sur le biplace, je reconnais le pilote que nous avions rencontré en vol avec Pierre ; après deux à trois heures de vol, les deltas se posent avec facilité sur l'aire équipée d'une flamme de direction de vent, au bout de la piste planeur nord. Le biplace, une aile Sabre de 23 m², avec son passager, une charmante jeune femme, se pose en souplesse ; Joël est un pilote local qui utilise différents sites d'envol et d'atterrissage, en fonction des conditions de vol du moment. Il connaît bien sa région et nous explique les conditions du long vol qu'il vient de réaliser avec sa jeune passagère, plutôt enthousiaste, malgré un « petit délestage », au cours de l'approche finale. Joël n'a pas encore fait de planeur, ni d'ULM, les uns et les autres, nous lui offriront ces plaisirs dès que possible, foi d'animal... Pour l'ULM, il s'y intéressait déjà en 79/80 ayant monté et essayé, avec Aldo, un Soarmaster, genre de delta équipé directement sur la quille d'un petit moteur avec hélice à l'arrière et dont le décollage se faisait à pied ; c'était pas triste !... Le vol libre l'ayant captivé plus que totalement, il en resté là avec l'ULM.

Les jours se suivent à Aspres, où s'est instauré une sorte de petit paradis : volent, le matin, modèles réduits et ULM, les planeurs et deltas le reste de la journée. Mais des jours de vent nord viennent rompre cet équilibre, nous chassant tous, laissant les pistes et sites aux caprices du vent... seuls des motoplaneurs, peut-être, ou des chars à voile, pourraient continuer la vie sur le terrain...

Un autre jour, c'est la pluie qui s'annonce pour la fin de la matinée sur le terrain, mais il n'y a pratiquement pas de vent, des nuages s'accrochent aux montagnes avoisinantes, dessinant leurs contours autour des 2 000 mètres d'altitude. Je suis aussi excité qu'André, mon élève, à l'idée de côtoyer ces nuages... C'est d'accord, on va voir ça de plus près. Equipement, une bonne visite prévol de l'ULM et on décolle. Il n'y a pas plus de vent en l'air qu'au sol et nous nous dirigeons vers la route de Veynes à l'est d'Aspres pour aborder Les Apôtres par la côte est moins nuageuse, nous montons, c'est très calme. A 1 800 mètres les nuages sont à notre hauteur, nous restons en bordure et volons jusqu'à 2 500 mètres où nous trouvons un léger vent d'ouest, et les nappes de nuage régulières, bien étagées en dessous de nous, couvrent les crêtes proches, sans déplacement. Nous avons froid, mais c'est divin, nous exultons tous les deux au-dessus des nuages. Nous gardons la vue et l'accès du terrain de la vallée jusqu'au Col de Cabre à l'ouest. Les montagnes alentours émergent toutes, le Durbonas et Bure, proches de nous, semblent irréels sur leur souche cotonneuse, au loin le Valgaudemar et Les Ecrins dégagés, brillent dans leur majesté. Comme j'aurais aimé, ce jour-là, montrer à Pierre sa montagne dans cette splendeur...

LES OS DU SUD

Traversant la route de Die, nous survolons La Piarre, enveloppée dans les mêmes conditions qu'en face Les Apôtres, que nous sommes émus de trouver pelotonné dans son délicat burnous blanc. Une longue et calme descente nous fait passer à la frange du nuage échancré à La Bâtie Montsaléon où nous retrouvons les pistes toutes livrées à notre seule approche. Ce jour-là, l'ULM aura été le seul à pouvoir voler, la pluie ayant vite pris possession de notre domaine de vol.

Avec le week-end, des visages nouveaux arrivent, des planeurs aussi qu'il faudra encore « insérer » dans les longs bras des autres, les portes des hangars seront sûrement difficiles à fermer ce soir. Journée

vent sud-ouest faible, des circuits s'organisent. Pierre à bord du *Bijave* a un passager de marque, M. Péchaud, l'ancien chef-pilote de La Ferté-Alais et de Buno-Bonnevaux, ici, avec le souvenir « des deux vaches » de 1983, nos bons vœux les accompagnent ! Mais rien, pas le moindre passage bas, ils rentrent, dans la communion de deux vieux complices, après une superbe envolée sur Les Os du Sud. Un autre jour, le *Bijave* tâte le vent, reprend l'ascendance sur Les Apôtres et c'est Lopez que Pierre enroule sur le Pic de Bure (bien sûr), Le Queyrel, Les Bans... quel festival « mon bon monsieur », et comme toujours, il a bien fallu enfin qu'ils rentrent... Il y en aura encore bien d'autres de ces privilégiés qui, prenant appui sur les Apôtres, quitteront le monde terrien pour les cîmes sublimes, les vallées troublantes et les parois cousines très proches, en un seul oiseau créé de bois, de toile, d'amour, de Nous et de Pierre Le Berger.

LE PELVOUX

J'ai encore été de ceux-là, par un ciel nuageux, reprenant la piste céleste, Les Apôtres, et par le Durbonas, Bure, le Chaillol, retrouvant l'Aile Froide et l'Empire Glacé des Ecrins, j'atteins le domaine irréel, entre nuage et glacier ; le soleil éclate ici, la nuée estompe là, les contrastes rapides, les éclairages mouvants nous offrent la vie de notre compagne La Montagne. Alors ? Compagne pour Compagnons, nous glissons sur Le Glacier Noir jusqu'au Pelvoux (3 946 m), tutoyons le Pré de Madame Carle, après une grande révérence au Glacier Blanc, nous sautons ! Sur Les Agneaux et par dessus La Grande Ruine, le *Bijave* glisse, serre, virevolte, Pierre épouse la paroi, le pic, la brèche... je sais qu'un autre miracle est en cours... Les nuages s'entrouvent sur notre ultime chemin... La Grande Dame est là... parée d'un voile arachnéen... La Meije nous reçoit dans sa sublime intimité. Deo Gratias... Notre première rencontre fut pure et grandiose, je découvre cette fois que notre passion aura de nombreux visages toujours renouvelés. Nous avons alors le ciel au fond du cœur, mais un front orageux annoncé comme proche d'Aspres, nous fait rentrer, le *Bijave* « toute finesse dehors » et nous, les quatre coudes au corps, pas le temps de communier avec Les Apôtres, le hangar n'attend plus que nous, pendant que trois deltas car essent encore quelqu'ascendance du côté de la Montagne d'Oule.

Cet autre matin, après le vol de mon élève et tandis que plus loin



« Pierre gobe les thermiques »

ronronne un modèle réduit, Joël, le moniteur de vol libre, est prêt pour son premier vol en ULM. C'est la joie pour tous les deux, c'est un vol inhabituel que nous préparons pour en profiter au mieux. Il fait beau, pas très chaud après le mistral de ces derniers jours, le vent d'ouest est faible. Décollage, tour de terrain de sécurité avant d'aborder Les Apôtres par l'arrière d'Aspres. Joël, athlétique, est tout de suite à l'aise dans la manœuvre du bi-pendulaire, je le laisserai piloter jusqu'au retour au terrain. Nous atteignons vite Les Apôtres et je suis surpris par l'enthousisame du pilote, découvrant son site de vol libre, de cet autre delta mais motorisé celui-là, comme avec un œil neuf. Nous godaillons jusqu'à l'extrême côte ouest, ce qui le ravit, nous sommes sans soucis avec ce moteur qui nous autorise bien des audaces. J'aurais aimé que mon séjour à Aspres fût à rallonge pour voler à mon tour, avec Joël et son bi silencieux. Nous nous retrouverons demain pour le voir voler avec ses camarades. Ce jour-là, vent, pluie, au retour d'une balade au terrain de vol à voile de Sisteron avec Pierre et Monsieur et Madame Péchaud. Nous croisons les libéristes qui, après info météo, décident de voler aux Apôtres où ils pensent utiliser le décollage ouest, mais en s'y rendant ils décident de revenir site nord, au pied de l'antenne de télé.

L'AIGLE DES APOTRES

Entre temps avec Pierre, nous avons gravi Les Apôtres et arpenté la Côte jusqu'à la crête ouest ; il nous restait à en revenir, soit quelque sept kilomètres dans la rocaille surplombant le terrain d'Aspres, dans la symphonie quelque peu monocorde et stridulente des criquets. Nous y avons trouvé, outre un salutaire exercice physique pour nos vieilles



articulations, l'occasion de superbes photos de squelettes d'arbres minéralisés, se détachant dans les éboulis sur un ciel plombé, pré-orageux, et aussi le rare plaisir de découvrir et voir voler, longtemps... « l'Aigle des Apôtres », dont nous avait parlé Jean, pour l'avoir observé la veille au cours d'un vol avec un élève. Que de merveilles recèle ce site d'Aspres ! Arrivés au pied de l'antenne de télé, les deltas sont montés, l'orage se précise, les pilotes en discutent, mais ne l'estimant ni important, ni dangereux, ils vont décoller. Il est vingt heures, le premier delta s'envole et très rapidement s'éloignant vers l'est, grimpe au-dessus de la montagne. La pluie commence, nous nous abritons sous les ailes posées à plat sur le rocher, tandis que le delta poursuit son vol. Une vingtaine de minutes après, l'orage passé, la pluie faiblit, le second delta décolle à son tour et grimpe également facilement juste au-dessus de nos têtes, nous



Chaud au cœur sur l'Aile Froide et lumière sur le Glacier Noir.

hélant. « tout va bien ! ». Il tombe encore quelques gouttes quand Joël prend son élan et s'envole puissament avec une future petite élève de 12 ans (la sœur de l'autre pilote) qui piaffait pendant l'attente sous l'orage... Les trois deltas, silencieux, croisent sur Les Apôtres : que cela est beau, que cette équipe dynamique aime voler et le fait avec détermination et simplicité ! Avec Pierre, nous sommes émerveillés et séduits. Après un vol de 3/4 d'heure, les trois delta se posent dans un champ, prêts à revoler... demain. A noter que le terrain d'Aspres a été utilisé début juillet pour les championnats de France de vol libre, les décollages se faisant sur la Côte des Apôtres dont le site a été très apprécié, des compétiteurs et des organisateurs.

LE BERGER DES ECRINS

14 août au matin. Je pars demain, vol rituel de mon élève et de quelques amis. J'attends Jean, notre ami moniteur du Norois, pilote remorqueur, à qui j'ai promis ce vol en ULM ; mais il est sur le départ et très occupé avec sa famille... Pierre qui l'attend pour le saluer, est près de moi. Que m'arrive-t-il ?... Quelle audace ! Je lui présente le casque... « On part ?... » C'est tout ce que dit Pierre, avant de se trouver sanglé, assis derrière moi. Les mains posées sur mes épaules, contact, un tour de clé et le moteur Robin tourne, on roule et nous voilà en l'air, nous : Pierre, « Le Berger des Ecrins, le Prince de la Meije », et moi, moitié pilote de tout et rien... j'ai osé, j'y pensais tant à ce vol que je n'espérais pas et c'est à Aspres que j'ai cette joie !... Pour sûr, plus que tous ces brevets et licences, c'est mon « ruban bleu » (il ne peut être question de rouge quand on parle de ciel). C'est en fait, tout ensemble, le vol, la confiance, l'amitié qui s'expriment à cet instant. Que dire du vol lui-même ?... Nous nous retrouvons comme par hasard sur Les Apôtres, que nous survolons à 60 km/heure et Pierre est très intéressé par notre évolution, au ras de la crête, en sécurité, à vitesse lente par rapport à celle du planeur. Il y trouve une autre manière de voir sa montagne. Je l'initie aux manœuvres du pendulaire, lui le pur pilote de multi-axes et il réagit tout de suite correctement, ce qui me comble. Il trouve le vol sécurisant et l'atterrissage souple et confortable, le plaisir du vol en somme.

Que ce séjour est court, quand il y a tant à voir, tant à comprendre, tant à aimer, c'est ce que doivent penser ceux qui, passant par Aspres et aimant voler, souhaitent aux autres, d'autres Aspres, d'autres Pierre, pour qu'il y ait encore tant de joie à être de ces « NOUS » pour dire : « voir ASPRES et REVIVRE ».

J.L. P.

GAGNEZ UN BAROUDEUR !

EN POSTER DANS CE NUMERO

ULM MAG

LA REVUE DE L'ULTRALÉGER MOTORISÉ



FIRST ONE

FIRST TWO

BIDULM

TOUR DU MONDE EN ULM

M 1874 - 15 - 25 F

FRANCE : 25 F
BELGIQUE : 200 FB
SUISSE : 12 FS
N° 15 MAI-JUIN 1985

TOUS LES BIPLACES EN 1985

CE QUI A CHANGE DANS SA VIE ?

avec l'ULM, le docteur Lemouton s'évade du troupeau

par Jean-Luc PRIGNOL

LA PLAGE est chaude sous juillet... lentement, le soleil glisse au-dessus des « bronzés du Touquet 82 ». Une famille de touristes parisiens occupe encore le minimum de sable conservé de haute lutte pour l'accomplissement du rituel estival au « dieu soleil ». La jeune femme somnole, entre deux paragraphes d'« A la recherche du temps perdu », un œil sur François-Guillaume et Clarisse, les jumeaux qui, dans le sable et l'eau bâtissent leurs rêves d'enfants...



Les formes bien calées dans une sorte de canapé de sable fin, à l'abri de tout effort autre que celui de tenir les feuillets de « la Lancette », lui, poursuit ici un double but : gagner encore quelques moments pour sa nécessaire information médicale tout en reposant ses 38 ans accompagnés de 100 kg de poids vif parfois difficiles à supporter. Dans les multiples bruits de la longue plage qu'estompe le ressac proche, un bourdonnement soudain, agace certains, en éveille d'autres et, sur le coude appuyés tous observent, qui l'intrus, qui l'espoir de l'événement ; notre famille fait partie de ces derniers qui, sans comprendre assistent à l'atterrissage, « l'amerrissage » devrais-je dire, d'un *Quick* qui se « crashe » sur une bâche à eau proche...

Le docteur Jean-François Lemouton et sa famille viennent de prendre contact avec l'ULM... Le *Quick* dans le ciel bleu des vacances, madame Lemouton a trouvé ça joli, mais sa situation dans l'eau du bassin école n'était que cocasse ; à ce moment là, l'idée ne pouvait l'effleurer que quelqu'un de ses proches pourrait un jour chevaucher cette curieuse libellule. Et pourtant, tout près d'elle, sous la calvitie précoce du crâne de son docteur de mari, le père de ses enfants, les petites cellules grises ou autres... ont entamé la « chek- list » qui conduira à l' inexorable premier vol.

Le docteur Lemouton commence à gamberger.

