LE CANARD d'AEROPLUME

BULLETIN PERIODIQUE D'INFORMATION
NOVEMBRE 1994
N° 8



AEROPLUME
LUXEMBOURG
KITZEBUR / MEDERNACH

PROPOS EN L´AIR :

Histoire pour un jour, s´envole !

Jean-Luc PRIGNOL

Il pleut, il pleut, de cette pluie que nous disons bretonne, mais qu´ici on dit flamande ...

Dans la chambre d´Aéroplume, grâce au feu allumé dans le bar, par Grégor avant de partir travailler, il fait bon ... Dehors, devant le gros noyer qui calmement reçoit l´ondée, j´ai le regard vague, sans but ...
A la radio, j´entends l´annonce " des chants d´un Compagnon Errant et une symphonie de Gustave Malher ". Ils m´emmènent ! Ils me transportent, me font vivre ! ... D´un coup, je le retrouve, je le connais ce " compagnon errant "... enfourché sur sa petite mécanique ailée ! Est-ce moi ? Est-ce vous ? Nul ne le sait !

En tous cas, en ce jour de l´Ascencion 94, il est là, je le vois ... blotti sous sa grande aile d´or et d´azur, sur laquelle une pluie fine se pose sans bruit, comme à regrets ... Au pied d´un grand hangar sombre et triste, il se fait petit sous sa machine, seul, perdu devant l´immensité de cette piste de Marville qui n´en finit pas de se perdre dans les vagues du crachin ...

D´où vient-il ? D´ici ou là ? Des bords de Loire ... peut-être ?
Qui est-il ? On ne le sait !
Pour moi, il est celui pour qui Malher écrivit ses chants, ce compagnon errant et peut-être aussi un peu " volant " qui vit de vie et de vol.

Mais de si loin qu´il vienne, il est là, piégé, collé au sol par une météo capricieuse qui, refusant de suivre le texte évangélique de ce jour-là " ... et devant les Apôtres éblouis, le Christ s´éleva dans une nuée d´or et de feu ", cachait le ciel à son disciple attristé. Où sera-t-il ce soir, lui qui pensait faire la surprise de retrouver au Grand Duché ses amis en " passion céleste " ?

Il se dit qu´arrivant au moins jusqu´au terrain d´Arlon, il serait à l´abri de la solitude, trouvant là quelqu´aide et assistance.
Marville / Arlon-Sterpenich ? 40 Km ! 3/4 d´heure au plus de vol. Qu´est-ce pour ce grand voyageur ... ?

Nous l´allons voir !

Il piaffe ! 11 h 15 ... Les collines au Nord paraissent se dégager ! Il se décide ! D´une envolée souple et puissante il quitte le désert humide de Marville ...

A midi ? Il sera auprès des amis du terrain d´Arlon. On parlera, on rira, il fera bon ... se dit-il !
Las ! A quelques minutes de là, les collines s´encapuchonnent au Nord-Est; Marville est masqué. A peine franchie la Crusnes, les forêts l´obligent à s´écarter de sa route ; il faut appuyer plus à gauche. " Je garderai à vue Rouvroy - Virton et suivrai la nationale 82 jusqu´aux abords d´Arlon !" pense-t-il.

Au droit de Virton le plafond s'abaisse; alors qu'il est près de midi, il fait sombre. A peine suit-il la nationale qu'à Ethe la pluie l'envahit brutalement, l'obligeant à un posé d'urgence ... Le pays vallonné est appuyé à la forêt de St.Léger et en habitat diffus, avec des lignes électriques partout ... pas vachable! Aïe ! Il y a maintenant urgence et, au nord du pays, à la lisière de la forêt, une zone cultivée se trouve en-dessous de lui, entre deux bois ... Tandis qu'il observe le site, il aperçoit près d'une 2CV, deux hommes qui lui font des signes véhéments, devant la culture basse ... Ils ne veulent pas qu'il se pose là ! Il choisit donc la parcelle fouragère voisine sur laquelle il se pose comme une plume, malgré le foin haut ! Et les deux hommes de se précipiter affolés qu'il n'ait pas pris leur culture basse alors qu'ils lui indiquaient ?!

Midi sonnait au clocher du village ...
Et tombait la pluie, noyant de brume vallées et collines !

Après une demi-heure d'intérêt de nos deux ruraux pour la machine volante, notre compagnon errant pensa qu'il serait bon de profiter de l'éclaircie qui lui révèlait des collines proches ... pour reprendre enfin son voyage. Nos deux compères " l'obligeant alors" à décoller sur leur culture basse; ce qui fut fait, promptement avec un au revoir magestueux ...

Mais, rapidement une nuée de pluie rejoignit notre équipage qui, à peine quatre kilomètres plus loin, fût contraint à un nouvel attérrissage, devant lui, presque sans choix. Il se trouvait au Nord-Est de St.Léger sur un plateau à près de 400m. d'altitude, donc dans le nuage ...

Entre des boqueteaux, pas une âme qui vive, la pénombre ... un séjour sépulcral! Jusqu'à quand ? Se répète alors le processus de Ethe : éclaircie, dégagement des collines voisines, décollage précipité ... avec quelques instants plus tard l'homme et la machine dans la pluie ...

Traversant la forêt de St.Léger avec pour seuls repères les feux rouges des voitures clignotant à travers les arbres, qu'il approche au plus près pour ne pas se perdre dans la nuée ..! Le premier espace dans les arbres pouvant le recevoir, sera le bon ... Il lui apparaît soudain comme une oasis dans le sombre massif ... droit devant, moteur réduit ... à la lisière de la clairière ... il observe un plateau de sable blanc, avec des vagues ... Il lui faut se poser moteur coupé ... sans rouler ! A peine posé, les roues s'enfoncent, bloquant la machine sur place ... Il est bloqué, et sauf ! Où ?

Sous la pluie fine, notre compagnon part à la découverte de son domaine ..? Enclavé dans la forêt, c'est du sable de dune, zones fermes suivies de parties molles où les pieds enfoncent ...; il découvre ici ou là, des douilles de munitions et des balles d'exercices, un vieux char allemand et des couvercles de mines ... Un ancien terrain d'exercice ... pense-t-il, in petto !

Tandis qu'il en est là de ses réflexions, il lui semble entendre par intermittence des bribes de musique. Elles proviennent des voitures de la route en contrebas ?

Non ! Avec la pluie, leurs vitres sont fermées et à cette distance, ce ne peut être audible ! Cette musique vient du nord de la clairière ! Il s´y dirige jusqu´à sa limite qui constitue une falaise en éboulis d´une trentaine de mètres de haut, au pied de laquelle il découvre ... ? ... foule, camions, canons, chars, hélicoptères et des tentes d´où s´échappent de puissants mais délicats fumets de friture ... (NDLR: il n´avait probablement pas déjeuné depuis 6 h du matin?) ... devant ses yeux éblouis! " Toute l´Armée Belge" est là à ses pieds !

Rassuré! Protégé! Et toujours affamé ...
Il adresse au Ciel un vibrant "Deo Gratias". (NDLR: bien vu, en ce jour de l´Ascension.).

Amis lecteurs! Notre compagnon a-t-il raison de se réjouir de sa découverte ? Quoique chanté par Malher, va-t-il être précipité dans quelque cul-de-basse-fosse, belge ?
Sera-t-il soumis à torture, pour la révélation de ses forfaits ?
Trouvera-t-il " un Zorro" valeureux pour le sauver ?

Vous le saurez en lisant le prochain numéro du CANARD D´AEROPLUME .....!!!