En bon malade il incube pendant un an, mais avec le retour de juillet, en ce juillet 83, un événement dans l'azur parcoure la France, qui, touchant ceux qu'anime l'amour de l'air, vient révéler la maladie du cher docteur : c'est le 1er Grand Prix de France ULM, avec sa centaine de pilotes messagers de l'ultralégère. Alors, tout va très vite, il est sur la plage de Berck, fait la connaisance de François Duroyon, qui vient de faire voler le Premier ministre, et effectue avec lui son 1er vol en ULM, sur un *Bi-Quick*. Parler de ce vol ? Imaginez-le ?... « le petit Jésus en culotte de velours », ou presque... François, le pilote, lui confie tout de go : « tu veux voler ; il faut maigrir ». Le parcours d'obstacles commence avec un handicap de 102 kg. Dès septembre il travaille son régime en professionnel et obtient rapidement des résultats significatifs. Servant sa détermination de « maigrir pour voler » (et non pour tout autre considération...) Agnès sa femme, cherche une école ULM qu'elle trouve à Romilly dans l'Aube, chez Kilisky qui l'accueille et le prend en mains aussitôt sur *Bi-Quick*. Il école tous les week-ends, s'intéresse même au parachutisme et fait d'avion « un saut d'initiation » qui lui vaut de traîner la patte quelques semaines pour cause de mauvaise réception au sol ; « mais ça a été sublime » ajoute-t-il aussitôt. Il reprend activement l'école sur ULM : la météo ne l'influençait pas, il



était le 1er arrivé sur le terrain. « J'étais enragé », dit-il, mais la progression était laborieuse, il était contracté et ses capacités d'élève n'étaient pas à la hauteur de sa pressante envie de voler... Mais, patience et longueur de temps... font si bien que, fin décembre 83, Jean-François effectue son 1er vol en solo ; il est lâché sur *Quick*. C'est alors un presque svelte pilote, de 80 kg, un bilan satisfaisant pour sa jeune carrière d'ulmiste. « Alors il vole, il vole », et tout de suite sort du terrain, devenant le « meilleur client » de Romilly pour l'utilisation du *Quick*. Visites de copains, reconnaissance de ces merveilleuses églises romanes de Champagne, la recherche de dolmens etc... Toutes ces balades constituaient d'excellents exercices d'orientation et de navigation comportant « le vachage » systématique et quelques fois imprévu. Entre les vols, il est sur le terrain, s'intéresse aux avions du club, à la mécanique ULM ; pour la surveillance de son poids il prend ses repas sur la piste, c'est l'occasion pour Agnès de lui offrir son 1er thermos géant, (très apprécié depuis par les ulmistes de Meaux). Pour son régime, il trouve une alliée efficace en la personne de Françoise Caïti, une « Romillonne » volante qui doit aussi traquer le « gramme superflu » ; ils se soutiennent, se comprennent, volent et « partagent leurs œufs durs ».



Avant l'ULM, pour le docteur Lemouton, il ne s'agissait que de médecine... toujours médecine, encore médecine, pas de pratique sportive ; il connaissait bien des copains médecins qui participaient à des rallyes, mais lui, rien. Le projet du 1er Grand Prix de Paris lui semble l'occasion de mettre à profit l'expérience acquise depuis son « lâché»... il s'inscrit comme pilote sur « bi-Quick » et choisit de faire équipe avec Françoise Caïti « la compagne aux œufs durs ». Une nouvelle page de sa vie d'ulmiste s'ouvre, il doit quitter Romilly, berceau de ses premiers vols, pour Meaux où s'organise le Grand Prix de Paris et où s'entraînent les futurs concurrents dont je fais partie.

Après Pâques, il laisse tomber ses malades le week-end (qui tombent sur des collègues et non sur le sol dur). « Je change de milieu et de délices, découvre les déesses ulmistes, les enragés de l'ULM genre Dohet père et fils, les bricoleurs plus ou moins de génie, mais surtout je découvre la ferveur et la passion qui unissent ces « fanas » du vol sensitif, du vol à taille humaine ». Il fait la connaissance aussi de l'équipe des *Sirocco* et bien sûr de Jacques Mangenot, le patron de l'aérodrome de Meaux. Avec les beaux jours, début mai, à Meaux, Agnès voit ses jumeaux voler. Après le Grand Prix de Paris, « elle fait aussi le saut », avec un vol de 6 minutes sur *Quick*... la famille Lemouton est totalement « dans le vent ». Jean-François est maintenant un ulmiste confirmé, au poids de 71 kg, deux victoires en une ! Fin juillet, alors que le commandant Mangenot fait un vol d'essai du nouveau *Falcon*, il lâche Jean-François sur le *Sirocco* de Pescarollo, c'est une révolution ! Il poursuit son intense progression en participant aux championnats de France ULM à Millau où il se révèle là, quelques brebis n'aimant pas toujours Lemouton. De retour à Meaux, un an après son 1er vol, le docteur Lemouton achète un *Sirocco* ; s'enfonçant dans l'ULM, il s'élève...

Il s'élève tant, qu'il met au point un grand dessein associant ses passions, la médecine et l'ULM, il crée l'Association « Secours Médical ULM » qui grâce à la mobilité exceptionnelle de nos appareils, leur maniabilité, et leurs faibles coûts d'exploitation, pourrait être le service adapté aux courses et rallyes, en France et dans d'autres pays.

La vie du docteur Lemouton prend un large virage sur l'aile ; et pourtant, il n'a pas changé de femme ;

Version allégée, Lemouton court plus vite que « le Berger » (A.Y.B. — notre rédac'chef) ;

Il a quitté le troupeau de ceux qui font ... bêe, bêe ;

Il est li...bre Jean-François, y en a même qui disent, qu'ils l'ont vu voler...

J.L.P.



ULM ailes MAGAZINE

la revue des sports de l'air



Spécial Italie

Essai: le Léone

Polaris

Dossier Parachutes de France

M 1874 - 30 - 28 F

N° 30 - FEVRIER 1987
FRANCE 28 FF - SUISSE 10 FF - BELGIQUE 216 FB

Les oiseleurs dans la volière



par Jean-Luc PRIGNOL

L'arrêté du 12.1.1984 et la circulaire SFACT n°33332 du 22.2.1984 réglementent et organisent l'instruction de la pratique de l'ULM et définissent deux types d'instructeurs :

a) l'instructeur habilité par équivalence :

Il s'agit des instructeurs avion, planeur et hélico qui, sur la foi d'une pratique minimale de 5 h sur l'ULM du type, voient leur qualification de base étendue au type de l'ULM.

b) le pilote instructeur ULM habilité par autorisation ministérielle.

Les premiers, vous les connaissez, ce sont les instructeurs qui forment l'encadrement des Aéro-clubs et qui, par voie de conséquence se rencontrent essentiellement sur les aérodromes et terrains ou se pratique le vol avion. Les terrains de vol à voile, eux, sauf exception, n'acceptent la présence des ULM que lors de manifestations commerciales ou journées dites « portes ouvertes ».

Pour les seconds, ils constituent l'essentiel des équipes s'occupant de la formation des pilotes d'ULM multi-axes et pendulaires sur nos terrains. Ces pilotes instructeurs, qu'ils soient professionnels ou bénévoles, se trouvent habilités dans les mêmes conditions. Voici le cheminement suivi par l'un deux, pratiquant dans la région parisienne qui vient de suivre le « stage d'évaluation d'instructeur de pilote ULM ».

Trouver un stage

A l'occasion de l'assemblée générale 1986 de la FFPlUM à Paris, s'informant sur la possibilité d'un stage, il lui est répondu qu'il n'y a pas de session prévue pour le moment ; reprendre contact à la période qui l'interessera, le programme pourra lui être communiqué à ce moment.

Au mois de mai, n'en obtenant pas plus à la commission enseignement, il contacte la FNA à Paris qui lui assure monter des sessions régulièrement par région. La semaine suivante il reçoit une lettre circulaire lui proposant entre autres, l'envoi de fascicules de préparation au stage d'évaluation. Demandant ceux-ci, il reçoit quelques jours après le manuel de sécurité et le manuel de pédagogie édités par la FNA qui lui propose un stage fin septembre à Romilly S/Seine dans l'Aube, chez Jean Kilisky, de qui il reçoit peu après le programme à préparer pour le stage.



Notre candidat se présentant en multi-axes et pendulaire, dispose alors pour sa préparation des documents suivants :

- Manuel ULM du SFACT (celui du théorique),
- Manuel de sécurité de la FNA,
- Manuel de pédagogie de la FNA,
- Le programme théorique et pédagogique du stage,
- Le programme des épreuves en vol.

Notre candidat, à la suite ultime contact avec Jean Kilisky, décide d'avancer son arrivée la veille du stage, afin qu'en multi-axe il puisse prendre en main le *Mistral* qu'il n'a jamais piloté. C'est avec le merveilleux soleil qui nous a réjoui tout ce mois de septembre que, Dimanche 28, il arrive sur le terrain de Romilly. Tout de suite, Jean Kilisky lui fait faire son premier vol sur le *Mistral*, puis un second en fin de journée.



A l'issue de ces deux vols, il ne peut prétendre, à bord de cet appareil, assurer avec satisfaction l'exécution du programme de maniabilité imposé pour l'examen. La mort dans l'âme il accepte la proposition de Kilisky de voir ce qu'il en sera avec le *bi Quick* ? Le candidat, volant habituellement sur *Baroudeur* et *Maestro*, fait contre mauvaise fortune bon coeur !

Mais, là, surprise...! Ce n'est plus le *Quick* qu'il a connu en 82/83 ; équipé du Rotax 447, le vieux serviteur des débuts de l'ULM « a bouffé du lion », et dès le 1er vol il découvre : une pêche et une maniabilité insoupçonnée et c'est vraiment pour le plaisir qu'avec Jean il relance le moteur pour un second vol, déjà de connaissance. Pas de problème, ni de regrets, il passera les épreuves sur le *Quick*. On comprend pourquoi les volants de Romilly aiment voler sur *Quick*, Jean et Pascal en tête.

A la fin de cette journée, 8 candidats sont déjà arrivés qui se préparent activement.

Conditions d'accès au stage (sur dossier) :

18 ans - brevet licence ULM - minimum de 50 heures de vol sur le type d'ULM (30 heures pour les pilotes de vol libre ou avion, possédant une licence en cours de validité).

Frais de stage : 2 500 F pour une qualification, + 500 si multi-axe et pendulaire ensemble -acompte de 1000 F versé à l'inscription, le solde versé à l'entrée en stage.

Les ULM utilisés pour les épreuves en vol sont ceux disponible sur la base au moment du stage, mais les candidats peuvent utiliser leurs propres appareils s'ils le désirent.

La session est prévue pour une période de 3 à 5 jours en fonction des conditions météo rencontrées.

Contenu du programme : description de l'ULM multi-axe - pendulaire, aérodynamique, technique du vol, altimétrie, règlementation, circulation aérienne, navigation observée et à l'estime, description du tour de piste

Evaluation de maniabilité : préparation au vol, visite prévol

En vol, tour de piste standard par encadrement. Epreuve particulières : panne, redécollage etc.. Maniabilité

Programme d'évaluation en 5 phases :

1 - phase d'évaluation pratique de maniabilité 0.30

2 - phase d'évaluation pédagogique appliquée en vol 0.30

3 - phase d'évaluation théorique générale (QCM) 1.30

4 - phase d'évaluation théorique de connaissances (devoir) 2.00

5 - phase d'évaluation pédagogique appliquée (en salle) 0.30

Notation par moyenne des valeurs A B C D E obtenues, qui devra au moins être égale au niveau C, mais sans note du niveau E, éliminatoire.

Au pied du mur

Lundi matin, le brouillard accroché sur la ville de Romilly, s'étire lentement sur la grande plaine de vol, aujourd'hui le soleil brillera encore. Les 4 candidats qui repassent QCM et théorie sont arrivés, portant à 12 les membres de la session. Avec le chef de Centre et les 3 examinateurs, le stage est au complet. Faisons un peu connaissance avec ces ulmistes. L'encadrement du stage : Patrick Rebeyrol président du SNPPULM, président de la commisssion, Jean Kilisky, chef de Centre - Daniel Lepeu, instructeur du club ULM du Val de Loire à St Benoit s/Loire et Thierry Manceau, jeune pilote professionnel multi-axe qui prendra en charge les deux candidats en langue anglaise. Un seul commentaire : une équipe sympathique et musclée.

Dès hier sur le terrain, on discutait ferme sur tel ou tel sujet, possible en devoir, sur la pédagogie en vol, ou encore, sur ces questions pièges du QCM. Pour les épreuves de maniabilité, en multi-axe, les *Sherpa* et *Fox II* voleront avec leur pilote habituel, les autres candidats sont satisfaits de leur prise en main sur les *Quick MX II* du centre. Deux pilotes de pendulaire volent sur leurs appareils respectifs, les autres pilotes se font vite aux Cosmos/aile *Profil 18*.

Tous se disent « bien préparés » au sol et en vol.

On planche

C'est sur cette dernière conviction que Patrick Rebeyrol ouvre la session d'examen, affectant : stagiaires/examinateurs et définissant l'ordre et la nature des épreuves, au sol et en vol pour chacun. Toutes les épreuves et toutes les matières se déroulent en même temps au fur et à mesure des disponibilités des uns et des autres, dans l'ordre fixé. C'est pratique, efficace, rares temps morts et cela donne une excellente dynamique pour des candidats, toujours anxieux. Favorisé par la dorsale anticyclonique qui depuis un mois, couvre la France Nord d'un soleil d'été, les épreuves en vol sont menées rondement, avec le piquant de turbulences, parfois sèches, que les pilotes subissent, la piste se trouvant sous l'influence de la forêt au vent nord du terrain. Mais ! Ne sont-ce pas... de futurs « pilotes instructeurs » ?...

Les repas seront pris en commun dans l'hotel restaurant à quelques 500 mètres du terrain ; c'est pratique, évite la dispersion et tellement bon pour la convivialité.

Mardi matin, notre candidat en multi-axe et pendulaire ayant terminé ses épreuves de maniabilité et de pédagogie en vol, il lui restait une dure journée en salle à passer avec : QCM = 1 h 1/2, Devoirs : multi-axe + pendulaire = 3 h, et la pédagogie = 20 mn de

Les candidats ? Qu'est-ce qui les fait, courir ? *Ceux qui repassent QCM, théorie ou pédagogie :*

65 ans - en vue d'animation locale multi-axe Aube

45 ans - instructeur bénévole multi-axe Normandie.

25 ans - travail aérien pendulaire Gironde.

30 ans - remorquage de PUL pendulaire Charente.

Les stagiaires :

57 ans - instructeur bénévole multi-axe et pendulaire région parisienne

30 ans - animation locale pendulaire Côte d'Or

30 ans animation locale penduluire Haute Marne

30 ans - professionnel club - pendulaire Aude

55 ans - instructeur bénévole multi-axe Haute Vienne

55 ans - instructeur bénévole pendulaire Charente

50 ans - pilote professionnel allemand en France multi-axe

40 ans - pilote professionnel Hollandais Aude multi-axe. Soit : 2 + 4 = 6 multi-axe et 2 + 5 = 7 pendulaire. Ce qui représente un éventail varié d'ages, origines et activités pour cette jeune discipline qu'est l'ULM



préparation + 30 mn au tableau... tandis que sur le terrain, Pascal et les autres pilotes faisaient ronronner les Rotax et que sur les ailes bariolées des *Quick*, *Fox* et autre *Profil*, le soleil gourmand achevait de lécher les dernières gouttelettes de rosée livrées par l'astre des nuits.

Ses prestations en vol paraissant satisfaire Lepeu et Kilisky, il aurait pû être « cool » Eh, non ! Il pensait... Ce serait bête de rater le QCM et tout fiche par terre... Décidémment ! En vol à voile ou en ULM, un examen est toujours un examen !

Mais voici que « le grand sachem » (sans plumes sur la tête) nous réunit pour le corrigé des devoirs des questions de cours. On mène moins grand bruit qu'au restaurant. En s'installant dans la salle, Patrick parle d'abord des QCM. « Seulement 2 avec 0 faute sur 10 ; c'est pas brillant... mais il n'y a pas d'éliminé ! (Ouf... pour tous !) les 2 candidats en oral avec Thierry en langue anglaise ont été excellents. » Suit alors le corrigé des cours, et là, il y a des surprises ; on a répondu à côté des questions, ou on a cherché midi à 14 heure et même plus loin... Et pendant 3 heures d'horloge, c'est un magistral cours qui est donné à ceux qui sont encoredes stagiaires.

« Merci, monsieur Rebeyrol, vous nous avez bien enseigné ».

C'est gagné

Mais comme en sport : après l'effort le réconfort, avec l'annonce des résultats. Les 4 candidats repassant QCM, théorie et pédagogie sont admis, les 6 stagiaires sont reçus ; les deux en langue anglaise, sortant du lot, reçus bien sûr. Tous les candidats sont donc déclarés admis. Youpi ! Bravo à tous et bienvenue à nos « nouveaux pilotes instructeurs ULM ». Ils n'ont plus qu'à se retourner pour prendre sur le bar du club, les coupes servies en leur honneur, par une sympathique romillonne du club, puis terminer le stage par un dernier repas pris en commun, avec quelques membres du club qui nous ont rejoint.

Que pense notre nouveau pilote instructeur de ce « stage d'évaluation » organisé à Romilly ?

« Un satisfécit sur toute la ligne, pour l'organisation rodée et le déroulement du stage et même pour la météo. C'est très apprécié d'arriver à tout mener en 2 jours. Il y a aussi l'unité de lieux : hangars, aire de montage des ULM, salle de cours, club et l'hôtel restaurant proche, qui est un élément très favorable pour ce genre de session où tout le monde a besoin d'être proche les uns des autres. Les stagiaires se disaient préparés ! Mais malgré notre belle conviction, il y a vraiment plus à faire pour se présenter valablement à ce « diplôme d'état ». Il ne faudrait pas pour la préparation se contenter des documents courants, mais élargir son information, surtout en aérodynamique, technique du vol et en pédagogie. Avant d'arriver au stage, je pensais qu'en rentrant il n'y aurait plus qu'à ranger les bouquins... ! En fait, c'est maintenant que je vais devoir me remettre le nez dedans et approfondir ce que j'ai découvert ici au stage. Si vous passez par Romilly, outre le plaisir de faire la connaissance de Jean et Pascal Kilisky, venez redécouvrir un nouvel ULM, oui : les Quick mono et bi avec leurs Rotax... méritent le détour. »

En attendant : bonne préparation et bon courage aux candidats instructeurs de la prochaine session.

J.L.P.



ULM-GYRO-AVIONS LEGERS

VOL MOTEUR



n°23 fév 88 - 28 f - 200 fb - 5 $ canada

M 3295 - 23 - 28,00 F
3793295028008 00230

avec une carte schématique un secteur par mois avec un supplément trimestriel pour la Corse, nos voisins de la CEE, les départements et territoires d'Outre-Mer, cela renouvelé et remis à jour annuellement.
A mon avis, il faut sortir l'ULM des engins volant ne servant à rien qu'à voler en rond!
Le club d'animation pourrait tenir une sorte de bourse des équipiers et de regroupement des pilotes pour des voyages organisés pour plusieurs, sur la base des circuits par région qui pourrait former un ensemble national comme pour les sentiers de Grande Randonnée pédestre.
Il ne serait pas contraire à l'intérêt de toute l'équipe que vous formez rue Ampère, de percevoir une cotisation club donnant droit à des informations plus précises et l'accès à la bourse des voyages groupe selon le niveau des pilotes, la revue VM servant d'organe d'information. Je vous recommande d'éviter des récits de voyages dans le style de feu "Touring Plein Air" cela vous arrive trop souvent. J'espère d'ici une bonne année, vous montrer qu'il est possible de faire du nouveau dans la motorisation et la conception d'ULM de charge et de voyage sans copier le genre rétro!
Avec mes meilleures salutations Bons Voeux, Bons vols pour 88.
Jacques Ringuet.

Voilà un vaste programme qui va certainement nous inspirer. J'écarterais cependant votre suggestion sur les "essais" de profils d'ailes. En effet, le choix de ceux-ci ne représente qu'une toute petite partie du travail que nécessite l'étude d'un avion ou d'un ULM. Ainsi, le Wortsman FX machin chose peut-être merveilleux pour un planeur et nul pour un ULM. Alors que le bon vieux Clark Y convient parfaitement mais serait décevant dans le cas d'appareils performants. Le problème des profils a beaucoup évolué ces dernières années et il existe plusieurs programmes tournant sur de petits ordinateurs qui permettent de créer le profil adapté à chaque usage. Il n'est pas certain d'ailleurs que cela soit nécessaire. Monsieur Delemontez le créateur de la lignée des Jodel et de nombreux Robin utilisent les mêmes profils série NACA 23 et quelques choses depuis la guerre et ses créations sont parmi les plus réussies du marché des avions légers.
Ph. Tisserant

Oil Libre !

J'ai eu l'occasion de lire dans le Vol Moteur N° 22, sous la rubrique "La bonne huile" des informations aussi fausses qu'inexactes.
Il y a à peine 3 semaines qu'Ultralair et Avirex ont emmené 18 concessionnaires chez Rotax. Un des sujets de conversation a été bien sûr les huiles.
Rotax recommande en effet l'huile Castrol TTS, car, il faut savoir qu'en Autriche, Castrol a 11% du marché des lubrifiants, elle est incontestablement la mieux représentée et correspond aux caractéristiques exigées.
La loi Française interdit la préconisation depuis près de 5 ans et dans les textes légaux régissant les garanties, la seule obligation qui est faite à un utilisateur est celle d'utiliser une huile et une essence conformes aux prescriptions.
En dehors de ce cas, il est exclu pour un fabricant ou son représentant de pouvoir se soustraire sous ce prétexte à une quelconque garantie.
De surcroît, la Castrol TTS, si elle ne se trouve pas dans tous les supermarchés, se trouve chez tous les motoristes de France.
Il me semble opportun de préciser ce qui précède, faute de quoi, la clientèle Rotax fort nombreuse en France, risquerait d'imaginer que ces derniers forment avec Castrol une association à caractère monopolistique.
Marc Mathot Ultralair

Ce propos m'a été confirmé par Robert Buisson de BR-ULM. Il demeure que désormais, Rotax refuse de faire jouer la garantie lorsqu'à la suite d'analyse des résidus de combustion, il constate que l'huile utilisée n'est pas conforme à ses prescriptions. L'ingénieur Weiss, créateur des moteurs m'avait affirmé voici deux ans que ces moteurs exigeaient une huile de très bonne qualité. Mais il est difficile de trouver un marchand qui puisse avouer que la sienne ne vaut rien. Nous voilà replongé dans la pénombre. Pourquoi ne pas citer les marques et les caractéristiques qui vont bien?
Philippe Tisserant

La FFPlUM! Toujours notre mère?

A la veille de l'assemblée annuelle de notre fédération, quelles sont les questions que se posent les ulmistes?
Je voudrais vous livrer ici celles des membres d'un club, 100% amateurs (oui ça existe), association de 65 adhérents, volant sur plus d'une quarantaine d'appareils, qui pour les 3/4 d'entre eux, sont montés et démontés tous les jours de vol.
On entend parler de la FFPlUM qu'à l'occasion des compétitions et championnats qui se déroulent pratiquement, avec et pour les professionnels et semblent ne concerner que ceux-ci. D'ailleurs, les médias ne mettent en avant que: performite, constructeurs et sponsors. Les cotisations de tous les clubs, grands et petits alimentent en partie les subventions attribuées par la fédération, dont la part la plus importante revient de fait, aux clubs professionnels. En effet, la fédé répartit 50% des subventions au prorata du nombre de licenciés. CQFD. 20% pour l'organisation de championnats, ce ne peut être qu'eux, 10% pour l'organisation de rallyes,salons et autres manifestations, encore les mêmes. 10% pour la formation d'élèves brevetés. Bien sûr, qui possède des installations pour les cours en groupe? 10% pour récompenser les vols d'initiation. Les "baptisés" payent leurs vols et la fédé, rajoute un petit plus! C'est pour la propagande ulmiste, dit-on, alors là!...
La commission enseignement: dirigée et animée par des professionnels, sous couvert de sécurité, elle rigidifie le système, éloignant encore plus le pratiquant amateur, de sa fédé. Des instructeurs fédéraux! Pour quoi faire? Serait-ce de "supers instructeurs"? N'est-ce pas le SFACT qui habilite les instructeurs ULM?
C'est vrai, la fédé vient de créer le diplôme des hélices d'or, que seuls ils peuvent attribuer. Des écoles agréées par la fédé? Encore, pourquoi? Pour que les professionnels se reconnaissent entre eux? Ils investissent, s'équipent, font de la pub, la font payer par leurs clients... et la fédé les subventionne avec les cotisations de tous!
Les licences vol d'initiation: carnet à souches, caisse, préparé sur le terrain, comptabilité, déclaration fédérale, ...Ouf! on n'a plus le temps d'aller voler...
On parle aussi de faire un nouveau manuel ULM? L'actuel qu'on nous a tant vanté, n'est finalement pas si mal, et encore adapté semble-t-il! L'ancien à 120 F, à combien le nouveau? Ne pourrait-on faire un fascicule de mise à jour? Etudier la réalisation de calques, transparents pour rétro- projection, de cassettes vidéo, pour aider les stagiaires et les instructeurs (super ou non) pour la formation théorique et la préparation à l'examen théorique ULM?
La fédé? Et puis encore: cet arrêté d'interdiction des 40 km autour de Paris, précisant la dérogation pour l'aérodrome de Meaux! Bravo les pros, qui ont réussi à faire agir "l'Administration". Mais pour la plus importante plate-forme ULM de la région parisienne, Persan... on n'a pu, que se battre, après la décision d'interdiction de vol. Bravo la fédé. Bravo le mouvement ULM...!
Bravo aussi pour "Aéroports de Paris", qui par sa circulaire du 20-2-87 exige des pilotes ULM, un engagement signé, pour être autorisé à voler sur ses terrains! Heureusement, les pilotes avions et planeurs sont à l'abri d'une telle mesure. Mais alors pourquoi un traitement de faveur de ce "dangereux" ulmiste...? Vous avez dit racisme?
Mais revenons à nos moutons, à nous ulmistes pratiquants amateurs. Comment dans notre club fait-on pour voler et y faire voler? ...sans club house, sans atelier mécanique, ni concession d'illustres fabricants, sans glorieuses pub sur nos ailes...? Et l'amour du vol, bordel!
L'ULM, après l'avoir voulu ultra-léger, devenu "ultra-lourd", nous aimerions tant qu'il soit enfin "l'ultra-libre-motorisé".

Jean-Luc Prignol
Les Ailes de Persan Val d'Oise

ULM • GYRO • AVIONS LEGERS

VOL MOTEUR

n°36. mars 89. 30 f. 218 fb. 6 $ canada

M 3295 - 36 - 30,00 F

3793295030001 00360

Par Jean-Luc Prignol

A 5000 METRES EN SOLO... pour voir !

Sortir du tour de piste, devant soi, à l'horizontale, c'est déjà difficile pour beaucoup d'ulmistes ! Mais s'en échapper, au-dessus, à la verticale ? C'est semble-t-il aux seuls "pros" réservé... Alors! J'ai voulu aller y voir, en pendulaire.



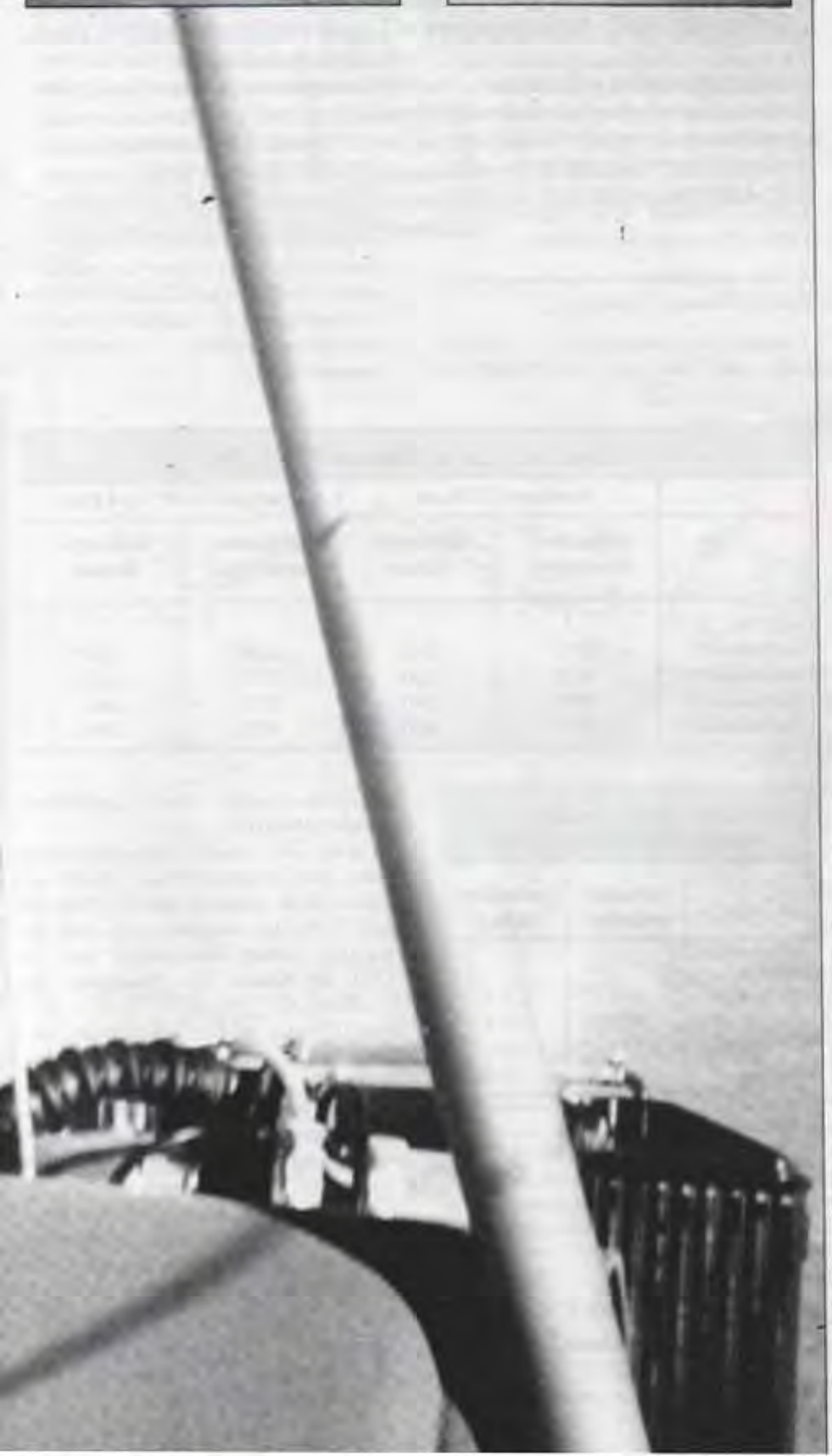
Il y a quinze jours, ça avait été une vraie galère que d'atteindre avec notre pendulaire, Joël 90 kg et moi 60, 2000 mètres! Mauvaises conditions aérologiques? Technique de vol inadaptée?
La performance m'était restée, comme une arête dans le gosier!
En cette matinée du 14 octobre, il fait beau, mais un vent d'Est qui souffle autour des 40 km me prive de vol. Tandis que, courbé sous la rafale, je flane, morose, le long de la Loire... c'est vers le ciel ingrat que mes pensées vagabondent, tant et si bien que l'une d'elles s'impose alors!
Avec ce vent, il me serait plus facile de grimper! Le ciel peu chargé me permettra de voler avec le seul guide de la Loire, donc sans carte ; par ailleurs, volant avec le soleil, j'aurai moins froid et de meilleures conditions pour les photos...!
Je rentre à Sully prendre le bulletin de la météo de Tours qui indique : température au sol 15 °C, isotherme 0 °C à 1800 mètres, hygrométrie 70 %, vent au sol Est 40 kmh, à 2000 m vent sud 60 kmh, devant faiblir en cours de journée ; ciel dégagé pouvant se couvrir en fin de journée. Rentré au terrain, les panaches de condensation des tours de la centrale nucléaire de Dampierre me confirment les informations sur le vent ; je crois que les conditions sont favorables à un essai de montée maximum avec cet ULM et en avoir le coeur net sur les difficultés de ce vol à 2000 m. Le pendulaire est prêt, le moteur Rotax 462, avec ses cent heures de fonctionnement doit être "en pleine forme" (comme mes cheveux ! bof !). L'aile Profil 19 est réglée au mieux (subsiste toujours un léger tirage à droite). Je décide de profiter de ces vents et de voler avant l'arrivée des nuages. Vers 14 heures, avant de m'équiper, pour ne pas transpirer et ainsi avoir plus froid ensuite en vol, je vais sortir l'appareil, mais le vent d'est est face aux portes du hangar, il est si fort que, seul, il m'empêche de le sortir. Personne aux alentours pour m'aider ? Je vais attendre en m'habillant "Pôle Nord" puis refais une tentative. J'y arrive enfin et bloque la roue avant contre la porte du hangar. Je lance le moteur qui part au 1er coup... du jamais vu... ! Après avoir complété mon équipement, il me faut un bon moment pour arriver à décaler de la porte l'ULM moteur réduit. Mais à peine suis-je sur la piste, donc en travers du vent, que celui-ci me bouscule et manque de me faire capoter et terminer là ma téméraire tentative !
J'arrive au bord ouest de la piste et en travers décolle en une vingtaine de mètres. Volant alors face au vent, je mets près de 20 minutes pour arriver à la verticale de Sully et me trouve à 1000 m au niveau d'une barre grise légèrement nuageuse. Vers 2000 m le vent est à 90° donc plein sud, le thermomètre indique 0°C. Après avoir étudié le meilleur moyen de grimper, je me cale plein sud, attentif au vario. Dès après le décollage, j'ai réglé le moteur à 6000 tours (avec donc une réserve de 700 tours) et il tourne parfaitement. Confortablement installé sur le siège avant, je n'ai pas d'effort à faire tenant ma barre d'une main puis de l'autre, ce qui évite que le froid ne les gagne trop vite. A partir des 3000 m, cela devient difficile, d'autant que je viens de constater que mon vario est bloqué, par le froid sans doute, l'accu était pourtant bien rechargé! Je me sers donc de mon altimètre, précis, pour observer la poursuite de la montée. Il fait aussi plus froid, d'autant qu'une nappe de cirrus se met à voiler le soleil. Enfin, j'atteins 4000 m, ce que je n'escomptais pas! Mais il fait -20° C, limite de mon thermomètre! Tandis que je fais des photos, sans m'en rendre compte j'ai atteint 4150 m... il semble que ça monte mieux qu'entre 3 et 4000 m ? Je décide de poursuivre jusqu'à 4500 m... que j'atteins et le soleil revenant, je vole en le gardant en face afin d'éviter de me trouver à l'ombre de mon aile, et malgré ce cap plus Ouest que le vent, je monte encore, si bien que j'arrive à 5000 m ! J'ai froid (autour de -25°C) un peu partout, mais j'ai chaud au coeur ; je me trouve bien petit, sur mon étrange manche à balai... mais j'exulte. Dommage que la visibilité lointaine soit médiocre avec cette nappe de cirrus en dessous à 4000 m ; à l'Ouest je ne vois pas plus loin qu'Orléans, au Sud, sans jamais avoir pu distinguer nettement Bourges, je vois bien Nevers et même Moulins ; quant à l'Est, de la forêt encore de la forêt, enfin au Nord, au-delà de Bellegarde je repère la sucrerie de Phithiviers... qu'ils sont loin mes tours de piste !
Le temps des photos, je me retrouve à