~ Jean-Luc PRIGNOL -

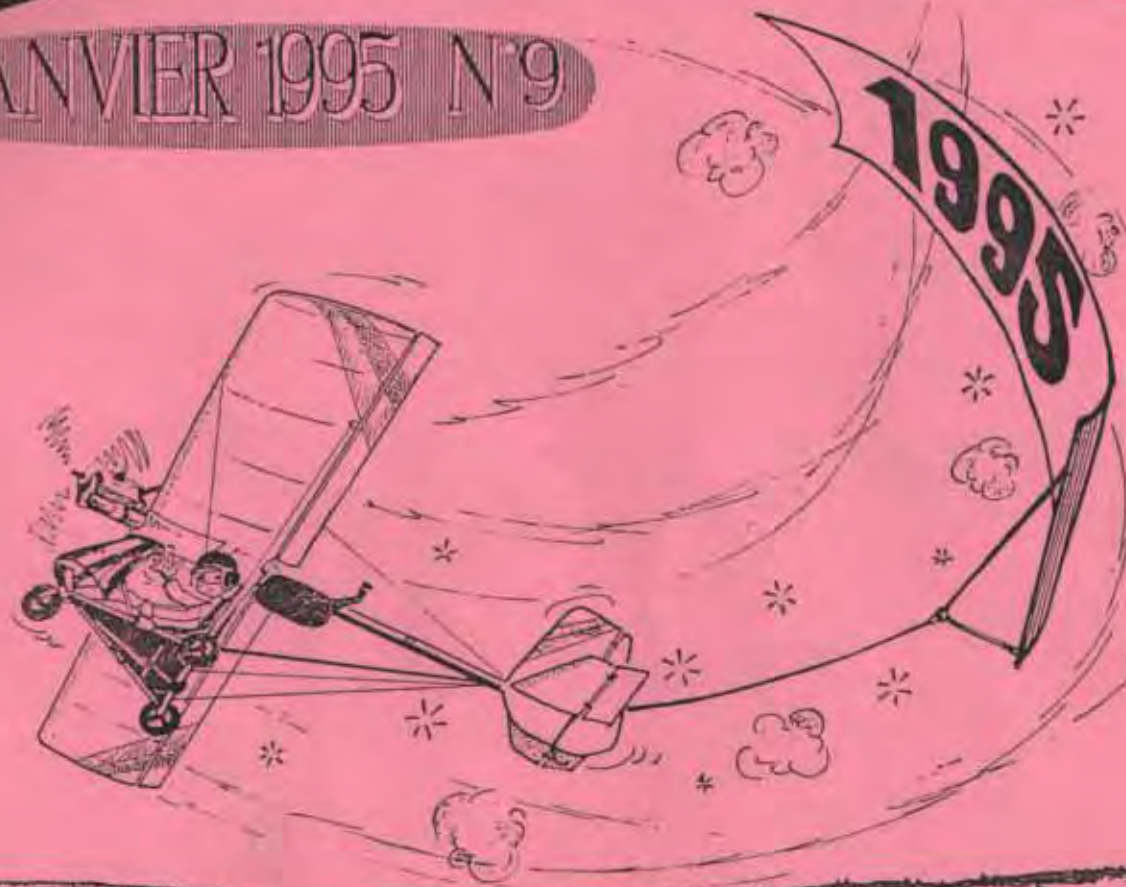
AUTO SPORT-SHOP

32 RUE PRINCE HENRI L-9047 ETTELBRUCK
TEL: (352) 810837/39 FAX : (352) 810838

BOUGIES **N.G.K.**
ECHAPPEMENTS
W A L K E R

LE CANARD D'AEROPLUME

JANVIER 1995 N°9





BULLETIN PERIODIQUE D'INFORMATION

PROPOS EN L´AIR :



Histoire pour un jour, s´envole ...

JEAN-LUC PRIGNOL

(suite des tribulations d´un volateur errant)

Or donc ! Chers lecteurs du " CANARD D´AEROPLUME ", vous avez vibré aux aventures de " notre compagnon errant et volant " et vous avez frémi en constatant son triste sort ? Affamé, emprisonné, et pis ... sans la consolation de la musique de Mahler (au moins).

Aux accents de Malher a succédé la Vème de Beethoven, la symphonie dite " du destin "! Vous savez : pom-pom-pom-poooom !

Donc, au péril de ses abattis, notre compagnon descend l´abrupte falaise. Face à l´Armée Belge, il se présente seul, nu, fragile! ... depuis quelques mètres dans la foule, déjà! Personne ne l´enserre, nul ne pose de main de fer sur son épaule. Pas d´arme non plus pointée sur son coeur prêt à se rompre ! Un miracle ?! ...

Oui! Dans son camp militaire de Lagland, en ce jour de l´Ascension, l´Armée Belge est en fête pour sa " journée Portes Ouvertes".

Errant toujours, mais dans une foule bon enfant cette fois, il s´agit pour lui de réaliser son projet: trouver le moyen de s´évader, malgré les mille et une tentations trouvées au pied de la falaise : saucisses chaudes et fumantes,côtelettes grillées à point, frites odorantes, bières mousseuses et parfumées ... femmes d´officiers et de soldats, midinettes emmitouflées sous la pluie ... Il assume sa condition d´intrus, de proscrit.

Avisant un homme de haute stature à la tunique couverte de barrettes et de galons, il s´avise : " *Monsieur le Major (!), abandonné par une MTO contraire, j´ai dû atterrir en haut du plateau et serais bien aise qu´on me prête assistance !*"
"Fort bien, dit-il, interpellant de jeunes soldats qui croisaient près de nous. " *Je vous requiert,* leur dit-il, *de prêter main forte à ce monsieur et à son aéronef*". *"Mais,* avance l´un des soldats, *nous n´avons pas encore dîné* (car, en Belgique, on dîne à midi). *Vous le ferez après,* ordonne l´officier. Tout était dit. On était

donc loin des moroses réflexions de notre pilote entamant un peu plus tôt la descente de la dangereuse falaise !

Un quidam, tombé du ciel, même un jour de pluie et de l'Ascension, investissant un camp militaire ... n'inquiétait nullement cet officier qui, en un instant, pouvait faire de notre compagnon errant un infortuné remis à la Justice Militaire! L'action de grâce de notre héros avait donc touché le "Très Haut". Le voici donc maître de son destin. Pom, pom, pom, poooom! Ce qui nous ramène à sa faim. Il suggère aux jeunes soldats, eux aussi affamés, d'aller quérir quelques sandwiches qui pourraient agréablement être croqués en remontant la falaise, accompagnés de canettes bien fraîches ... ce qui fut fait aux frais de l'Armée Belge! (Pardon pour lui).

Expliquant à ses secouristes son périple et les conditions de sa présence sur le terrain de manoeuvres, il découvre que ces jeunes, bien qu'ayant entendu parler de nos ULM n'en avaient jamais vu, alors qu'ils habitent Arlon, à quelques kilomètres d'un terrain de vol.

La pluie poursuit son ouvrage. On ne sait pas jusqu'à quand l'appareil peut être immobilisé. Il faut trouver une solution de rechange au vol. Le pilote demande à l'un des soldats d'essayer de joindre au téléphone un ami habitant Arlon, mais qu'il ne sait pas présent. A cette fin, il lui remet un message écrit qu'il devra lire à l'ami. Il est tranquille, notre compagnon: si la pluie ne s'arrête pas, l'ami arrivera pour démonter l'aéronef et le prendre en charge. S'il peut décoller ? Le même ami le retrouvera alors sur le terrain de Sterpenich.

Entre temps, on désensable la machine, puis on recherche une zone d'où pourrait se faire le décollage ... Il se trouve enfin une partie aux vagues faibles et serrées de trente mètres de long, dégagée, juste avant de grosses vagues, et dans la longueur de la clairière. Abrités sous l'aile, tous devisent agréablement, l'ennui venant surtout du fait que, du site, on ne peut observer le ciel alentour, occulté qu'il est par la forêt.



Soudain, on entend la mise en route d'un hélicoptère ... Chouette! On en déduit que le ciel est dégagé sur Arlon où s'effectuent les baptêmes. De fait, pour nous, la pluie a cessé. Le soldat messager n'étant pas revenu, il faut décoller.

Au premier essai, à la mise en puissance du moteur, les roues s'enfoncent dans le sable. Un deuxième essai aboutit au même résultat au début du roulage à puissance maxi! Un autre endroit est alors choisi pour faire chauffer le moteur, puis l'appareil est déplacé à la main sur la nouvelle zone où il décollera dès le lancement du moteur, les jeunes soldats aidant quelques mètres en poussant en bout d'aile. Ce qui fut fait, bien synchronisé, avec succès ...

Pour notre compagnon errant , lui s'envolant, les geôles et le spectre de la Justice Militaire s'envolaient aussi! Dix kilomètres à peine le séparaient du terrain de Sterpenich ... Une misère!

Et pourtant ... En quelques instants, dans la forêt, au Sud d'Arlon, la vraie misère réapparut: la pluie, puisqu'il faut l'appeler par son nom, *faisait aux volants la guerre* (d'après La Fontaine). Tant et si bien qu'il fallut se résoudre à revoler bas, au ras des arbres, sans visibilité ni possibilité de retourner (ni de retrouver) l'inutile terrain de Lagland! C'était une vraie galère ! D'autant que notre voyageur savait qu'entre la forêt et le terrain, soit la zone Sud/Est d'Arlon, s'est fortement urbanisé, des routes, des autoroutes et sillonné de nombreuses lignes électriques..!

Une petite zone s'offrant sous lui, entre l'autoroute et la ligne de chemin de fer, dans le triangle de deux routes et un bois, il s'y insinue, s'arrêtant pile à la lisière du bois! Heureux d'être au sol !

Près de lui, les voiture, phares allumés (il est 15 heures) ne le remarquent pas. Notre pilote errant est encore à cinq kilomètres de son terrain de destination. Quand arrivera-t-il ? Si, sur ce site, il a pu atterrir, le redécollage semble problèmatique. Clôtures le long des routes, de l'autoroute, de la ligne de chemin de fer et le bois dans l'axe ... ! En cas de démontage, personne autour, et il serait aussi malaisé de sortir l'appareil! Il décide donc qu'il attendra le temps qu'il faut pour pouvoir redécoller, en visant sur l'autoroute avant le bois.

Toujours abrité sous son aile tutélaire, il observe un peu plus tard que la brume pluvieuse se transforme en gros nimbostratus, créant ainsi des voies dégagées au plafond relevé, qui doivent lui permettre de couvrir sa distance, sans avoir à traverser de forêts, cette fois!

Revérifiant la machine, supputant l'ultime réserve de son carburant, se répétant une fois encore la manoeuvre de décollage ... Lorsqu'une lueur de soleil sourdre sous les nuages ... Plein pot, au ras du bois, il s'échappe! Il vole pour sa dernière étape.

Qu'il est beau, pense-t-il, ce terrain de Sterpenich, avec sa longue piste "gazonnée" et son soleil timide mais néanmoins accueillant, sur lequel ... longuement ... il se pose avec ravissement. Alors ! Notre compagnon errant, jusqu'au Ciel, fait monter une action de grâce.

Personne sur le terrain, mais il gambade de droite à gauche, joyeux comme un cul-de-jatte retrouvant ses jambes!

- Retrouvera-t-il l'ami contacté par le soldat ?
- Aura-t-il le carburant lui permettant de rejoindre le terrain de Kitzebur ??
- Le Ciel sera-t-il enfin avec lui ???
- Goûtera-t-il aussi les joies d'ULYSSE rentré à ITHAQUE ????

Tout vous sera révélé dans le prochain numéro
!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!du CANARD D'AEROPLUME !!!!!!!!!!!!!!!!

~ Jean-Luc PAIGNOL -

le CANARD d'AEROPLUME

N°10

MARS 95

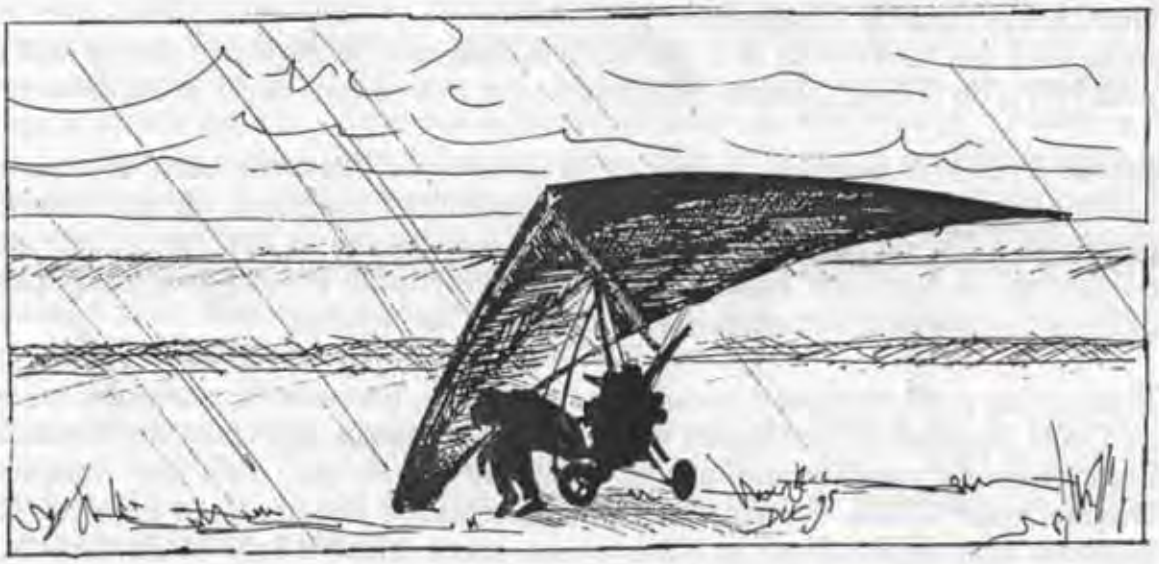


AEROPLUME
LUXEMBOURG
KITZEBUR / MEDERNACH

BULLETIN PERIODIQUE D'INFORMATION

AEROPLUME LUXEMBOURG
Boîte postale 1456
L-1014 LUXEMBOURG

PROPOS EN L´AIR ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○



HISTOIRE
POUR UN JOUR ... S´ENVOLE

JEAN-LUC PRIGNOL

(suite et fin / rassurez-vous, avec Jean-Luc, la fin n´est jamais définitive /des tribulations d´un volateur errant)

RESUME DES EPISODES PRECEDENTS : Voyageur solitaire, passager du vent et de la pluie, notre ulniste solitaire s´est posé à Sterpenich en ce jour d´Ascension 94.

* * *

... lentement, le ciel qui se soulage de son manteau pluvieux laisse le soleil jouer à cache-cache à travers les nuages. Le licol du cheval volant autour de la barrière, le porte-cartes de vol séché, le pilote arpente la piste, lentement, offrant largement son vêtement mouillé aux rayons bienfaisants...

Dans le haut de la piste, la buse, commensal habituel, a repris sa faction; une bande de pigeons ramiers, dans leur froissement ondulant, regagnent le bois voisin...

Autour de lui ? Tout est calme. Complice, la nature apporte à notre "compagnon errant" la paix des longs combats... De temps à autre, au loin sur la route d´Arlon, les voitures, furtives, glissant sur le ruban d´asphalte mouillé, laissent

propager dans leur sillage, comme un accord sur le grand jeu, accompagnant le chant d'orgue de notre héros !

Que savons-nous de lui à présent ?
Engendré des oeuvres de la pluie et de la musique de Mahler... On ne sait son nom ! Ni d'où il vient ? Sinon qu'il parle avec l'accent du Sud... et du coeur !

En ce jour de l'Ascension, c'est de Marville que l'histoire nous le rapporte, confiné sous son aile par une MTO malveillante, attendant un ciel favorable pour rejoindre, via Arlon, l'Aéroplume de Luxembourg au Kitzebur. Cette étape banale de 40 Km s'est transformée en une véritable épopée avec cinq étapes-galères ponctuées d'atterrissages d'urgence et de fortune.

Rien ne lui a été épargné : le ciel dans sa fureur, les collines, malignes, les bois et forêts hostiles et les lignes électriques sournoises, refusant de s'ordonner régulièrement comme une portée musicale ... et que dire des nuages se transformant à vue, comme dans un gigantesque théâtre dont hélas ... il se trouvait être "le bouffon" ... Nous avons aussi frémi d'inquiétude lors de sa descente, au coeur de l'Armée Belge effervescente où le menaçaient : peur, faim, prison même ..!

A présent ? Il est là, confiant, le soleil sèchant ses vêtements. Le jeune soldat aura bien réussi à joindre son ami de Metzert, pense-t-il fortement !

Ce n'est qu'un long moment plus tard qu'une voiture arrive près du hangar ...; c'est un pilote belge, président du club, qui ne veut pas le laisser repartir vers Larochette sans un complément de carburant qu'il juge salutaire.

Prêt à prendre la piste, arrive une autre voiture d'où descend ..? long, la barbe fleurie, le front largement dégagé, un homme au regard clair qu'accompagne un large sourire ! Vous l'avez deviné ? C'est l'AMI que le jeune militaire avait réussi à contacter ! Don du Ciel, cette présence amie le réintègre dans le monde vivant. Notre pilote rasséréné va pouvoir rejoindre Larochette heureux !

Que nenni ! Pom, pom, pom, poooom, toujours ! Le destin lui réserve encore des surprises ..! *Tu ne peux aller à Larochette ! Tu n'y trouveras personne ! Tout le monde est au "Tour de Belgique", avec aujourd'hui une étape à Michamps ! Mais* ajoute-t-il *je vais te trouver du carburant et tu pourras te rendre là-bas sans problème !* Ce qui fut fait, dans les embrassades, les éclats de rire et dans la voiture de l'ami.