L'auteur Jean-Luc Prignol en montée à 3000 m au-dessus de Sully.
A droite toujours à 3000 la Loire et Orléans, il a largement passé l'inversion.
Et voilà, 5000m au dessus de l'étang du Puits









5150 m (alti bloqué) ; mais le froid, l'émotion, la grandeur de la situation... je ne poursuis pas l'expérience de voir jusqu'où irait le Rotax 462, toujours rivé à ses 6000 tours.
Seule observation sur le moteur, la température du radiateur a perdu une vingtaine de degrés. Je me trouve alors à la verticale de Cerdon du Loiret; en 2 heures de montée, je n'ai donc parcouru que 20 km, ce qui fait avec une vitesse propre de 70 km/h, un vent Sud de 60 km/h effectif.

J'entame ma descente, en utilisant le tirage à droite de mon aile, qui, barre libre, décrit des orbes à une vingtaine de degrés d'inclinaison ; cela donne une descente, vent dans le dos dont je remarque qu'il est en train de faiblir, très agréable, qui me permet de me réchauffer, de faire des photos dans les deux sens de l'aile, ce que je ne peux faire en pilotant.

Cette descente du ciel se poursuivra pendant une quarantaine de minutes, un vrai paradis ! J'ai réduit le moteur progressivement de 6000 à 2500 tours par paliers, de 5150 m à 4200 m sans autre observation.

Je ne connais mon taux de chute qu'à partir de 2000 m où, constatant que je me réchauffe, je remarque un - 3,50 m au vario, qui lui aussi s'est réchauffé. Je vole plein Nord et me trouve pour la première fois au-dessus de Sully à 2500 m, que je ne fais que côtoyer habituellement à 250 m ; c'est l'occasion de photos bien sûr.

La fin de cette royale descente me trouve à l'orée de Bouzy la Forêt, je reprends la barre pour rejoindre le terrain où, avec un vent Sud faible, j'atterris tranquillement, après 2h50 passées en vol, avec 60 km parcourus, avoir consommé 35 litres d'essence, avec plus d'une heure passée en température négative, dont 3/4 d'heure à -20,-25° et bien sûr, avoir réalisé un gain d'altitude de 5150 mètres.

Quant à moi et mes 58 ans, en dehors du froid, supportable avec l'équipement que j'avais, rien à signaler tant au point de vue physique que physiologique.
Quand peu après, mon élève Thierry est arrivé pour une leçon, il pouvait croire que je rentrais... d'un vol local !
.... sans bruit, sans un concours, autres que ceux du soleil et du vent et la joie du vol... !
Ca aussi, c'est l'ULM !

Vol Magazine

VOL moteur

ULM • PARAMOTEURS • AVIONS LÉGERS • GYROS



- **ESSAIS**
  - P 92 TECNAM
  - TAILWIND DE LOBET
- **ÉVÉNEMENT**
  - MONDIAL DE L'AIR



- **BALADE**
  - MIKONOS EN COURIER S7
- **TECHNIQUE**
  - AUTOGYRE TRIPALE
  - FINESSE CONSOMMATION
- **PARAMOTEUR**
  - DÉCOLLAGE EN BIPLACE
- **RALLYE**
  - TOUR DE FRANCE ULM 98

M 3295 - 142 - 38,00 F

N° 142 - février 98 - 38 FF - 270 FB - 9,5 SC - 1100 Ptas

TEXTE ET PHOTOS : JEAN-LUC PRIGNOL

ON A VOLÉ I AN



Le président de la FFPIUM de 1981 : Alain Dreyer.

LE VOL LIBRE MOTORISÉ

Nous sommes en 1980. Depuis quelque temps, aux réunions du comité directeur et aux assemblées de la FFVL (Fédération Française de Vol Libre) comme sur les sites de vol, une question est souvent soulevée : quelle attitude adopter et que faire avec les "PUL motorisés" ? Au cours de l'été se dégage l'idée de faire discuter la question par les pratiquants eux-mêmes. C'est la revue *Vol Libre magazine* qui concrétise la chose, en publiant en octobre, dans sa rubrique Oil Libre un communiqué intitulé Assises de l'ULM. Tous à Lyon le dimande 16 novembre à 10 h, pour les Assises du vol ultra-léger motorisé.

Création d'une association, intégration dans une fédération, réglementation, certification, tout doit se décider là-bas, entre les présents qui représenteront le vol ULM. Le meilleur moyen de ne pas se faire avoir est donc d'y assister...

Entre temps, les 1er et 2 novembre, les Hommes volants de Blois sur l'aérodrome de Blois-le-Breuil, tiennent leur rassemblement "vol tracté au treuil", qui, outre, l'accident de Pierre Germain - un pratiquant belge chevronné - verra la démonstration en vol d'ULM. C'est d'ailleurs ce jour-là qu'en fin de journée, par un froid vif, avec Roland Magallon, j'effectue mon premier vol en ULM sur un biplace en tandem, sous une aile Spad avec deux moteurs Solo de 210 cm³. Ce fut : froid au corps mais chaud au coeur !

Revenons aux Assises des pratiquants du vol libre motorisé. A l'hôtel Continental de Lyon, nous nous retrouvons 80 venus de toute la France, des professionnels sont là, avec les Air Sport Diffusion, Aquilon, KDA, Pacific Wings, Renaud, ULM Pyrénées, Véliplane, Volantair... et aussi Bourgueil - président de la FFVL - et Cariou pour le RSA. Les problèmes évoqués sont nombreux et les discussions ardues. Les relations avec l'administration, les assurances, les écoles, le bruit etc. Mais deux questions reviennent toujours : qu'est-ce qu'un ULM ? Qui doit s'en occuper ? La majorité décide de n'en discuter, qu'après avoir choisi le mode de représentation de l'activité motorisée. Quelles sont les positions de la FFVL et du RSA ?

La FFVL, qui compte de nombreux points communs avec l'ULM, met néanmoins en évidence les différences car J-M Bourgueil craint que l'administration ne modifie le statut de sa jeune fédé si celle-ci accepte l'ULM. La FFVL est à l'époque une petite structure et en fait, après de nombreuses explications, déconseille l'incorporation de l'activité ULM au vol libre.

Pour le RSA, s'il reconnaît l'intérêt que l'ULM soulève chez ses membres, il n'en affirme pas moins que ses structures et sa vocation sont inadaptées aux exigences de cette nouvelle activité, particulièrement vis-à-vis de l'apprentissage et des relations avec les professionnels. Cariou préfère laisser l'ULM libre de son évolution quitte à accepter plus tard un regroupement. En résumé, il reste à l'activité motorisée à se déterminer : avec la FFVL ? Avec le RSA ? Créer une association de style "défense des consommateurs ou informelle donnant peu de prise à l'administration ou type loi 1901 genre FFVL ? Ou bien encore ne rien faire !

C'est à la grande majorité des présents qu'est décidée la création d'une association loi 1901, avec désignation d'un bureau provisoire dont le président plébiscité et plutôt désigné, Alain Dreyer d'Avignon, est chargé de présenter un projet de statuts à proposer aux votes d'une assemblée constitutive début 1981.

LE PLANEUR ULTRA-LÉGER MOTORISÉ

Pour mieux exprimer l'état d'esprit des créateurs de la nouvelle association, je ne peux mieux faire que de citer un extrait du sommaire/édito n°27 de *Vol Libre* paru en décembre 80 : *"... sans aimer le chantage, on peut néanmoins poser le problème en ces termes : ou bien un vol ultra-léger motorisé discipliné par une association représentative, ou bien un vol ultra-léger motorisé dans l'enfer des PV de gendarmerie, des convocations au tribunal, des confiscations, etc. Vous préférez le premier ? Alors venez à Mâcon le 18/01/81, pour l'assemblée constitutive du mouvement, proposez votre candidature au comité directeur. Vous ne voulez pas de main-mise de telle ou telle faction sur votre activité ? Alors venez à Mâcon le 18 janvier. A l'aide on a besoin de vous !"* Et c'est signé H.A. pour Hubert Aupetit. Un peu plus loin, dans la même revue, Hubert Aupetit insiste : *"Que ceux qui ont quelque chose à proposer ou à défendre se présentent au suffrage de l'assemblée.*

Que ceux qui redoutent tel ou tel danger, telle ou telle prise de pouvoir soient là pour exercer leur vigilance. N'hésitez pas, nous avons besoin de vous !"



Entre temps, la DGAC publie sa circulaire d'information n°1 du 8/01/81 sur les planeurs ultra-légers motorisés, circulaire qui précise en les actualisant, les dispositions générales applicables en PULM.

Les adeptes du vol libre motorisé se retrouvent donc le 18/01/81 au CREPS de Mâcon. Ils sont 80 pour approuver les statuts présentés par le président du bureau provisoire Alain Dreyer, au nom de "la Fédération Française de Vol-Ultra Léger Motorisé". Le projet desdits statuts, dont chaque participant a reçu un exemplaire, est discuté longuement et même âprement... et en définitive adopté. C'est une fédération d'individus, tous éligibles, qui élisent un conseil d'administration qui désigne son bureau directeur, le président est cependant élu au suffrage universel. Ce sera Alain Dreyer.

À LA FFPLUM !



Vue d'ensemble des participants à cette assemblée historique.

FFPIUM ! J'ÉCRIS TON NOM

On passe alors à la définition d'un nom pour la Fédération. C'est interminable... on revient sans cesse sur la proposition précédente, tous veulent un nom le plus ronflant possible... Il est 13 h ce dimanche, les participants veulent rentrer chez eux et on a faim...

J'aimerais bien un nom original, imagé, voire poétique, agréable à lire et à entendre... Fédération Française étant obligatoire dans la définition, je griffonne "Plume", nom que j'ai donné à mon ULM. Plume, c'est pour moi symbole du planeur, de la légèreté de l'aile, de la presse, de l'esprit du vol liberté...

Je prépare un carton où j'écris FFPIUM (à cette époque aile volante delta s'appelaient des PUL et avec moteur des PULM) et pendant que se poursuit ardente la discussion générale je présente mon carton à Alain Dreyer qui me répond "Ecris-le sur le tableau" et aussitôt il annonce à l'assemblée que je vais commenter ma proposition. O surprise ! Tous m'écoutent ! Alain met aussitôt ma proposition aux voix... qui est votée instantanément et à l'unanimité !

Alain Dreyer proclame donc adopté pour la Fédération le nom de Fédération Française de Planeur Ultra-léger Motorisé, FFPIUM.

A noter qu'à peine le nom est officialisé que des voix bruyantes veulent aussitôt s'y opposer... Mais vox populi et la faim ont raison de tous ! La cotisation de membre rapidement fixée, versant la première (j'ai encore le reçu !), je collecte celles des autres adhérents de la Fédération. Ce 18 janvier 1981, la FFPIUM était née.

L'ULM

Il était temps qu'arrive notre Fédération, car le 17 février de la même année se tenait à Paris une réunion ayant pour objet, la création de la commission internationale de vol ultra-léger motorisé de la FAI, la FFPIUM y fut donc représentée, commission qui adopta une définition des ultra-légers motorisés (microlight).

Dans les mêmes temps, elle fut invitée in extremis aux réunions du Sfact qui préparait l'élaboration d'un décret spécial concernant les ULM ! Ouf ! Présentant la nouvelle Fédération, dans la revue Pilote Privé (n°90 de juillet 81), Alain Dreyer indique que l'administration a été très ouverte et très compréhensive.

Les ULM sont d'ores et déjà démarqués des avions et ont une réglementation spécifique : rappelant que pour piloter un ULM, il suffit, outre les brevets planeur/avion, du brevet théorique de pilote de planeur. On peut se présenter seul à l'examen théorique (sans passer par un aéroclub), la visite médicale n'est pas obligatoire, l'immatriculation de l'ULM se faisant sur simple demande par l'attribution d'un FW. Par ailleurs, il n'est plus nécessaire de fournir l'autorisation du responsable de la base d'attache de l'ULM : la procédure d'homologation d'un terrain près de chez soi devient plus simple.

Dès le mois d'avril 81, la Fédération obtenait un accord avec le Cabinet Bartoli, permettant aux Plumistes d'être assurés.

Lors de l'AG du 21/3/82 à Lyon-Satolas, pour sa première année d'existence, la Fédé comptait 380 membres qui tous purent constater que le train de l'ULM était bien lancé sur ses rails et que les diverses commissions fonctionnaient efficacement.



Un exemple du matériel d'alors : L'un des premiers biplaces. Celui de Gérald l'ancien, équipé de deux moteurs Solo en direct.

Les grands changements intervinrent à l'AG du 20/3/83 à Lyon : représentation des professionnels, ceux-ci sont invités à se regrouper dans des associations qui correspondent mieux à leurs objectifs, la Fédération souhaitant garder les meilleurs rapports avec les profesisonnels à condition que ceux-ci comprennent que leurs objectifs particuliers ne sont pas forcément les siens.

Exit l'association d'individus : l'AG a décidé la convocation d'une AG extraordinaire pour modification des statuts afin de se tranformer en association de clubs et non plus de personnes. Les individus pouvant être représentés par les clubs mais sans droit de vote (comme pour les aéroclubs). Cette modification des statuts en conformité avec la loi Mazeaud doit permettre à la Fédé d'être Reconnue d'Utilité Publique (RUP) avec tout ce que cela comporte au titre de la représentativité et des subventions.

QU'EN EST-IL AUJOURD'HUI ?

L'ULM... n'est plus ni planeur ni ultra-léger... Devenu lourd techniquement et financièrement s'il s'est découvert quelques nouveaux horizons... il a laissé se dissiper dans l'air léger... les rêves et les joies des poètes du ciel ! Mais l'ULM vit !

Notre FFPIUM est importante, hiératique si elle est d'utilité publique qu'elle se rappelle qu'elle existe aussi pour ces laboureurs parcourant sans cesse les célestes sillons. ■■■

VOL moteur

ULM • PARAMOTEURS • AVIONS LÉGERS • GYROS



• ESSAIS

- SUNWHEEL
- EXXTACY-MOTEUR
- AUTOGYRE AX05

• TECHNIQUE

- LES PARACHUTES DE SECOURS
- ELECTRICITÉ AÉRO

• RÉCITS

- BOTSWANA ET ZIMBABWE EN PENDULAIRE
- LA MALAISIE EN PARAMOTEUR

• WHO'S WHO

JEAN-LUC PRIGNOL

M 3295 - 145 - 38,00 F

N° 145 · MAI 98 · 38 FF · 270 FB · 9,5 SC · 1100 Ptas

WHO'S WHO

TEXTE ET PHOTOS : GHISLAIN FOURNIER

JEAN-LUC PRIGNOL



Jean-Luc est vraiment ce que l'on appelle un personnage. Si vous pratiquez l'ULM depuis quelque temps, vous avez dû obligatoirement le croiser sur votre chemin. Et si ce n'est pas le cas, vous n'allez pas tarder à le faire au hasard d'une manifestation aéronautique ou d'une étape sur une base. Ce passionné de vol ne vous laissera certainement pas indifférent, peut-être le trouverez-vous trop prolixe. Tous ses sens sont en mouvement pour exprimer et transmettre ce que lui procure le vol. Une fois qu'il vous aura convaincu, vous tomberez sous le charme, surpris que l'on puisse à ce point s'investir corps et âme dans une passion.

Fils d'une mère artiste, il perpétue ce côté excentrique et lyrique qui invite à sourire. Rassurez-vous, c'est peut-être le but qu'il recherche, tant il aime rire et répandre la bonne humeur autour de lui. Pilote depuis un demi- siècle, il a gardé le même enthousiasme pour les airs qu'un gamin qui viendrait de découvrir un nouveau jeu. Un élément de plus qui contribue à rendre notre homme fort attachant.

Cette impression se renforcera quand vous découvrirez ses côtés engagés et chevaleresques. Il se dit fier de faire partie des pionniers du mouvement ULM. Il a participé à toutes les compétitions organisées dans le but de promouvoir l'ULM auprès du public : Londres, Deauville, Paris, Paris en hydro, Grand prix de Paris et le premier Grand prix de France ULM en 1983. Il participe aussi à l'organisation du premier Championnat du monde ULM à Millau. Ses connaissances aéronautiques devenant importantes, il devient commentateur de différentes manifestations comme le rassemblement de Blois pendant 10 ans mais aussi St-Benoît, le Vaudreuil. Avec Jean-Paul Mathieu Châlons-sur-Marne, Lyon Bron, Béziers, sans oublier les Paris-Air-Folies de l'association Jonathan. Voici pour le côté engagé.

Pour son aspect chevaleresque, il survolera Paris en toute illégalité en 1986 (photo à l'appui) dans le but de défendre le mouvement ULM remis en cause dans la région parisienne. Il reconnaît n'en tirer aucune gloire même s'il a mis en jeu sa liberté pour sauvegarder celle des autres. Il ajoute qu'il a agi tel un chevalier libérateur. Précisons qu'il nous révèle son identité spécialement pour Vol Moteur et avoue être l'auteur d'un acte complètement illégal et condamnable, ce qui constitue un scoop ! Car Vol Moteur c'est aussi le poids des mots et le choc des photos ! Quoi qu'il en soit, Jean-Luc incarne la jeunesse éternelle et même si la moustache et les tempes ont blanchi avec les années, l'esprit et la joie de vivre qu'il véhicule restent intacts. Preuve en est une fois encore que le rire et la passion sont les meilleurs antidotes contre le temps qui passe.

Depuis quand voles-tu ?

Jean-Luc Prignol

Né près d'un champ d'aviation, je ne pouvais qu'avoir les yeux tournés vers le ciel. J'ai réalisé ma première maquette en pension à l'âge de 13 ans : un Dewoitine 520 taillé au canif dans la masse. A la fin de la guerre, c'est avec l'avion à élastique que je découvre l'aéronautique puis, très vite, je me suis trouvé captivé par la renaissance en France du vol à voile avec la création des CIC (les Centres Inter-Clubs). A la fin des années 40, j'ai saisi toutes les occasions pour voler et suis devenu un fier membre de l'aéro-club Sadi Lecointe. Mais, ce ne sera qu'après mon service militaire, affranchi de mon affectueuse mère qui m'interdisait de voler que je vais enfin pouvoir piloter ! Parachutiste militaire, je considère que mon premier grand saut ne s'est pas fait avec un parachute mais en entrant en 1948 dans la section aéronautique du Touring Club de France que venait de lancer Georges Beauville, auteur des petits dessins humoristiques du manuel théorique. Nous étions basés à la Ferté-Alais où les instructeurs n'étaient autres que Péchaud, de Torcy, Biaggi. Mais c'est à Lognes qu'entraîné par Ribière, Miss Peletier, Remande et d'autres amoureux du vol que j'ai effectué sur SA 104 Emouchet mon premier vol remorqué par Lacote dit Gaby. Ainsi, je suis devenu pilote planeur ! Quel beau nom d'homme !

Comment l'ULM est-il arrivé dans ta vie ?

Ma vie de famille, ma profession et ses déplacements m'ont tenu un temps éloigné du vol actif. Je me suis transformé en client sur les sièges des avions de ligne. Ce n'est qu'à la fin des années 70 que j'ai renoué avec le jeune vol libre, la montgolfière, le planeur bien sûr, et le parachute ascensionnel qui générera le parapente. Etant d'un petit gabarit, je peinais à remonter mon aile de delta et suivais de près les inventions de Danis et Magallon. Ce fut le 1er novembre 1980, par moins 5 degrés, avec Roland Magallon, sur le terrain de Blois-le-Breuil, que "je suis entré dans l'ULM" sous un ciel bleu espoir. Pour ce premier vol, l'appareil était un biplace côte à côte, bimoteur avec une aile Spad. Peu après, c'est à Persan-Beaumont que j'effectue mes premiers vols solos sur un ULM prêté par Jean-Claude Benzazon dit Helibens que je remercie encore. Mon expérience du planeur m'a tout de suite permis de sortir du terrain et on me retrouvera ensuite sur tous les événements qui lancent l'ULM. A 56 ans, je deviens instructeur multi-axes et pendulaires m'occupant de plusieurs clubs mais plus particulièrement de l'Aéroplume du Luxembourg toujours en connivence avec mon maître à voler Pierre Vaysse, l'un des co-fondateurs de la FFVV. Je considère ce dernier comme mon père en amour de l'air et du vol. Pilote et constructeur de planeur, il collabora à la revue Pilote Privé jusqu'à sa mort récente.

On te voit partout, beaucoup de gens te connaissent, tu as toujours autant de contacts ?

Oui beaucoup, et lorsque l'on me demande à quel-



Photo historique. Survol de Notre Dame.

le altitude je vole ou pendant combien de temps, j'aime répondre que je vole à la hauteur minimale que m'autorise la sécurité et je vole le moins longtemps possible pour aller à la rencontre des autres. Il m'arrive souvent, pour un vol de 150 km de me poser à trois endroits différents, uniquement pour saluer un copain ou faire la bise à une copine, bien sûr, j'adore communiquer !

A t'observer, tu sembles avoir deux passions : le vol et les femmes !

Attention ! j'aime les femmes parce que je suis un fils d'artiste et elles représentent le symbole de l'art. J'aime leur beauté et leur compagnie. N'est-ce pas ce qui nous fait vivre ? Cela me semble tout à fait normal !

Quel est ton plus beau souvenir ?

J'en ai évidemment beaucoup mais ceux dont je me souviens le plus sont les moments où j'ai fait voler pour la première fois des êtres qui me sont chers, avec lesquels je partage une certaine connivence. Ce plus beau souvenir serait ainsi le jour où ma compagne, qui refusait catégoriquement de monter en ULM avec moi mais qui y autorisait ses enfants, a accepté de voler et a reconnu qu'elle avait ressenti des sensations merveilleuses. Ce qui est encore plus beau, c'est qu'elle l'avait fait dans le but de comprendre mon enthousiasme pour le vol. Le fait qu'elle me donne sa confiance et qu'elle partage mes sensations m'a laissé un souvenir inoubliable.

Quel est ton plus mauvais souvenir ?

Ha ! (sur le ton de l'horreur). Pendant de nombreuses années j'ai commenté des meetings aériens et en particulier d'ULM puisque je connaissais bien les personnes et le matériel. Lors du rassemblement de Blois en 1984, je commentais les évolutions de mon ami Alain Molia en insistant sur la sécurité mise en oeuvre par le pilote avec son "Mach 01", lorsque soudain l'aile s'est disloquée, Alain déclencha son parachute de secours qui, en se déployant, se prit dans l'hélice, le moteur n'ayant pu être arrêté. Alain Molia s'est écrasé... Cet instant dramatique fut double car un changement de pilote avait eu lieu au dernier moment sans que j'en eusse été informé et je pensais qu'il s'agissait d'une autre personne aux commandes dont l'épouse se trouvait à mes côtés. Pendant que je relatais la situation, il me fallait rassurer cette femme horrifiée, c'était terrible.

Il paraît que tu as traversé Paris en ULM ?

Oui, je pense qu'aujourd'hui le fait est connu de tous, même si je ne l'ai jamais divulgué à personne. Il a été révélé par l'un des animateurs participant au projet. Mais attention, je n'ai pas traversé Paris. Il s'agit de toute une équipe qui s'est organisée pour protester contre l'arrêté de 1986 interdisant les ULM en région parisienne sauf Meaux! Rappelons qu'à l'époque j'étais responsable, animateur et co-fondateur des ailes de Persan-Beaumont. Lorsque cet arrêté a été publié, tout le monde jurait de mettre la république sans dessus dessous en faisant des manifestations aux Champs-Elysées ou à Roissy et personne n'a rien fait. C'est pourquoi j'ai décidé de mener une opération de commando avec des amis de coeur.

Tel le Baron Noir ?

Non pas du tout, mais plutôt un chevalier libérateur qui met en jeu sa liberté au profit de celle des autres. Si tu veux parler de Baron, alors un Baron Bleu comme le ciel et l'espoir qui agit pour le compte d'un groupe ! C'est pour cette raison que je ne me suis jamais mis en évidence et si j'avais été interpellé au cours de cette traversée, je portais sur mon aile collée la proclamation de notre opposition à l'arrêté en question.

Quel a été ton parcours au-dessus de la capitale ?

Symboliquement bien sûr, j'ai décollé de la stèle à Santos Dumont sur le polo de Bagatelle et ai atterri au pied de l'école de police du bois de Vincennes. Mais, au risque de me répéter, le survol de la capitale a constitué une action de commando, organisée par un groupe dont je n'étais que les ailes. Si je devais en tirer une quelconque gloire, ce serait d'avoir risqué ma liberté pour sauvegarder celle des autres.

A quel moment cela s'est-il passé ?

Lors du week-end du 15 août 1986, à 7 heures du matin. Se référer à l'éditorial du Vol Moteur n°7 d'octobre 1986.

Mais en cas de panne moteur ?

Tout avait été calculé pour ne mettre personne en péril en cas d'incident. Il y avait la Seine et rien d'autre. A cette époque de l'année, les arbres recouvrent toutes les avenues ! Le vol a duré 45 minutes pour environ 22 km sur un pendulaire monoplace avec un moteur de 125 cm³.

Comment vois-tu l'avenir de l'ULM ?

Pour moi, l'avenir ce sont les jeunes. Ils ont une chance inouïe de pouvoir découvrir l'aéronautique et ces nombreuses activités leur offrant des choix incommensurables et la passion.
L'ULM fait partie de ses activités et ce malgré tout ce que l'on a pu dire et entendre sur l'éventuelle restriction de liberté du mouvement. Il reste à l'ULM un tel potentiel de liberté que c'est ainsi que l'on vivra demain lorsque l'on voudra voler.

Quelle est ta devise dans la vie ?

"L'air, c'est la vie". Je l'utilise depuis toujours. Comme pour nous tous, ma vie a plusieurs fois failli échapper à mon corps et je considère comme un don de Dieu d'avoir vécu ma vie avec en plus la possibilité d'accéder aux joies de l'air. Je le dois à des passionnés que je remercie de tout coeur, Biaggi et Pierre Vaysse.

Mais pourtant, tu m'as avoué avoir des regrets !

Je déplore le côté mercantile de l'ULM. Il est inhérent à toute activité qui se développe mais il réduit l'aspect passionnel de l'aviation. Par exemple, en 1985, la passion réunissait encore les gens, n'est-ce-pas ? Et ce grâce aux professionnels qui nous accompagnaient et mettaient en évidence ce côté passionnel. Aujourd'hui, nous retrouvons cet engouement avec le paramoteur grâce à la jeunesse de cette activité et l'influx qu'elle génère par l'ardeur de ses participants.

As-tu une blague pour conclure ?

C'est l'histoire d'un brave homme qui gît sur le trottoir les bras en croix, les jambes écartées et un grand couteau planté entre les omoplates. Une âme compatissante s'approche, se penche et lui demande : "Mon brave, est-ce que cela vous fait mal ?" L'autre : "Ah oui madame, surtout quand je rigole !"