Si sur le terrain d'Arlon le temps s'est stabilisé, au Nord, le ciel est chargé ... et notre pilote vibre encore des épreuves toutes proches qu'il vient de traverser ! Il donne un coup de téléphone au terrain de Michamps où, malgré la charmante voix de sa gracieuse correspondante, il ne trouve que peu d'encouragements. L'ami se veut rassurant: *ce n'est pas loin,* dit-il, *une petite heure de vol* ... La route ? Balisée comme avec un traceur DECA: *la grand-route jusqu'à Bastogne,*

*au monument américain, tu suis les rails ... jusqu'au terrain de Michamps. Un vrai jeu d'enfant,*ajoute-t-il sententieusement !

Devant la belle assurance de son ami et des pilotes belges voisins, confiant, il se retrouve une fois de plus " compagnon-errant-volant", dans le ciel de Belgique. A peine dépassé la ville d'Arlon, des gouttes de pluie viennent lui caresser le visage tandis qu'il constate que la fameuse route de Martelange / Bastogne se révèle être en pleine forêt ! Les sorcières célestes (car il en existe pour les pauvres volants !) s'acharneraient-elles sur notre héros ? C'est l'ultime étape de la journée, se dit-il. Alors, malin ! Dans une prière "en sténo", implorant encore le Ciel !? Voilà que la pluie l'abandonne, l'horizon s'éclaircit, la forêt lui paraît moins hostile. Bastogne émerge enfin de la brume et il peut suivre les rails qui le conduiront jusqu'au terrain de Michamps.

Personne dans le ciel; quelques aéronefs reposent gentiment sur le terrain, la piste est libre pour l'accueillir dans un atterrissage moelleux. Ouf ! se dit-il. Ma journée d'homme volant est terminée. Je vais pouvoir redevenir un terrien, vivant sans craintes célestes.

Au sol, on n'a pas de nouvelles des pilotes ni des accompagnateurs luxembourgeois. Il lui faut attendre l'arrivée des premiers pilotes pour apprendre que seul Gerhart Gerecht est parti en vol, après des ennuis avec son moteur. L'assistance technique est repartie directement pour Larochette..! Faisant connaissance avec les pilotes, il prend ainsi des nouvelles du Tour.

Soudain, dans un bourdonnement de ruche excitée, le gros du Tour arrive en un carrousel aérien, chatoyant, ravissant les spectateurs enthousiastes. Puis c'est l'aile rouge et noire de Gerhart qui, dans de gracieuses arabesques se pose et rentre au parc des machines.

Dans la joie et les rires des retrouvailles, il explique son étape rendue difficile par le vent et les grains traversés; d'autant que son moteur continue à avoir des baisses de régime intempestives ! Malgré la science de tous les gens consultés, on ne trouve pas la cause de ce problème. (NDLR : après d'autres ennuis, on apprendra plus tard qu'il s'agissait d'un décalage des vis platinées, mal fixées lors de la récente révision du moteur !)

Pour notre "compagnon errant", l'affaire se corse. Il ne peut rester à Michamps seul ! Il lui faut rentrer à Larochette. Aïe ! Encore 50 Km à faire ... et les nuages sont toujours menaçants ... Cette journée-n'en-finira-donc-jamais ..!?

Alors qu'est annoncée la réunion des participants du Tour pour l'étape du lendemain, aidé de son ami Gerhart, il se prépare et redécolle à nouveau, pour l'étape finale ... vers Larochette, heureusement sur un itinéraire qu'il connaît bien. Il est vingt heures, mais avec un cap sud /est, la visibilité est satisfaisante; en tous cas, elle lui paraît merveilleuse après les ténèbres de ses étapes précédentes !

Il vole donc tranquille, lorsqu'approchant de Wiltz, il est dans le doute. Il ne retrouve pas le terrain. Se serait-il fourvoyé ? La fatigue, peut-être ? L'excès de confiance, se voyant proche de l'écurie ..? Mais la ville et ses remparts sont vite identifiés ... qu'à cela ne tienne! Voici le plateau de Diekirch, puis la vallée de l'Ernz Blanche ... " LA FAYETTE nous voilà " se dit-il, proche du Kitzebur!

Lorsqu'il aperçoit à sa hauteur une aile volante, de laquelle il s'approche pour les salutations d'usage ! Bah ! Celle-ci s'éloigne ! Près du terrain, il la revoit, s'en approche à nouveau, provoquant une nouvelle fuite de celle-ci. Est-ce là l'accueil du Grand-Duché ? pense-t-il ... *(Note du Hubert : Ben, tiens, je voudrais t'y voir, toi, si une espèce de pirate arborant pavillon noir faisait mine de t'aborder en plein ciel ..!)*

Effectuant son intégration, piste dégagée, notre "compagnon errant" se pose pour la dernière fois de la journée ... (Hi ! hi ! hi ! font les sorcières célestes, qui n'ont pas dit leur dernier mot !)

A peine a-t-il garé sa machine, effectué sa visite postvol ... qu'il remarque un appareil avec un seul pilote à bord, qui s'apprête à rejoindre la piste. S'approchant du pilote qu'il ne connaît pas, il lui demande s'il peut monter à bord et voler avec lui à la rencontre de l'aile fuyante ? D'accord, dit-il, et voilà l'équipage qui s'envole. Dans le ciel de Larochette, plus d'aile en vue et, la nuit venant, le pilote rentre à sa base. Devant le hangar est rangée l'aile fantôme. Son pilote n'est autre que Hubert, "LE REDAC'CHEF du CANARD D'AEROPLUME"! Il l'a bien vu, l'aéronef venant du Nord ! Et si bien vu que, par sécurité pour son passager, il s'éloignait dès que son visiteur volant se faisait trop câlin ...

Cette fois, la nuit tombe, sur le Kitzebur, sur les participants du Tour de Belgique ... et aussi sur le "compagnon errant" à qui une seule musique peut maintenant convenir : La Berceuse de Schubert !

* * * * * *

Comme hier, il pleut toujours sur le Kitzebur à la piste détrempée. Le gros noyer maintenant s'agite sous les rafales. Le chat du hangar s'ébroue sous l'ondée, quettant toujours quelque pitance près du bâtiment. Sous le hangar dont les tôles vibrent à chaque coup de boutoir du vent, il fait sombre ; les machines aux ailes multicolores, inutiles, frémissent sous le ventcoulis ... ...

Seul ! disant adieu au "COMPAGNON-ERRANT", dans la nuit de tous les repos ! ... votre plumitif encore ! VOLE !

Jean-Luc PRIGNOL-

BULLETIN PERIODIQUE D'INFORMATION
AÉROPLUME-LUXEMBOURG

B.P.1456 L-1014 Luxembourg
Tél. 87 94 66

N° 12

LE CANARD D'AEROPLUME

Juillet 1995

VIVE LES VACANCES AU CLUB Aéroplume de MEDernach !

VIVE LE SOLEIL ! VIVE L'ETE ! IL FAIT BEAU ET CHAUD !

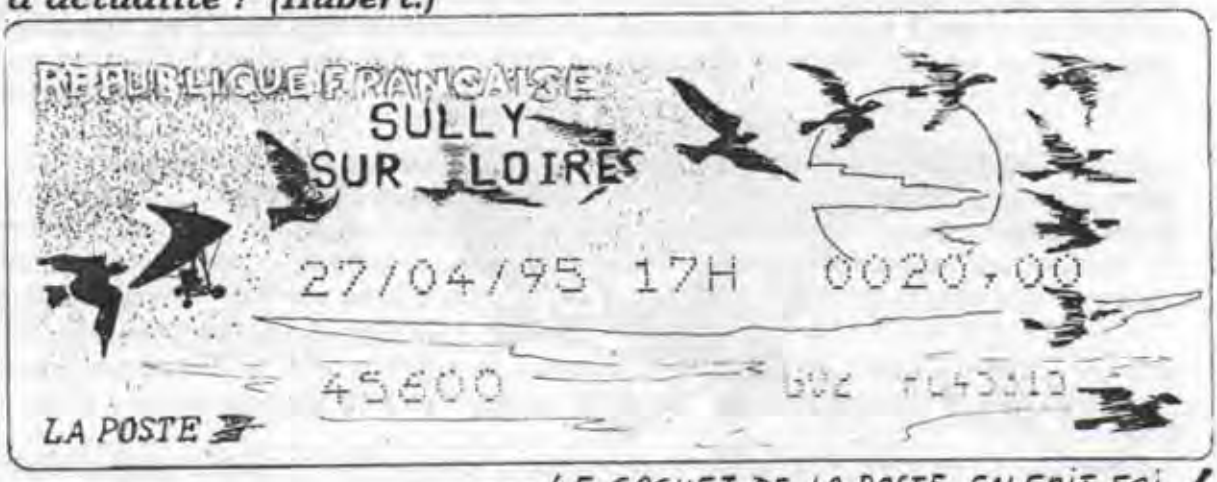


AEROPLUME LUXEMBOURG
KITZEBUR / MEDERNACH

A.G. : LE GRAND LUC !