VOL moteur

VOL moteur

ULM • PARAMOTEURS • AVIONS LEGERS • GYROS

1er magazine ULM • parution le 15 de chaque mois

[Essais]
- Avion de voltige économique : le Joker
- Pendulaire : Le Brako et l'aile Sexy

[Présentations]
- Un paramoteur thaïlandais
- L'ULM 3 axes métallique Lucas 11

[Récits]
- Devenir instructeur ?
- Nos amis des vaches

[Portrait]
Gérard Landry

[Rétro]
L'ULM il y a 20 ans



M 03295 - 205 - F: 6,10 €

n° 205 - mai 2003 • 6,10 €
Belgique, Espagne : 6,70 €
Canada : 9,5 SC
Imprimé en France
Printed in France

Texte & photos de Jean-Luc Prignol

Nos amis des vac

Dans nos récits, les héros sont le pilote, la machine et le ciel de France ou d'ailleurs. Souffrez que pour une fois, sous mon titre, je glorifie ceux qui, à l'occasion de "nos vaches", nous aident, nous secourent parfois... mais qui, toujours, nous réconfortent !



Jean-Luc Prignol dédie ce récit au maire de Buxières-les-Mines ainsi qu'à ses aimables administrés.



☐ Un vol si tranquille

Ce matin de l'Assomption, sur l'aérodrome de St-Denis-de-l'Hôtel (Loiret), la grande piste sombre, immobile, est sans voix. Le terrain paraît se reposer de la fébrilité bruyante des travaux d'extension qui l'agitèrent ces jours-ci ! Préparé la veille, bagages et bidon de carburant arrimés, je sors du hangar mon ULM "TGV"*, bouton d'or et rose que je vais conduire à Ambert en Auvergne pour la première fois et je suis décidé de faire la surprise aux locaux d'arriver pour l'apéro.

Au décollage, la manche à air le long du mât, les panaches droits et lisses des tours de la centrale de Dampierre, la visi sud infinie... Le moteur bourdonne confortablement, trois heures d'autonomie pour deux heures de vol prévues. Abordant les collines du Bourbonnais, un contrôle du GPS m'indique la première étape dans 13 mn, soit 15 km. Tranquille, je laisse le TGV en légère pente de descente. Dans le ciel serein, le régime du moteur faiblit, se perturbe, puis le moteur s'arrête ! Je reconnais tout de suite une panne de carburant. Le but de ce récit n'étant pas de me livrer à des considérations techniques sur la consommation des moteurs Rotax et la fiabilité des infos météo, je dirai simplement, qu'avec une heure d'autonomie estimée restante, j'ai plutôt été surpris !

☐ Ciel ! Un garde-champêtre !

Je survole une colline boisée précédant une zone minière aux terrains exigus semés d'arbres et clôturés de haies... Finesse maxi, vais-je atteindre le beau terrain au pied de la



TGV : nom qui m'a été attribué au Luxembourg pour "le Très Grand Volateur" par le rédacteur en chef du Canard d'Aéroplumes et qu'il a ensuite trouvé adapté pour mon ULM multi-axe, une flèche à côté de mon ancien pendulaire.

nes !



Buxières-les-Mines (Allier). Le TGV à sa dernière tentative.

forêt ? Le train arrière tutoie la frondaison mais je passe et me pose ric-rac. Je devrais plutôt dire, je m'assois dans un terrain plus que meuble ! J'ai tôt fait de constater la réalité de ma panne d'essence et de réaliser de facto mon impossibilité à remonter l'ULM en haut du terrain pour y redécoller ! C'est alors que je vois venir au-devant de moi un homme qui, les bras au ciel, s'exclame : "- *J'habite la maison d'en haut. Quand j'ai entendu votre moteur ratatouiller, j'ai pensé que vous n'iriez pas loin ! Je suis venu aussitôt et j'ai bien cru vous voir poser dans les arbres !*" "*Vous vous êtes même posé sans un tour de roues*" rajoute l'homme. Cordial ! C'est Jean-Michel Boreau, le garde-champêtre de Buxières-les-Mines. Je me trouve à mi-chemin d'Ambert, ma destination de vol. "- *Vous allez pouvoir redécoller ? - Oui mais il me faut trouver de l'essence ! - C'est le 15 août ! Je vais téléphoner pour savoir si la pompe de Buxières est ouverte ?... Elle est ouverte et je vais vous y conduire. - OK, je vous en remercie*".



A gauche, Michel Ranval, Roland Leprêtre, les mécanos d'Ambert.

Ci-dessous : les deux Guy réparent l'avant pour le remorquage.

Le carburant transvasé, je quitte le bas du terrain et remonte en suivant le cheminement le plus favorable indiqué par Jean-Michel. Ce n'est pas aisé mais j'y arrive. Ensuite, nous sillonnons le champ à la recherche de l'axe le plus favorable au décollage, déplaçant au passage les plus gros cailloux. J'effectue une première tentative ! Ce n'est pas bon ! Le champ en "montre molle de Dali" fait bien 200 m mais des sillons affleurent par-ci, par-là, des rognons m'obligent à dévier de l'axe défini et, au point de décision, je trouve les arbres bien trop proches sur la colline devant ! Je remonte le terrain et, avec Jean-Michel, nous rebalisons une nouvelle trace. Nouvel essai de roulage-décollage, sans succès. Je décide qu'à la suite de la troisième tentative infructueuse, je ne poursuivrai pas. Dernier essai : quand je mets les gaz, la roue avant s'enfonce en freinant, lorsque je soulage la roue avant, le train arrière s'enfonce à son tour et les arbres devant sont toujours là prêts à leur perverse intimité. Je renonce et vire pour remonter ma piste infernale, plein gaz pour échapper à l'ensablement mais, traître, un roc bloquant la roue avant m'enfonce net dans le sol.

☐ L'appel aux amis

Le train avant est faussé et un bras de fourche est cassé ! Il est 11 h. Jean-Michel me dit que, devant partir sous peu, il ne va pas me laisser comme ça et va me remettre entre les mains du propriétaire du champ, un voisin et ami, que sa femme contacte par téléphone. Monsieur Guy Olivier est en train de s'occuper de ses bêtes mais il arrivera dès que possible me dit sa femme et, tranquille, Jean-Michel s'en retourne à ses occupations. J'apprendrai un peu plus tard que lesdites occupations en ces fêtes du 15 août, ce sont les livraisons à domicile des repas aux personnes âgées de la commune.

Arrive Guy Olivier qui me propose d'aller à la ferme chercher un tracteur pour déplacer l'ULM et le garer près du chemin en haut du champ. En revenant avec le tracteur, il fait appel au voisin de Jean-Michel, Guy Simonnet. A eux deux, ils dégagent la roue avant de l'ULM et le remorquage peut s'effectuer sans encombre.

Il est 13 h. Je téléphone à Fabian d'Ambert : "*Tiens bon, on arrive !*". Guy Olivier me propose de déjeuner sans façon avec lui et sa femme m'accueille comme un invité ! Après le repas, Guy me reconduit près de l'ULM et repart s'occuper de sa ferme tandis que je retrouve monsieur Simonnet, l'autre Guy, qui, avec sa mère, me tiennent un moment compagnie.

☐ Que faire ?

Après avoir observé alentour, je remarque que le pré aux moutons à l'ouest, quoique plus court que mon terrain de "vache", paraît plus favorable ! L'herbe y est rase et dure, le sol ferme et régulier mais le profil du terrain est également "en montre



molle" comme l'autre. Par contre, il présente une échappée entre les arbres sur son Nord-Ouest. Par vent secteur N-NW6NE ou sans vent ça irait mais par vent sud ce n'est pas bon. Je fais part de mes observations aux deux Guy. Au préalable, remettre en état le train avant pour pouvoir déplacer l'ULM, ensuite, il faudrait pouvoir faire passer l'ULM dans l'autre champ. Faire un passage dans la haie n'est pas possible.

☐ La translation du TGV

"- Il faudrait le soulever", suggère quelqu'un. Olivier me demande quel est le poids de l'appareil. *"- 180 kg"*, dis-je. Olivier opine et dit : *"Remontez la roue avant et j'en fais mon affaire !"* Nous restons bouche bée devant la calme assurance de Guy. Guy Simonnet me montre son atelier de bricolage équipé comme celui de l'écurie de Prost.

A 19 h, mes motards arrivent mais en voiture avec laquelle, à la suite d'ennuis divers, ils ont mis 6 h pour parcourir les quelque 200 km Ambert-Buxières. Après m'avoir, plus que de raison, moqué pour ma performance de pilote, Christian et Fabian me rapatrient à Ambert. Il est 23 h.

Le lendemain, on s'occupe de la remise en état du train avant : Christian, Anthony à Orléans pour les pièces, René, Roland, Jean-Michel et Alain du club ULM d'Ambert pour la mécanique, Moto-Ambert pour le frein.

Le train avant prêt, Michel Ranval me conduit à Buxières où, aidé de Roland, nous le remontons sur l'ULM. Las, le frein à disque ne fonctionne pas, on reviendra. Mais la roue étant posée, on peut procéder au transfert de l'ULM. Olivier informé me dit être d'accord, sans me poser d'autres questions que ce dont nous étions convenu le 15 août. Belle confiance, mais moi je ne suis pas à l'aise !

Peu de temps après, nous le voyons arriver sur son Massey Ferguson chargé de traverses de chemin de fer et accompagné de Guy Simonnet. Tandis qu'avec Michel et Roland, ils organisent le franchissement du fossé devant la haie, je dégage le haut de cabine du TGV et positionne sur la poutre haute, très près du démarreur, la sangle de portage. Tout est prêt, Olivier au tracteur, Simonnet aux traverses du fossé, Michel et Roland à la haie côté réception et moi au contrôle de l'assiette et au reportage photos ! La pluie commence à tomber. Le tracteur crache la volute noire de son démarrage, la fourche s'élève, la sangle se tend ! Stop ! Il faut déplacer la sangle de quelques centimètres et la fourche reprend sa course, la sangle se tend à nouveau. Le TGV est en équilibre parfait.





En haut : le TGV vole !

En bas : le TGV sur sa nouvelle piste avec Roland, Michel et Guy Olivier.

Ouf, Olivier, de sa cabine, quête mon geste d'assentiment pour élever totalement l'ULM, puis commence à déplacer le tracteur. Le trac me reprend. Le gros Massey Ferguson se déplace, cahotant sur les sillons et les cailloux mais, ô merveille, sans une secousse à l'oiseau prisonnier. Comme Olivier connaît bien son outil de travail, comme il est attentif à la manoeuvre et à nos gestes alentour ! Le fossé est atteint puis le tracteur bien assuré, la flèche se déplie. Arrivera-t-on assez haut pour passer la haie ? Nous avons les yeux braqués sur les roues de l'ULM tantôt, qu'impérial, Olivier drive son engin. Il est passé, ça y est ! Bravo Guy ! Les cris fusent, on a chaud, il pleut mais tous sont heureux. Le TGV est sur la terre ferme de sa nouvelle piste. C'est vrai qu'elle est belle cette piste. Ils ne disent rien mais je les entends tous et j'enrage. Le chantier débarrassé, le TGV à nouveau confortablement sanglé et protégé, nous nous quittons, fiers de ce travail d'équipe. Encore quelques jours de passé et toujours cette météo qui nous oblige une fois de plus à renoncer à l'envol. Derechef, retour par la route à Ambert. Mais il faut bien qu'un jour je rentre à St-Denis-de-l'Hôtel et ce sera par l'un de mes plus détestables jours de vol.

A peine ai-je d'un battement d'ailes salué mes sympathiques "amis de vaches" que les premières gouttes éclatent sur mon pare-brise. Des formations orageuses apparaissant de tous côtés, le retour nécessitera trois poser en campagne, effectués exclusivement sur routes tant les précipitations étaient importantes. C'était le sabbat de la Symphonie Fantastique. Performance : 150 km/h en 7 h mais c'est aussi ça l'ULM.

☐ Merci

De retour "at home", je ne peux que remercier ces chaleureux amis, hier inconnus, pour leur concours efficace. Depuis mes premières vaches à Emouchet, en région parisienne, dans les années 50, j'en ai encore fait et ai participé au règlement de bien d'autres : planeur, avion, montgolfière et modèles réduits dans les maïs et bien sûr ULM.

Allons qui d'entre nous ne se joindrait à moi pour tirer plus qu'un coup de chapeau à ces merveilleux et providentiels "auxiliaires de nos vols ? Je sais, nos fédérations ne cessent à toute occasion de nous révéler les bienfaits de ces personnalités de l'actualité, fonctionnaires et autres professionnels de l'aéronautique, qu'elle récompense quelques-uns de ces vrais serviteurs de l'aviation que sont "nos amis des vaches" ?

Volez!

l'aéropratique

29 F seulement

Supplément vol à voile inclus

Prise en main

L'APM 20 Lionceau p.41

Challenge *Volez !*

3,13 l de gas-oil aux 100 km à 153 km/h ! p.10

Sécurité

Mortelle collision avec le relief p.23



Dossier

5 bonnes raisons de se lancer dans la chasse au type d'avions p. 18

Témoignage

Petite chronique d'un bonheur retrouvé p. 28

M 4627 - 40 - 29,00 F

22/30-4-2000 - Numéro 40 - septembre 2000 - 29 francs

Le récit de retrouvailles vélivoles... Avec Jean-Luc Prignol, oubliez les performances, retrouvez les sensations et les émotions.

PETITE CHRO D'UN BONHE

Performances technologiques des machines, performances physiques et mentales des hommes... le vol à voile s'exprime le plus souvent en termes froids. Mais «au-delà des performances, quelles sensations, quelles émotions, qu'il ne sera jamais possible de transmettre par des mots», regrettait dans nos colonnes du mois de juillet Jacques Berger. Alors cette fois-ci, nous accueillons le récit d'un volateur-vélivole poète, qui a «dû» renouer avec ses premières amours, pour cause de tempête. Il n'a pas son pareil pour dire le bonheur du vol, la chaleur de l'amitié, bref, exprimer l'inexprimable sans retenue. Le tout dans un style bien à lui. Gageons qu'il saura vous toucher, vous renvoyer à vos propres émotions et souvenirs, vous embarquer pour une parenthèse d'air pur, précieuse en cette période de rentrée. «Ô temps ! suspends ton vol»...



Ce matin-là, avec un ami venu de Blois, nous nous rendons sur le terrain des «Volateurs de Saint-Père-sur-Loire» pour y procéder aux essais de l'ULM multiaxe patiemment reconstruit depuis un an.

... Las ! Dès le virage de la Grange-Dieu, nous apercevons l'étendue du désastre, au lendemain de la «tempête séculaire», puisqu'il faut l'appeler par son nom : le hangar-tunnel déshabillé, des lambeaux de toile claquant au vent, les arceaux tordus retenant le pendulaire biplace, les ailes déformées, avec le monoplace coincé dans la structure...

Un peu plus loin, plié, tordu, le hangar-bulle est basculé, enserrant dans les plis de la toile le Mustang désarticulé et piégé dans les tubes...

Le bel oiseau aux plumes azur et or avait

NIQUE
UR RETROUVÉ



tenté les essais... mais sans son pilote !
Dix ans, pour arriver à avoir : piste, hangar, avec l'ULM de ma plus grande liberté ! J'ai l'impression d'être K.O. debout...
La conjugaison des évènements ne me permettant plus de reconstruire hangar et machine, après vingt ans d'intense activité ultra-légère, je ne peux plus voler !
La gent ULM, elle aussi sous l'effet de la tempête, ne peut rien pour moi.

Et la lumière fut ! Mais à l'aéro-club de Saint-Denis-de-l'Hôtel dans le Loiret, ce sont mes amis vélivoles qui réagissent! Tu es pilote de planeur ? Renoue avec le vol de tes amours! Tu verras, tu t'y remettras facilement... Wouïch! Septuagénaire, la pratique du planeur, suspendue depuis plus de dix ans...
Après deux vols en SF 25 avec Jean-Pierre et Raymond, ceux-ci m'assurent que je peux reprendre le planeur, sans problème. C'est donc avec enthousiasme que je rejoins la section vol à voile de Saint-Denis-de-l'Hôtel.
Titulaire de la précieuse licence bleue au majestueux planeur volant sur les Alpes – tout un programme –, le volateur redevient vélivole.
Quelques jours plus tard, les mêmes amis vélivoles : « Fin avril, on fait un stage à Saillans, dans la Drôme... Tu peux venir avec nous ? » C'est une prière à laquelle je ne peux que souscrire.