JEAN-LUC PRIGNOL, volateur à St.Père / Loire

Flash back : nous étions alors en avril, le cachet de la Poste en fait foi. Toi, Jean-Luc, et vous, mes bons lecteurs, me pardonnerez-vous d'avoir tant traîné pour publier ce texte? Oui, tant il est vrai que ce genre d'aventure est toujours d'actualité ! (Hubert.)



---LE CACHET DE LA POSTE EN FAIT FOI !

Prendre les eaux à Vichy (Allier, France), ou prendre l'air pour Medernach au Grand-Duché de Luxembourg ? " To be or not to be ?"
Tel est le dilemme posé par les Assemblées Générales, " les A.G. " le même jour de la FFPLUM et de l'AÉROPLUME.

En cette brumeuse matinée du 5 avril 1995, c'est quand même la fille de l'air que je compte bien prendre, avec mon fidèle pendulaire, partant de St. Gondon sur Loire, pour rejoindre Kitzebur, soit près de 400 Km.!

N'avais-je donc pas déjà oublié ... " les tribulations du compagnon errant " narrées par le menu, dans les colonnes du "Canard" (N°8, 9 et 10) ..? Ma nature d'homme-volant est ainsi faite que dans les sillons des terreurs passées se tracent aussitôt l'espérance des vols futurs !

L'ami Michel qui m'a assisté au montage de l'aile, vient de partir pour son travail... Sur la piste de St.Gondon, terrain de mon club " ***Les Volateurs de St.Père/Loire*** "... il est 7h30. Dans un brouillard dense et froid, il fait 4°c, je poursuis l'équipement de l'ULM. J'ai alors largement le temps de voir et revoir les particularités de l'itinéraire envisagé. Depuis la fin mars nous sommes sous influence anticyclonique avec des brouillards à la dissipation aléatoire et aux zones résiduelles imprévisibles. Pour ma navigation sur une journée entière de vol, dans un déplacement Sud/Nord, des rives de Loire à celles de l'Ernz Blanche, j'ai pris l'option d'utiliser des cartes détaillées au 100.000ème préparées sur mon dérouleur, plus faciles à suivre par mauvaise visibilité; les cartes habituelles au 250.000ème étant emportées dans la sacoche.

L'ULM, l'équipement, les essais moteur effectués ... tout est prêt. Seul, arpentant la piste dans le coton matinal, bousculant d'un pied rageur quelques taupinières trop volumineuses, l'homme guette l'éclaircie libératrice..!

A partir de 10h, des effets de brise se font sentir ... la température s'élève ... enfin, des bases de stratus se dessinnent ..!

... *blang an angh* ...*pout...pout...pou out out...pit...pi-i-i-ït...vraoum vroum vroum vroum...ou-ou-ouuuuu....* comme dirait Hubert (le rédac'chef) et me voilà au début de la piste; après une dernière observation de l'espace aérien, bien restreint, ... *vâââ...vaôum!* j'enlève la machine à la terre ligérienne ! Il est 10h30 et je suis en l'air, à 6 ou 7 heures de vol du Kitzebur ! Après un tour de contrôle moteur satisfaisant et une nouvelle estimation de l'évolution de la visibilité, je prends le cap 45. A bientôt les amis !



La Loire franchie, j'entre dans la forêt d'Orléans pour une traversée d'une vingtaine de kilomètres. Et là, au lieu de s'élever, le plafond redescend ... la Centrale de Dampierre à quelques kilomètres, n'est pas visible ... je n'ai pas de repères au sol et ne peux évaluer mon éventuelle dérive ! Je suis le cap jusqu'à la route que je dois trouver à 8 Km, mais ne la reconnais pas! Je suis contraint à la poursuivre jusqu'à un carrefour où, par chance, je peux lire un panneau routier ! "*Les Choux*" ! Je suis à 500m à l'Ouest de ma route ..! Il y a eu plus de peur que de mal ! Mais il n'y a qu'un quart d'heure que je vole !

Pour me redonner du courage, sur l'air de "*Ah, ça ira ! ça ira ! ça ira !*", j'invoque Eole pour la dissipation de la brume, Phoebus pour éclairer ma route et le Très-Haut pour surveiller les deux autres !

La forêt enfin traversée, j'atteins Châteaurenard où la vallée de l'Ouanne bénéficie d'une trouée claire; j'en profite pour aller saluer, un peu à l'Est, mes amis de Triguères dont les signes chaleureux me redonnent courage et espoir. Je reprends ma route, mais à peine traversé la vallée, je retrouve la brume, me replongeant dans le suivi assidu de ma carte et des repères au sol. Je connais pourtant bien la région, mais par cette faible visibilité, tout se confond insidieusement; seule satisfaction, un vent faible et légèrement de face à droite, ne me posant pas de problème de dérive.

Le premier grand repère que je vais retrouver, c'est avec l'Yonne, la ville de Sens emmitouflée, mais que je salue avec bonheur, pour me positionner avec précision avant la traversée forestière suivante d'une vingtaine de kilomètres, au centre de laquelle j'arrive à repérer le Centre Equestre de mes amis ulmistes de Galbaux, qui ont dû être bien étonnés de mon passage, avec ces excécrables conditions de vol. Mais, des amis saluès, c'est un moment de bonheur partagé ! N'est-il pas vrai ?

Avec Romilly/Seine, la première étape arrive enfin ! Chez ULM Air Champagne où Pascal me fournit le carburant prévu. La machine est contrôlée, tandis que je casse la croûte (NDLR: ici, on ne dîne pas à midi !) le plafond s'élève un peu mais la visibilité horizontale

reste médiocre... Je décide de poursuivre mon vol, remettant mon ultime décision à l'arrivée sur le terrain de Courtisole (au Nord de Chalons/Marne) qui est le milieu de mon voyage.

Dans cette partie du vol, je constate l'arrivée de turbulences, ce qui me laisse présager une amélioration de la visibilité. La base ULM est habituellement vide en semaine, mais j'ai la chance d'y rencontrer un pilote, ce qui me permet de parler vol local et MTO et de prendre la décision définitive de poursuivre ma randonnée jusqu'au terme prévu.

Saluant le moulin de Valmy (*), je me concentre alors pour la prochaine traversée de la forêt de l'Argonne, à 250m d'altitude, et des zones boisées qui lui succèdent jusqu'aux rives de la Meuse. La visibilité se réduit à nouveau mais les turbulences subsistent. Va comprendre ? C'est donc fidèle comme un petit caniche que je renifle la seule route qui traverse le massif forestier avec la chance d'un printemps tardif qui laisse encore visible la route sous les branchages toujours dénudés. Le survol de la Meuse à moins de 500m du point prévu est salué par des "*youpiis!!!*" au Seigneur adressés (et au fin navigateur décernés ! Si ! Si !).

Toutes les zones boisées qui suivirent jusqu'à Villancy, mais semées de repères variés : antennes, monuments de la guerre de 14-18, ne furent que plaisanteries après! Et, virant près du silo quadripode de Villette, c'est d'un pied léger que j'atterris, joyeux, sur le terrain de Villancy. L'aimable accueil de la responsable du club-house est toujours un plaisir, avec son éternelle admiration pour nos papillons multicolores qu'elle accompagne de son au revoir jusqu'au décollage.
Je retrouve alors, à l'Est la vallée de Longwy et à l'Ouest la grande forêt qui remonte jusqu'à Arlon, chemin de croix du "volateur errant" qui faillit bien trouver là son Golgotha !

Mais ce soir, le ciel me fait un clin d'oeil; le vent passe à l'Ouest et un timide soleil m'éclaire jusqu'au terrain ULM de Arlon/Sterpenich. La piste est déserte; seule la buse familière est là, volettant à distance respectable dès que j'immobilise l'ULM au sol. L'oiseau se méfie de l'oiseau mécanique pourtant son ami! Alors que je redécolle arrive Emile qui, fidèle à son habitude, ne peut jamais me saluer avant que je ne sois équipé de pied en cape, le lanceur à la main !

Il me reste 30Km à parcourir jusqu'à Larochette. Avec un vent passé carrément arrière, accompagné d'un soleil couchant intimiste, dorant les écharpes de brume captives dans les vallées, je volette jusqu'à mon petit bijou de Meysembourg où deux pêcheurs vespéraux, aimablement, me rendent mon salut aérien.