Les gars d'Orléans. Le jour de Pâques à Saillans, avec les cloches est arrivée une pluie soutenue, transformant le lit de la Drôme en un torrent charriant branches et troncs d'arbres dans les tourbillons de boue blanchâtre... dans des vagues et des galets, dont le grondement se répercute tristement jusqu'au gîte où les vélivoles de l'Acol, «ceux d'Orléans», rêvent de ciel bleu et de soleil !
Mais, comme tout un chacun le sait : après la pluie, vient le beau temps!

Ce matin-là, en me levant, j'observe le soleil caressant les arbres aux branches encore chargées de pluie, les transformant en de scintillants arbres de Noël.
Plus bas, le long de la piste, la Drôme peut bien gronder. D'aucuns ne l'entendront bientôt plus... Arrachés à la piste collante, les grands oiseaux blancs aux plumes souples et agiles vont vite rejoindre le ciel, promesse de bonheurs pour leurs pilotes.



L'auteur, Jean-Luc Prignol et Jean-Pierre Bazas : à bord du Duo-Discus, quelques minutes avant le décollage.

Le stage est maintenant bien parti. Il fait beau, avec un vent établi dominant SW/S. La brume se lève, dégageant les collines, puis peu à peu les montagnes.
Sous la houlette de René (Toto) et Ivan, les planeurs délicatement sortis du hangar sont prestement garés en bout de piste à l'est. Les Pochacz et Silen biplaces et le Pégase du club de Saillans; les trois monoplaces des Allemands; le Duo-Discus biplace et le Pégase, avec le DG 800 du Club d'Orléans.

On lèche les pentes.

Les trois milans noirs, commenseaux habituels de la piste, s'éloignent de celle-ci... c'est Pascal, généralement désigné comme «ouvreur du ciel», qui, avec son DG 800 (quel bijou !), prend le premier son envol... vite suivi par les assoifés d'ascendances et de nuées généreuses.
Mise en piste, accrochage avion-planeur, pouce du pilote levé, l'aile aussitôt lui répond... Wraaoum...oum...oooum...
Quelques pas et avec l'éclair blanc qui s'élance sur l'herbe, les froissements qui s'estompent...
Ses informations aérologiques communiquées, le vif DG 800 court vers les Alpes, vire Saint-Auban... tandis que Claude sur son Pégase balise les zones favorables aux biplaces en entraînement avant que de refaire un enième «Parcours du combattant». Les autres planeurs, eux, n'en finissent pas de lécher les pentes sud ou nord ou de faire la course aux Trois Becs, Roche-Colombe, puis d'un coup d'aile, franchissant la Drôme, d'aller taquiner le Glandasse. Ah! le Glandasse et sa paroi claire tentatrice! Oser la Montagne d'Aucelon qui, à l'est, ferme le Claps de la Drôme ?
Mais en fin de journée, on peut tous les voir flirter avec l'arête du Gaudichart, ultime soutien avant le retour au terrain...
Quelquefois, les espérances du pilote ne se trouvent pas comblées par le ciel ! En vol à voile, ce risque s'appelle «aller aux vaches». Ce jour-là, le vent instable passant du NW au SE, de la vallée du Rhône à celle de la Durance, un planeur allemand se retrouve à 15 km du terrain, ne pouvant franchir le Pas de Lestang (385m). Il se vache à Soyans ! Peu de temps après, se pose sur le terrain, lui, un Twin avec un moniteur de Saint-Auban et son élève, qui effectue une «vache technique», puis se fait retirer et rentre à Saint-Auban.

Le retour des vaches.

En fin d'après-midi, c'est au tour des deux autres planeurs allemands qui, venant du SE, peu après avoir franchi la Montagne de Cous-peau, doivent se vacher... à quelques encâblures de leur compatriote! C'est beau, la solidarité aérologique! A moins que ce ne soit qu'un bas calcul de dépannage? Tout le monde rentrera le lendemain.
Et cela vole encore dans ce joli ciel de printemps, de Crest à Mirbel, sur les pentes du Vercors, jusqu'à cet après-midi du samedi Saint... où un ciel quelque peu changeant nous oblige à faire le pied de grue sur la Chapelle le long de la pente sud, encore heureux d'avoir fait un gain d'altitude de 20 ou 30 mètres.



Le Pochacz au tas. Heureusement, un tracteur providentiel permettra d'extirper la machine du labour trop gras.

«Le Pochacz semble bien bas !» entend-on à la radio.
Pour sûr, Bill ! Ne pouvant pas repasser le Pas de Lauzens (416m) pour rejoindre le terrain, peu après Roche-Colombe, au sud de Saou, il se vache !
Et quelle vache ! Mon bon monsieur ! Dans un labour bien gras... C'est le moniteur du club d'Aubenasson, accompagné, il est vrai, de la ravissante Cathy, 16 ans!
Ceci n'expliquerait-il pas cela ? (Ah! ces langues de vélivoles !)
Avec le Duo-Discus, rentrés (à bon port, nous !) Jean-Pierre et moi, sautant dans la



CX, allons prêter assistance aux vachés de Saou. Le planeur, en plein champ, est confortablement assis dans la terre ocre, meuble... Rien n'y fait pour le bouger, et il ne peut être démonté *in situ*. Il fallut attendre l'arrivée d'un énorme tracteur pour pouvoir sortir le biplace du champ et le hisser sur le chemin d'accès où il a pu être démonté sous le soleil, dans les rires et la bonne humeur ! Le retour au terrain s'est fêté comme il se doit, à la Clairette de Die!

Parcours initiatique

En 1965, alors moniteur à Saint-Auban, Roger Biagi repère et balise un circuit qu'il va bientôt surnommer «le Parcours du combattant» : 65 km de vol de pente au cours duquel, grâce à la configuration particulière du relief, un vélivole peut apprendre, en double puis en solo, tout ce qu'il est nécessaire de connaître du vol de montagne.
Si l'on débute le Parcours du combattant par le sud, le premier sommet rencontré est la pointe sud de Coupe. On suit alors le mur de Coupe pour arriver au Cheval Blanc, puis au Denjuan, au Caduc et au sommet des Trois Evêchés, point haut du parcours (2 927 m). On file alors le long des 15 km de crêtes de la Montagne de la Blanche vers le fort du Dormilloux, extrémité nord du parcours.

Eh ben couillon !

Un autre jour ! Oubliée, la tempête, relegués, les soucis de reconstruction des hangars et de l'ULM ! Avec Raymond, en Duo-Discus, sur la pente, les gains d'altitude ont été plutôt laborieux, et même pas la moindre petite trace d'ondulette ! Grenouillant autour des 1000 mètres... Tant pi.
« – Si on tentait une petite ressource du côté du Gaudichart? (Brave Gaudichart!)
– Comme tu veux ! »
Et nous voici traversant la Drôme, dans du 0, personne dans le ciel... Soudain, nous observons que le ciel est d'un coup plus clair, avec un vent SE (absent auparavant), et me voici draguant la zone à la recherche de l'onde... Tant et si bien qu'une demi-heure après, le vario montait ! +1, 1 200, 1 500 mètres, du +2, +3 !!!
Eh ben couillon! On a de la chance! C'est le ciel qui vient à nous!
« Vole avec le moins de gestes possible », me recommande Raymond !
2 200m, face à l'est, nous volons dans un air calme, mes yeux ne quittent plus la ligne lointaine des sommets enneigés... Et si..!
Mais non! tu rêves, Jean-Luc !
Il est 20 heures, soudain, de la paresseuse ligne nuageuse marquée sur le Rhône, surgit un soleil couchant, éclaboussant de lumière dorée les massifs devant moi... Ha! Mais, c'est le Pic de Bure ?
« – Raymond! C'est lui !
– Peut-être! » me répond calmement Raymond. Et moi: « Oui ! c'est lui et avant, c'est les Apôtres à Aspres ! » Ce n'est pas possible ! J'exulte ! Puis, d'un coup, avec l'avancée du soleil, mon esprit s'éclaire aussi ! Après le long croissant mordoré des Apôtres, entre l'Obiou et Bure, je reconnais la ligne des pointes du Sirac... Je retrouve avec émotion les circuits effectués autrefois en Bijave. Plus à gauche, l'Olan, une brioche cuite à point, et m'éclate alors dans les yeux le massif des Ecrins, tout enneigé...
Le planeur glisse. Tout est lumière et silence, n'était ma fébrilité... Rien ne semble vivre à bord, si ce n'est, fol, mon pouls !

Ma Meije !

Derrière les Ecrins, tout est trouble dans un voile rosé. Nous croisons calmement (!) à 2 500 mètres. Soudain, je l'ai tellement ardemment désiré qu'un ultime éclair lumineux accroche la nuée réfugiée sur les derniers pics, décoiffant... Ma Meije ! dont je reconnais aussitôt le glacier carré à son flanc sud et le Doigt de Dieu sur la droite! D'abord je n'ai plus un souffle, muet admirateur. Puis un cri m'échappe: « Youpiii ! » auquel répond le « t'es pas fou ? » d'un Raymond surpris.
« Il faut penser à rentrer. » D'une voix douce, Raymond me ramène à la réalité. Encore un peu, si tu veux ? On est si bien !
« Il se fait tard. »
Redescendant, nous perdons le soleil... et c'est avec la plus mauvaise volonté du monde que, dans du +3 à 150 km/h, je sors les AF.
Indigne est celui qui, du rêve le plus beau, vous fait retourner ainsi vers les réalités terrestres ! Merci quand même, Raymond, pour ce bonheur partagé. Merci à vous, mes amis vélivoles, pour ce bonheur retrouvé ! Grâce à vous, je veux encore crier : « L'Air, c'est la vie ! »

Redescendant, nous perdons le soleil... et c'est avec la plus mauvaise volonté du monde que, dans du +3 à 150 km/h, je sors les AF.



LES VIEUX DéB'S PRIGNOL Jean-Luc R. 10-11-2009

II ème Grand Prix de PARIS ULM - MEAUX / ESBLY - VOLS du 31 Mai 1985

Une journée de VOL avec JEAN KILISKY

-Extraits de « mes carnets de Volateur »

-… à peine rentrés « du Ier Deauville-Paris en ULM à Flotteurs » …
-Jeudi 30 mai 1985 – Sur le terrain de MEAUX , Jean(KILISKY) et Jean-Luc (PRIGNOL) effectuent la mise au point du prototype CHIKINOX bi-2 axes en tandem , équipé du nouveau moteur ROTAX 582 à réducteur mécanique .
-A la suite d'un vol d'essai d'à peine 30 minutes… nous devons adapter un réservoir supplémentaire de 25 l transparent, que nous fixons sur les tubes du chassis.En effet, demain, la 1ère épreuve sera directement « le Tour de Paris » soit 305 Km – à couvrir avec une seule escale décomptée de notre temps à PERSAN… et, si le vent de ces jours-ci, persiste.. !... il va y avoir du sport !
-Au cours de l'essai, j'ai eu le temps de me rendre compte que le siège AR est absolument inconfortable : on est bloqué entre les tubes latéraux, ne pouvant bouger les bras que vers le côté avant, la carte de vol ne pouvant être lue devant soi, collé qu'on se trouve sur le pilote… et l'arrondi du siège empêchant le mouvement des coudes… et je ne parle pas de la place que je peux trouver pour reposer « mon plâtre de la main gauche » (poignet cassé deux semaines avant) .Seul, le siège peut-être un peu redécoupé !Je vais devoir voler avec une grande éconnomie de mouvements ; qu'en sera-t-il des crampes !
L'essence est visible de ma place, au moins une chose qui va !

- Vendredi 31 Mai – Réunion des Pilotes à 6h45 – MANGENOT paraît en forme … outre le fait qu'il n'y ait que 27 ULM à faire la course… la fin du Deauville/Paris il y a 3 jours … le Nancy et le Toulon en moins d'un mois.. ! En fait « ENVOL » retrouve ses Pilotes habituels et MANGENOT les connaît tous ! En l'absence de FOURTICK de FELDZER, mais avec AURIOL et PESCA, il y a les cracs pendulaires Pascal MOREL-Serge VARSAT-Olivier WITTA et Jean-Pierre MATHIAS-HUGO de PERSAN et MICHELET en multiaxes. Françoise CAÏTTI, avec l'otite qu'elle traîne du DEAUVILLE, sera en assistance de J-F. LEMOUTON qui vole sur son SIROCCO.
- - Je fais partie de l'Equipe CHIKINOX animée par Jean-Bernard HARISCAIN qui lui vole sur Mono CHIKINOX comme IAN MIKEK, et JEAN KILISKY et moi sur Bi avec en assistance : Jeanine-Draguitza et Claude, un jeune pilote de ROMILLY .

-J'ai préparé une NAV pour les 3 CHIKINOX, tracé les 3 cartes et noté avec précision les 15 repères photos. Sur notre Bi, Jean a une carte ainsi préparée fixée sur la cuisse gauche et que je pourrai de ma place arrière lire au-dessus de lui, ma carte est sur ma cuisse gauche, pré pliée, mon crayon étant fixé dans mon plâtre (très pratique). Je vois mal le compas, mais Jean contrôlera les caps que j'ai préparés + la dérive, mais sur ce genre de circuit, il faut voler en contrôlant à chaque instant la route suivie par les détails de la carte-
- Nous sommes prêts les premiers (ça me change de l'Equipe Maestro du Deauville !)
-7 h10 - Décollage du 1er Concurrent : le N° 2 Equipe CHIKINOX – En route vers l'aventure ! On vole vers PERSAN – 18' après, 1ère photo à ETREPILLY-c'est déjà un petit piège car, le monument caché dans les arbres, n'est visible que dans une direction (et certains le confonderont avec celui de VAREDES, à côté, point de virage l'an passé !).
-2ème photo, les installations du PLESSIS-BELLEVILLE – OK, à partir de là le vent 10 Kts passe arrière (Est) ouf ! Et nous poursuivons jusqu'à PERSAN – photo – où je suis très heureux d'atterrir… une crampe à la cuisse gauche ! Jean-Bernard crie à qui veut bien l'entendre… que je

suis un douillet et que le Bi est très confortable.. ! Et je n'ai volé que 46', avec peu de manipulation de la carte sur cette partie du vol que je connais par cœur maintenant ! Moyenne pas brillante avec ce vent : 32 Km en 46 minutes ! Maintenant, jusqu'à ETAMPES, le vent ne nous gênera plus .

-Après essence et café, on redécolle avec les deux autres monoplaces. C'est agréable de voler ainsi en Equipe ! Photo 4 – Château de VILLETTE, peu visible, IAN doit revenir dessus. Ensuite arrivée à MANTES, Jean fait la photo, mais relisant le texte du concours, je m'aperçois que la photo doit être faite de l'autre côté de la ville, donc : ville + cheminées E de F de PORCHEVILLE, ce qui nous donne l'occasion de survoler la remarquable Abbatiale de MANTES ! Les deux autres ULM font de même et se remettent dans notre ligne de vol .

-La photo du croisement de MAULETTE est le point de virage de 1984. De là, nous nous décalons un peu vers l'Ouest pour faire de l'essence sur le terrain de MAINTENON- qui est la base de HARISCAIN. Tout va bien, les trois CHIKINOX sont groupés.

-Nous redécollons vers MITTAINVILLE à 10 Km de là, pour la photo de l'Eglise et là, il y a un problème car n'ayant pas de clocher, il y a un doute avec celle d'un petit hameau proche… mais je trouve la bonne ! (d'autres concurrents tomberont dans le panneau !) Superbe Château d'ESCLIMONT, puis carrefour autoroute et RN 191, point de passage de 1984 ou, en Bi-pendulaire j'avais subi un fort vent plein Sud !Plein de face ! Nous apercevons ETAMPES et nous dirigeons vers la Base IBIS de PANNECIERES . Mais, en haut de la carte, le bras de Jean m'empêche de déplier et, ensembles, nous nous trompons de voie de chemin de fer, comme je pense reconnaître le terrain IBIS, je le fais rayonner, mais sans succès, le compas me paraît donner une indication erronée et, au bout de 20' de recherche… l'identification du panneau d'un village…qu'on ne retrouve pas sur nos cartes, nous impose de nous poser.. !

(Nous apprendrons plus tard que nous sommes à TREMBLAYE les VILLAGES. En fait, nous sommes partis à 90° Ouest de notre route et nous trouvons à 20 km au Sud de DREUX, donc à 10 Km au Nord de CHARTRES.. ! Hé oui ! avec la brume grise qui stagne jusqu'à 300 m d'altitude, nous sommes passés près de CHARTRES sans voir la ville… ni voir la Cathédrale !Et nous étions à jeun … juré !)

- Se poser en BEAUCE ne pose pas beaucoup de problème ! Nous avisons un champ avec un tracteur au travail… s'éloignant sur la finale choisie… et un atterro OK ! Restant dans notre axe, nous attendons le retour de l'agriculteur pour nous orienter et refaire de l'essence.
- Las ! A peine à quelques mètres de nous, le conducteur descend vivement de son engin, et s'emparant d'une fourche, en furie, nous en menace.. ! Nous sommes décontenancés…devant notre ULM, on se regarde ,.. et d'un coup, je fais brusquement trois pas vers notre homme et, stoppant, les bras en croix, d'une voix forte, je crie : « Halte ! Nous sommes des Pilotes en panne et je requierts votre assistance ! » L'homme s'arrête net, piquant sa fourche au sol .. !
- Nous nous expliquons alors aimablement tant et si bien qu'en 4L il part vers sa ferme … dont il revient peu après, nous tendant deux bières fraîches… nous disant que son fils allait venir nous rejoindre avec de l'essence et de l'huile pour notre appareil !
- Celui-ci arrive peu après avec l'essence et l'huile et il avait pensé à apporter un entonnoir à long col.. ! Bravo la culture !
- -Ravitaillés – orientés – nous redécollons pour la piste IBIS de PANNECIERES !
- … après quelques minutes de vol…ai-je eu une mauvaise information ! ou suis-je bouché !? Mais me trompant à nouveau … voilà que nous nous retrouvons vers le champ de la vache de tout à l'heure ! Aïe ! Pas une seconde fois ! Je décide de retrouver le terrain de MAINTENON, d'où nous nous recalons sur l'axe de la course, par le carrefour autoroute… et là, j'arrive jusqu'à MEREVILLE ou je n'ai aucune peine à reconnaître PANNECIERES, bien visible de l'endroit même où j'ai changé de direction la première fois ! En fait, mes deux erreurs successives, si elles ont eu comme base,l'impossibilité de lire le haut de ma carte… c'est un vent d'Est se renforçant, qui nous a éloignés très vite les deux fois de ma zone de recherche

logique, en plus, une fois CHARTRES caché à nos yeux… ces grandes étendues beauceronnes ne sont pas truffées de points remarquables !
- Nous redécollons du terrain IBIS à 14 h 07 , après avoir fait le plein avec du carburant mis à la disposition des autres Pilotes par Hubert de CHEVIGNY (qui en avait obtenu par ailleurs) Merci Hubert !
-A partir de là, les photos jusqu'au N° 10, Jean est OK. Pour moi, avec ma pellicule couleur, je n'ai fait (hors concours donc) que quelques photos de points significatifs ou jolis ! Un petit salut à BUNO BONNEVEAU haut lieu Vélivole qu'on remarque au passage de MAISSE, sans pouvoir se dérouter, cause le vent Est qui s'est encore renforcé et, l'obligatoire photo, du Château de COURANCES qui ne peut être visible et donc faite, que dans une seule direction, ce qui fut fait .Nous sommes très gênés par le vent et nous allons profiter de la photo du Supermarché de St SAUVEUR pour remarquer au sol notre assistance et refaire de l'essence .
-Sur cette bande de terre mal préparée, nous redécollons difficilement !
-Le reste du circuit, je le connais par cœur ! Le terrain de FONTENAY TRESSIGNY et son Bréguet Provence, le stand de tir de VOULANGIS… et enfin MEAUX. Sur cette partie du parcours nous rencontrons bien des retardataires : LEMOUTON – HUGO sur son pendulaire etc…Le seul moment difficile étant encore comme en 1984, le passage de la ville de MELUN par la forêt de FONTAINEBLEAU, j'ai demandé à Jean de glisser au plus près de la ville, avec un vachable possible, à la Base de Loisirs, puis au Château de VAUX le VICOMTE, illuminé en cette fin d'après midi d'une lumière dorée. Bravo et merci à messieurs LE VAU et LE NÔTRE ces artistes géniaux !
-C'est encore émerveillés que nous nous posons à MEAUX à 16 h 10 ;
-Malgré nos escapades, d'autres sont aussi en retard et notre temps décompté sera de 7 h 20 de vol. On s'en est bien tiré, d'autant que nous avons toutes les 15 photos, bien dans l'ordre. Bravo le N°2 de l'Equipe CHIKINOX !
… hélas pour nous, la pellicule de Jean a été surexposée et, si on voit que les 15 photos ont été faites, aucune n'est authentifiable ! C'est le règlement ! La validité de l'épreuve est conditionnée parla réussite (sur une pellicule noire 400ASA) des 15 photos, justes (et non 14) prises dans l'ordre… Hélas… 3 fois Hélas ! Nous perdons 3500 points.
-Mais nous nous battrons sur les autres épreuves, pour récupérer le maximum de points pour le classement final.
-Une consolation : IAN et Jean-Bernard ont bien suivi mes indications et marquent les points de l'épreuve (mais avec un mauvais temps compté) –(mes photos couleurs étaient bonnes, mais exclues comme dit plus haut).

-Le Deuxième Grand Prix de Paris ULM se poursuivra encore durant 3 jours, se terminant le Dimanche 2 Juin, avec d'autres péripéties et l'amicale et combative participation de Jean .

Jean-Luc R. PRIGNOL

Photos jointes :

1- ***Jean KILISKY et Jean-Luc PRIGNOL devant le CHIKINOX Bi –Rotax –***
2- ***La ville de Mantes la Jolie-***
3- ***Centrale EdF de Porcheville-Carrière Lafarge à Limay-***
4- ***Château de ROSAY-***
5- ***Château de St Symphorien-***
6- ***Forêt de Fontainebleau et Melun-***
7- ***Château de VAUX le VICOMTE-***

Jean-Luc Prignol

De : "Jean-Luc Prignol" <prignoljlr@orange.fr>
Envoyé : mardi 1 décembre 2009 18:22
VACHE de FORÊT !
-Epopée des 8-9 et 10 Août 1983 Bellegarde / Châtenoy - Loiret -

-Après un après-midi de bricolage sur mon pendulaire mono " ,moteur et chariot, Fernand voudrai bien voir si tout va bien!
-"Allez! Fais nous un petit tour d'essai en vol ..?"
-Comment ne pas donner satisfaction à cet aimable et patient compagnon!
- Il est 20h et le vent Nord n'a pas faibli restant même soutenu en cette fin de journée!
-Bon! Je vais faire un tour de piste pour lui faire plaisir...
-La piste : à l'orée de la forêt d'Orléans - une bande d'herbe étroite de 100 m. avec à l'Ouest une grosse ligne EdF de 400 000 volts et au Sud une ligne haute tension - à l'Est des arbres diffus jusqu'à Bellegarde et enfin, au Nord la forêt d'Orléans.
-Il faut donc, avec mon petit pendulaire de 125cm3, décoller face à la grande ligne électrique et monter dans le vent , pour la contourner et revenir me placer, vent arrière, pour atterrir avec le vent Nord traversier.
-Sur la piste, le vent est NW, mais, à peine décollé, je suis ballotté dans un flux, carrément Nord, ce qui me contraint à ne pas m'approcher de la ligne, mais, restant à sa hauteur, à la franchir plus loin vers le Sud... Mais avec ce vent, je dois rester plein gaz... et donc, je monte, arrive le moment où, me retrouvant à plus de 100m., je suis obligé de franchir la ligne... et me placer ainsi dans un flux arrière Nord... qui m'éloigne de la piste... m'entraînant en plein sur la forêt..!
... et là, commence la galère! Plein pôt,contre le vent, je monte et fais du sur place..., quand je réduis,je chute et suis enmené sur la forêt..!
J'ai vite compris que je ne rejoindrai pas la piste!!! J'ai beau fixer mon choix, d'une zone ici, une autre, là... mais, elles s'éloignent, aussi vite que je les espère! Il y a maintenant 3/4 d'heure que je me bats ainsi... sans trouver d'issue! Je vole à 100 m. sol (des arbres, devrais-je dire!) je suis vanné, moulu et, toujours plein pôt, le carburant est limite... Je tente de m'approcher au mieux,d'une allée forestière pour m'y poser... mais elle est travers vent... et celui-ci est trop fort pour que j'y tente un atterro! Peu après, arrive ce qui devait arriver... le moteur tousse,hoquette, puis s'arrête!
... et, en quelques instants, je me retrouve sur les branches d'un chêne magestueux, où je me pose, sur place - où l'ULM s'assied, plutôt !
-Il est près de 21h quand j'essaie de me dégager de l'ULM. J'ai gardé mon casque pour me protéger des branches, mais ce casque me gêne beaucoup dans mes contorsions. Enfin, glissant sous l'aile, il fait brusquement sombre, et, lorsque je touche enfin le sol, sans dégâts autres que des écorchures et accrocs à mes vêtements... il est 22h et au pied de l'arbre, il fait complètement nuit!
-Je ne dispose d'aucune souce lumineuse et, le fort vent dans les branches, m'empêche de percevoir le trafic des autos sur la route de Sully...
Je pars dans une direction, que je souhaite être celle de l'allée forestière... à quelle distance ?
-Au bout d'une heure de crapahut, je crois entendre des bribes de musique... la fatigue!... un mirage!... mais cette fois-ci, j'en suis sur, c'est de la musique qui me parviens dans les rafales de vent et, à quelque temps de là... ce sont, des éclats lumineux que j'aperçois !
Soudain, je débouche sur une petite clairière, au fond de laquelle où, dans l'embrasure d'une porte (sans porte) suspendue à un fil, brille une lumière ! Du plus loin que je peux , je crie :"Je suis un pilote d'ULM, perdu dans la forêt !" et, arrivant à la maison, je découvre ue grande pièce, nue, où quatre personnages cassent la croûte autour d'une planche posée sur des caisses, une ampoule nue pendant au bout d'un fil, et "Le Poste de Radio-mon sauveur" posé sur une autre, un fusil de chasse est appuyé contre le mur en face! !Un vrai tableau de Callot!
-Je répète mon annonce d'entrée... mais,celà n'émeut personne et on me presse ... d'attaquer,pâté et saucisson..!
-J'apprend que je viens de faire irruption, dans une maison dont les propriétaires, arrivant en fin d'après midi, découvrent que celle-ci,cambriollée, avait été totalement vidée de ses biens... y compris,la fameuse porte d'entrée,dont l'absence était pour moi,si incongrue!

II/II

Jean-Luc Prignol

De : "Jean-Luc Prignol" <prignoljlr@orange.fr>
À : "PRIGNOL Jean-Luc R." <prignoljlr@orange.fr>
Envoyé : jeudi 3 décembre 2009 10:42
Objet : Texte-Vache de Forêt- 1983 -

VACHE de FORÊT (2) Jean-Luc R. PRIGNOL

-Des voisins leur ont aussitôt apporté, une planche des caisses , quelques provisions de réconfort et un téléphone.Dans ces circonstances... le fusil n'aurait-il pas eu quelqu'utilité... si mes hôtes m'avaient vu arriver du fond de la forêt?
-J'arrive enfin à obtenir qu'ils me laissent téléphoner à Fernand, qui, une heure plus tard viendra me récupérer.
-Le lendemain matin, Fernand, pompier bénévole à Bellegarde, a fait venir des collègues "avec la moyenne échelle"... Mais, sur place, qu'en est-il? La maison cambriollée est à quelques cent mètres de l'allée forestière (que j'espérais..) mais je suis dans l'incapacité totale de déterminer d'où je suis arrivé?! (... une heure de nuit dans la forêt !) Les pompiers repartent dépités!
-Il me vient alors une idée: je savais que près d'ici, à Combreux, une Troupe de Scouts se trouvait en Camp!Le chef de Troupe, que je connaissais, est d'accord pour monter une opération avec une dizaine de garçons.En début d'après midi, les voilà sur place, constitués en trois Equipes réparties sur des zones bien définies, équipés de sifflets et avec des codes de liaison entre eux.Les Equipes rechercheront durant deux heures aller et retour.Quant à moi,en partant à l'envers, j'explore du point le plus éloigné des zones exploitées.
-Les trois Equipes rentrées, sans rien avoir trouvé... on constate qu'il manque un Louveteau! Aïe! On crie, on fait du bruit! Que faire?
-Tandis qu'on mets sur pied une Equipe de recherche... décontracté, survient le garçon... assailli... d'engueulades et de joies de retrouvailles!
-" Oui! Je l'ai vu... l'ULM!! - Quoi! - Oui!" .Certains sont donc passés à côté, c'est sur! Nous cherchions une aile blanche et rouge posée à plat, très haut... mais, au cours de la nuit, le vent fort avait fait basculer l'aile verticalement, la cachant dans les branches...
-Le petit égaré se transforme aussitôt en héros pour la joie de tous!
-Accompagné de Fernand et moi, c'est sans coup ferrir que le jeune Louveteau nous guide jusqu'à l'ULM! Bravo!
-Et, bravo aussi pour la réussite de cette vaillante Troupe Scout!
-Qu'en est-il de l'ULM?Il est dans une zone aux arbres serrés, dans un terrain déformé.L'aile a glissé dans les branches, le chariot ayant pivoté de son côté, le tout se trouvant à 5/6 mètres de haut .
-Nous revenons le lendemain à plusieurs, équipés et outillés pour le démontage.L'opération se déroule avec mille difficultés,dans les cris, les rires et soutenu par quelques canons!Le transport de l'aile se fera sur les épaules et le chariot démonté sera tranporté sur deux brancards de chasse, pour rejoindre l'allée forestière.
-Les dégâts : la roue avant s'est trouvée cassée au cours d'une manoeuvre autour d'une souche, deux câbles de l'aile sont cassés, ainsi que les supports du réservoir et trois petites déchirures ont été faites dans la l'aile.C'est un miracle!
-Deux jours après, le pendulaire était remis en état et revolait quelques jours après la fin de la période de mauvais temps qui s'était pousuivie depuis mon aventure.
-Je vous le dis : "L'AIR! C'est la VIE!" Jean-Luc R. PRIGNOL
-Extrait de "Mes carnets de VOLATEUR"

Pendulaire mono : Aile Atlas 14,5m2 - Chariot perso - Moteur HIRO 125cm3 - Démarreur électrique - réducteur mécanique - réchauffage carbu -