Afin que je ne puisse manquer le terrain ULM d'Aéroplume, sis à 5 Km ..., un ami prévoyant (et particulièrement ignorant de mes capacités de navigateur céleste, comme précisé plus avant !) n'a pas manqué d'allumer un feu de position sur la ferme du Kitzebur. Gagné ! J'y suis arrivé ... pile dessus, avec la ronde du pendulaire du "rédac'chef" qui, cette fois, n'a pas eu peur du gros oiseau des rives de Loire ! Après un plané de volatile et un touché de papillon, je termine là ma farouche chevauchée aérienne ...HEU-REUX !!!

A l'AG du club, il sera donc présent " le Grand Luc ", le pilote venu du Sud. Après des heures d'efforts, de doutes, après l'ivresse des espaces et du vent ... qu'il est rassurant de constater qu'avec son génie inventif, l'homme a su trouver un merveilleux moyen de communication et de liberté : l'ULM !

Tandis que je desserre le licol de mon fidèle coursier, une aimable ambassade se dirige vers moi, un serveur et son plateau, un autre à l'accorte tenue, tenant un flacon de champagne luxembourgeois, tous deux accompagnés du pilote de l'accueil céleste dont j'ai parlé tout à l'heure. André, Georges et Hubert, mes anciens élèves, m'entourent de leur amitié ! Si la première mission d'un club, c'est l'accueil, celui que j'ai reçu là aurait été digne " d'un Grand Duc " !

JEAN-LUC PRIGNOL

(*) Victoire des troupes révolutionnaires remportée sur les Prussiens le 20.9.1792, la veille de la proclamation de la Première République

LE CANARD D'AÉROPLUME

N° 13
(ça porte bonheur !)

AOÛT 1995

AÉROPLUME - LUXEMBOURG



MEDERNACH / Kitzebur Tél.87 94 66

BULLETIN PERIODIQUE D'INFORMATION
AÉROPLUME-LUXEMBOURG
B.P.1456 L-1014 Luxembourg
Tél. 87 94 66

AEROPLUME
LUXEMBOURG
KITZEBUR / MEDERNACH

Le retour du GRAND LUC !

JEAN-LUC PRIGNOL, volateur invétéré de St.Père / Loire

Résumé des épisodes précédents : ... Oh! Et puis non; vous n'avez qu'à relire le dernier Canard pour comprendre que ce récit est la suite des aventures de notre Jean-Luc.

Du vent, de la pluie, du froid même ... C'était dehors!
Dans la salle de Medernach, à l'A.G.(l'Assemblée Générale) il fait chaud.
La réunion s'est terminée dans la fièvre, avec la désignation du nouveau Comité. L'air va encore vibrer dans le ciel d'Aéroplume !

J'ai rempli mon devoir de communication "Loire / Alzette"; je peux rejoindre le Loiret et mes élèves de "La Rose des Vents".

Mardi soir, Grégor mon voisin d'étage, me donne le dernier TAF du Findel indiquant des conditions plutôt favorables à mon vol de retour vers le Sud; Jean et Norbert, les Cassandre, s'ingénient eux, à me préparer une nuit agitée avec des prédictions catastrophiques ! Quant à moi, bien à l'abri dans le majestueux et accueillant hangar d'Aéroplume, j'ai préparé et soigné mon coursier aérien préféré; on peut aussi dire, tout simplement , ULM. Pour le retour ? Comme on dit dans les notices :"procéder aux opérations inverses"! Nous l'allons voir !

Mercredi 12 avril, 6h du matin. Des merles joyeux me réveillent, sifflottant une strophe du Printemps des Saisons de Vivaldi... (si! si! si! je l'ai reconnu!) L'air est clair; c'est donc le début d'une belle journée qui s'annonce pour un agréable vol de retour jusqu'à mes pénattes. A peine rasé, le nez aux carreaux ... je vois la cour de la ferme envahie par le brouillard ... ! Ciel ?!

Nous sortons l'ULM devant le hangar où la piste disparaît à quelques mètres. Je poursuis l'arrimage et la préparation de la machine, tandis que le serviable Grégor s'en va me demander le dernier bulletin de l'aéroport de Luxembourg. C'est le même TAF que celui d'hier soir. Nous sommes dubitatifs! Lorsque Grégor me quitte à 8h30 pour aller à son travail, une ligne claire s'inscrit entre deux masses sombres progressant sous un vif courant Nord. Je lui indique que je profiterai du passage de cette zone pour m'envoler. Vers 9h, de gros nuages bas ont réduit l'éclaircie! J'ai compris: c'est un front froid qui s'installe. Il faut fuir ... maintenant!

... *Klangh* ... *pout* ... *et vraoum* ... le tout en abrégé ... et je profite du vent Nord pour vite quiter le Grand Duché, ses vallées et ses forêts piégeantes pour le frêle aéronef que je suis. Je décide quand même de passer par Hünsdorf saluer André, notre nouveau président, l'informant ainsi de mon départ. Franchissant l'Alzette, Hünsdorf est dans la brume et quelques coups d'accélérateur peuvent seuls me signaler aux gens du sol. La visibilité est réduite et la bruine que je rencontre alors altère la lisibilité de mon dérouleur! C'est bouché derrière moi au Nord! Il me faut donc rejoindre au plus vite, par la vallée de la Chiers et l'agglomération de Longwy, l'aérodrome de Villette/Longuyon ... sur lequel j'arrive ... presque par surprise, vu qu'il gîte juste derrière un bois.

Une autre surprise m'attend : personne au Club House! Je ne peux donc pas obtenir d'information MTO pour ma poursuite du vol. C'est une étape de 90Km jusqu'à Courtisols, dont 70 de forêts et zones boisées, 30Km jusqu'à la Meuse et 40 après... De

la plaine ensuite vers Chalons/Marne. La bruine s'est arrêtée, le plafond s'est élevé (un peu), la luminosité augmentant ... je quitte le terrain de Villancy, sans café et sans mon aurevoir habituel. Grandeur et solitude de l'ulmiste volant en semaine !

Une fois encore, me voici face à la forêt, avec de longues langues de brume qui perturbent beaucoup mon suivi des repères. ! Je suis seul... et bien loin encore des rives de ma Loire! *"Si j'avais su, j'aurais pas v'nu!"* comme aurait dit Petit Gibus (La Guerre des Boutons, Joffo).

... La Meuse est enfin atteinte. Un bon point pour mon compas (et pour le navigateur)! Le vent NE maintenant bien établi me permet de voler presque sans dérive; c'est là le concours qu'il me fallait pour faciliter la traversée du massif de l'Argonne. La visibilité s'améliore, mais il est 11h et les turbulences commencent à agiter l'équipage. L'approche de la plaine de Suippes, à mi-chemin de ma destination finale, promets une navigation plus sereine; les vingt derniers kilomètres avant Courtisols me rassurent. Entonnant un hymne à la plaine immense, l'homme est heureux!

Approchant du Moulin de Valmy, un Alpha Jet me croise, à distance raisonnable. Le suivant du regard, j'observe que virant par la gauche, il revient par derrière moi. *A suivre*, pensai-je. Alors qu'un autre se présente, toujours à mon niveau, mais plus près, ... pom...pom...poom, crois-je entendre dans mon casque ... deux autresJets leur succèdent presqu'aussitôt, puis deux autres. Dans mon casque, les ...pom...pom...poom se transforment très nettement en *boûoûm ... boûoûm ... bâ â oûm*, dans un roulement presque continu ... La lumière jaillit! Je traverse un exercice de tir aérien sur le terrain militaire de Suippes. Pourtant, je contrôle que je suis sur une route parallèle à plus de cinq kilomètres du camp?! Par patrouille, une douzaine d'Alfa Jet passeront ainsi proche de moi, les derniers virant plus sérrés pour se représenter en arrière sur le site de tir. En dehors du premier, je suis sûr que les autres connaissent ma présence sur l'axe du terrain ULM proche de Courtisols. Curieusement, habitué que je suis depuis quinze ans aux éternelles intrusions des "avions d'armes" dans ma région de vol, j'ai presqu'observé la noria des Jets comme un simple spectateur, comme si cela ne me concernait pas!

A l'arrivée sur le terrain de Courtisols, je suis rejoint par le président du club qui, m'ayant vu voler au-dessus de chez lui, s'est empressé de venir me saluer et voir si j'ai besoin de carburant. Il a été le bienvenu. Merci, cher pilote/président de votre gentillesse et de votre disponibilité. Lui narrant la visite surprise des Jets tout à l'heure ... il ne s'en montre pas surpris outre mesure! D'ailleurs, tandis que nousdevisons, nous percevons encore très bien les explosions qui se poursuivent plus au Nord. J'étais bien sur ma route normale, me dit-il, mais lorsque le vent est du secteur NE, les Jets se présentant à l'Ouest du site de tir dégagent donc par l'Est et ce bien au-delà de la zone militaire. Habituellement, il n'y a qu'eux dans le ciel, en semaine. NON! Rentrant de l'A.G. dÂéroplume, Jean-Luc était là!

L'étape suivante, jusqu'à Romilly, n'a été qu'une bagarre permanente dans les turbulences pour pouvoir garder un cap, je dirai plutôt un axe de route, zigzaguantde point en point autour de cet axe. Mon atterrissage à Romilly était autant nécessaire pour la préparation de la dernière étape qu'exigée par la fatigue dont j'étais accablé!

Le début de la dernière étape, longue de 130 Km, fut tellement agité, éprouvant, que j'ai dû faire une étape intermédiaire sur l'aérodrome de Pont/Yonne pour reprendre des forces. En redécollant en milieu d'après-midi, je savais ce qui m'attendait pour le reste du parcours! Quelques cent kilomètres de vallées, collines, zones boisées, toutes régions à l'aérologie perturbée ... Un calvaire pour le pauvre ulmiste! Las! La visibilité se réduit à nouveau, mais avec une augmentation des turbulences. Je suis contraint d'abandonner le suivi précis de la carte pour ne m'attacher qu'à de grandes lignes et repères proches

"monumentaux", si je veux avoir la chance d'arriver à destination. Refusant de me dérouter sur Chantillon-Coligny ou plus loin à l'Ouest, Vimory, je fais appel à toute mon énergie pour franchir mon dernier obstacle, les vingt kilomètres de la forêt d'Orléans jusqu'à la Loire.

Les elfes, génies aériens symbolisant la terre, l'air et le feu, ont dû tout mélanger, oubliant que le gentil volateur était dedans. Les dieux n'étaient pas avec moi! Ballotté de tous côtés, seul le vent resté arrière m'était favorable... me tenant pratiquement seul, le cap! Et c'est épuisé que, franchissant la Loire, je retrouve mon terrain de St.Gondon où, sur la piste, le vent haché et plein travers me fait, à l'atterro, un ultime pied de nez! Le vent au sol est franchement fort; les turbulences plus sévères m'empêchant pendant près d'une heure de quitter l'ULM, je dois rester à bord pour contrôler la machine. Isolé, en pleine nature, personne ne peut me voir et me prêter assistance! Et ce n'est que vers 18h que, profitant du passage d'un gros nuage occultant le soleil, je peux dégrouper mon aile. Il me faudra encore plus d'une demi-heure pour, seul, malgré le vent, la rentrer dans le hangar.

Ainsi se termine mon voyage de pélerin à l'occasion de l'Assemblée Générale de l'Aéroplume Luxembourg. Lorsque plus tard, je joindrai au téléphone mon ami Hubert ... "Quelle histoire! Quelle épopée!" dira-t-il (accent et émotion en plus!).Je peux reconnaître que cette période du début du printemps, dans nos contrées, n'est pas la plus favorable aux balades lointaines, à but fixé! Je dois dire aussi que, même avec ce pendulaire bien équipé et que je connais bien,(il ne m'a d'ailleurs causé pas l'hombre d'un souci)... aussi bien au départ de St.Gondon qu'à celui du Kitzebur, je n'aurais poursuivi (voire entamé) le vol si j'avais volé avec la responsabilité d'un passager! Seul, les critères de décision sont plus pointus; les conditions tangentes plus rapprochées; les décisions sont plus impulsives etr les manoeuvres plus instinctives; enfin, les doutes, les erreurs de navigation, les déroutements ne sont pas à partager..! Ni les joies non plus! On voit donc les immenses possibilités que permettent les ULM actuels de tous types, lorsque les conditions météo sont plus favorables, quand on voit ce que l'on peut subir et faire avec ce petit biplace pendulaire équipé d'une aile de 16m².

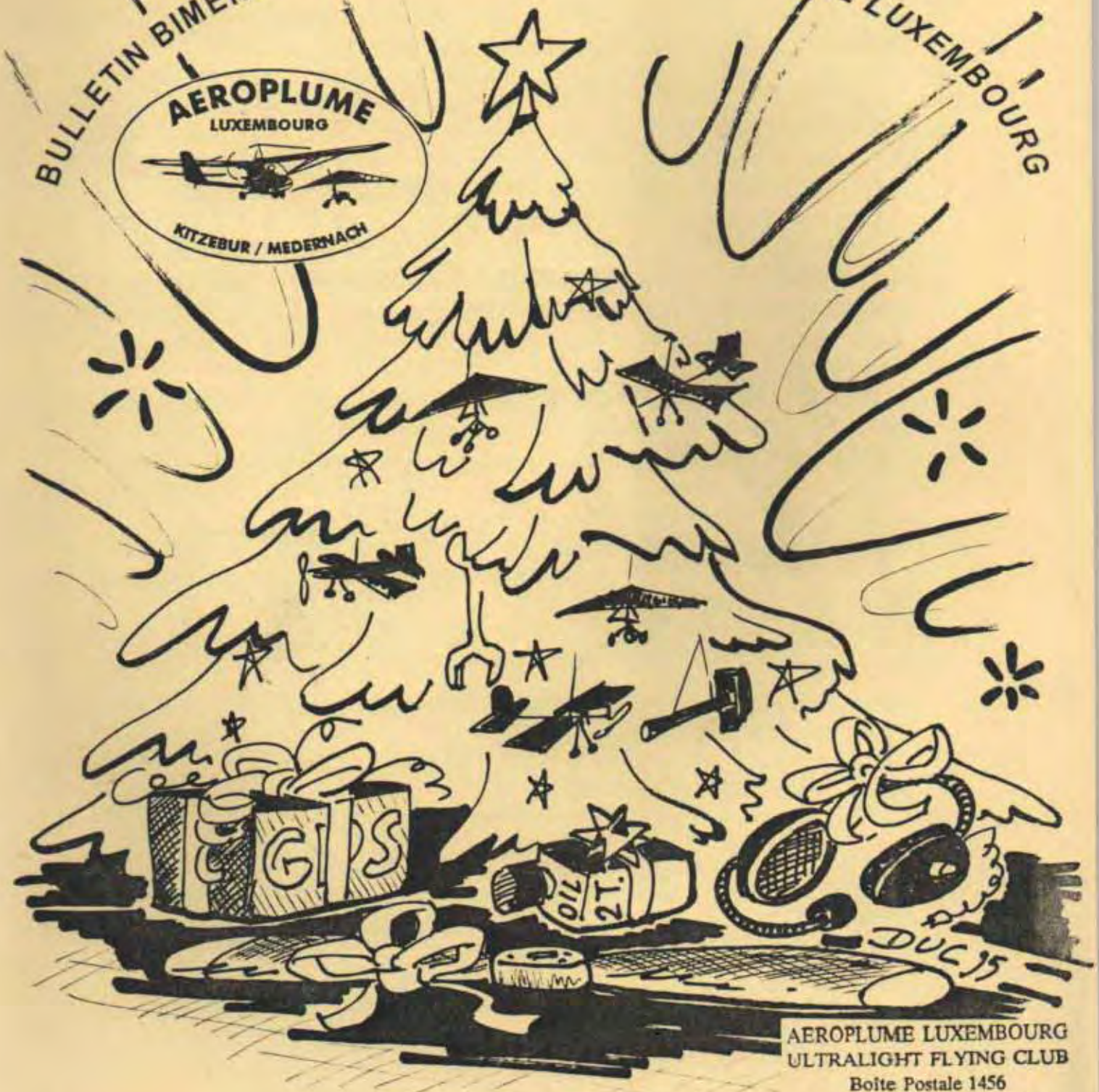
Avec les intenses joies du vol en solo ou à deux... j'ai toujours envie de crier :*L'air, c'est la vie !!*



janvier 1996 N°15

le Canard d'Aéroplume

BULLETIN BIMENSUEL D'INFORMATION D'AÉROPLUME LUXEMBOURG



AEROPLUME LUXEMBOURG
ULTRALIGHT FLYING CLUB
Boite Postale 1456
L-1014 LUXEMBOURG

VEDRINES ET LE CAUDRON G3

Jean-Luc PRIGNOL



Jules Vedrinnes (1881/1919)

AVANT PROPOS : *En dépouillant l'abondant courrier entassé depuis un an sur son bureau, le Rédac'chef a eu l'heureuse surprise d'y trouver les réponses aux questions posées dans le Canard N°9 de janvier 95. Comment, vous ne vous en souvenez plus ? C'était au sujet de Vedrines .:. Là, le temps de consulter votre collection de Canards, ça va vous revenir... Une seule réponse est parvenue à la rédaction, mais quelle réponse ! ! !*

Oui, cher Rédac'Chef, c'est bien le 19.01.1919 que l'aviateur JULES VEDRINES avec son avion Caudron G3 s'est posé à 12h43 sur la terrasse des GALERIES LAFAYETTE, en plein Paris. Voici dans quelles circonstances.

Dès avant la guerre de 1914, la direction du grand magasin parisien *Les Galleries Lafayette* avait créé un prix de 25.000 francs pour le premier aviateur qui réussirait à se poser sur la terrasse de 28m de long et de 12m de large qui couronnait ses nouveaux bâtiments. Une balustrade, haute de plus d'un mètre, cernait cette terrasse, ce qui rendait son approche très difficile, le pilote ne pouvant l'aborder qu'à la limite de la perte de vitesse (du décrochage, dirions-nous). L'annonce de cette prime, pour un exploit aussi dangereux que dépourvu de réelle utilité, avec l'ignorance bien compréhensible du public d'avant 1914, n'avait soulevé que la réprobation. Notons que c'est cette même année 1919 que, le 07 août, le sergent pilote Charles GODEFROY avec son biplan Nieuport 23 passe sous l'Arc de Triomphe à Paris, en protestation contre l'absence de l'aviation dans le ciel, lors du défilé de la Victoire, le 14 juillet. L'aviation avait été représentée par un As de la chasse, le capitaine FONCK, portant le drapeau ... mais à pied !

La guerre terminée, en 19, et le prix n'ayant pas été attribué, Jules VEDRINES décida de s'y attaquer. Pilote et technicien expérimenté, il étudia le problème soigneusement, arrêtant son choix sur un Caudron G3 qu'il jugeait maniable et lent, pouvant atterrir sur une courte distance et freiner rapidement.

LE CAUDRON G3.

Construit depuis 1913, cet avion biplace équipé d'un moteur GNOME rotatif de 80 CV avait une envergure de 13,40m et une hauteur de 2,70m, avec une surface alaire de 27m². Poids au décollage : 778Kg. Vitesse maxi : 115 Km/h. Dès juin 14, il équipa l'une des premières escadrilles françaises. Le pilote POULET, sur G3, s'adjuge le record mondial de durée avec 16h28'de vol. En 1916, le G3 fut affecté aux écoles de pilotage. C'est encore avec un G3 qu'en 1921 l'aviatrice Adrienne BOLLAND franchit la Cordillière des Andes (point culminant : 6.593m). Toujours sur G3, en 1921, le pilote DURAFOUR se posa au Mont-Blanc. Actuellement, un Caudron G3 vole régulièrement pour les besoins de films ou de meetings chez Jean SALIS, à La Ferté Alais.

VEDRINES ET LE CAUDRON G3

L'avion dans la ville, comme le titrait *l'ILLUSTRATION* au lendemain de l'exploit, se préparait activement. A Issy-les-Moulineaux, Vedrines s'entraîna à se poser sur un carré de 20m., puis, le 19 janvier, il tenta sa chance.

Avec une habileté dont la photographie apporte la preuve, souligne le chroniqueur, Vedrines aborda la terrasse, au raz de la balustrade, par l'angle du Boulevard Haussmann et de la chaussée d'Antin. Freiné par le sol spécial et les boudins de sacs de terre qui avaient été disposés là, saisi aux poutres d'empennage par une équipe de manoeuvres, il roula jusqu'aux cabines d'ascenceurs et y détruisit son appareil, mais en sortit indemne. Les débris récupérés servirent à la construction d'une autre machine.



VEDRINES SUR CAUDRON G3 LE 19 JANVIER 1919 VA SE POSER SUR LE TOIT DES GALERIES LAFAYETTE A PARIS. ON DISTINGUE LES HOMMES DE L'EQUIPE DE FREINAGE (MUSEE DE L'AIR).

Aurait-il fallu disposer du Blériot XI de la traversée de la Manche, monoplace de 300 Kg. ou de la Demoiselle de Santos Dumont de 1908, d'un poids au décollage de 118Kg., d'une vitesse d'atterrissage plus faible ... mais tous deux ne se prêtant pas au blocage d'arrêt au sol avec leurs voilures hautes ?

JULES VEDRINES (21.12.1881 / 21.04.1919)

Né à St.Denis, c'était un véritable gamin de Paris. *Bon enfant, pas fier, féru de vitesse, batailleur, courageux, simple*, dit Historama dans sa biographie.

D'abord ouvrier metteur au point aux usines GNOME, il devient mécanicien du pilote anglais Robert Lorraine. Il obtient son brevet de pilote le 5 décembre 1910.

Il débute sa carrière d'aviateur le 27.01.1911 par un raid de 250Km. Juvisy / Melun / Chartres / Versaille / Juvisy. Puis le 28 mars, il vole de Paris à Poitier, 293Km. Il s'attribue des primes importantes et conquiert la célébrité dans la course Paris / Madrid. Ce fut une épreuve riche

en péripéties... Au départ, le 27 janvier 1911, il capote au décollage. Il repart le lendemain à 4 h. du matin. La dernière étape faillit lui être fatale: il cassa du bois près de Burgos, mais il put repartir le lendemain sur l'appareil d'un collègue: Verrept. Vedrines s'adjugea ainsi l'épreuve avec un temps de 20h05'45''.

Dans Le Circuit Européen, il gagna des étapes, eut deux accidents (moteur) et arriva quatrième. Aux Mille Miles du Tour d'Angleterre, il se classa deuxième. Il remporta la Coupe Michelin en parcourant 811 Km dans la même journée, le 9 août 1911. Sur un avion spécial construit par monsieur Bechereau, un ingénieur de chez DEPERDUSSIN, il bat des records de vitesse : 145, 160, 174 Km/h.

En mai 1912, près d'Epinay, il heurta un train lancé à toute allure, s'écroula (NDRL: c'est le moins qu'il pouvait faire !) avec son appareil sur la voie, fut relevé à moitié mort ... et s'en tira avec la Légion d'Honneur (dit toujours le biographe)! Il part ensuite à Chicago gagner la coupe Gordon-Bennet de vitesse.

Fin 1913, il ralie l'Egypte par l'Europe Centrale et l'Asie Mineure, jusqu'au Caire. Il dispose d'un Blériot à moteur Gnome de 80CV, sans équipement spécial. Parti de Villacoublay en octobre, il doir attendre à Nancy pendant un mois les conditions favorables pour s'élancer le 20 novembre d'un seul vol jusqu'à Prague, n'ayant pas obtenu l'autorisation de survoler l'Allemagne, ravitaillant comme il le pouvait avec le pétrole trouvé çà et là. Voyageant avec des cartes imprécises, sans itinéraire fixé à l'avance, ni GPS bien sûr (!), il accomplit sans erreur de route et sans panne les étapes suivantes : Nancy / Prague / Vienne / Belgrade / Sofia le 3 décembre / Tortosa près de Tripoli (Syrie) 700Km dont la traversée du Massif du Taurus à plus de 3.500m., Beyrout / Jaffa / arrivant enfin au Caire le 29 décembre. Quelle épopée !

Arrive la guerre de 14. Il part sur un avion baptisé *La vache* (voyez ce que je veux dire ...); se fait d'abord renvoyer du front pour indiscipline. Réintégré un peu plus tard, le capitaine Brocard le place à l'escadrille 3 qui allait devenir celle des *Cigognes*. Ainsi, Vedrines y forma le jeune Guynemer et devint l'As des missions spéciales: il alla déposer sept agents de renseignements dans les lignes ennemies, alla en rechercher trois, prépara un bombardement de Berlin dont le GQG effrayé en retint la décision.



Vedrines montant à bord de son avion de « missions spéciales » baptisé par lui *La Vache*

Peu après l'Armistice, le 19 janvier 1919, comme relaté plus haut, il effectue l'exploit insensé d'atterrir sur la terrasse des Galeries Lafayette.

Trois mois plus tard, il voulut tenter un Paris / Rome aller et retour en moins de deux jours, comme prélude à un tour du monde. Le 21 avril, il part avec son mécanicien GUILLAIN à bord d'un

bimoteur C23 ; contraint d'atterrir sur panne moteur à St.Rambert d'Albon (Drôme), il dépasse le terrain visé par lui et commet l'imprudence de virer trop près du sol (!!). La perte de vitesse à laquelle Vedrines avait échappé le 19 janvier se poursuivit par une glissade sur l'aile droite et le lourd avion s'écrasa, tuant son équipage.

C'est le peuple de Paris qui conduisit les deux aviateurs à leur repos éternel. Deux héros de l'aviation ... Voilà l'histoire de celui qui fit tant pour le développement de la jeune aviation et pour sa gloire auprès du public émerveillé.

POST-PROPOS :

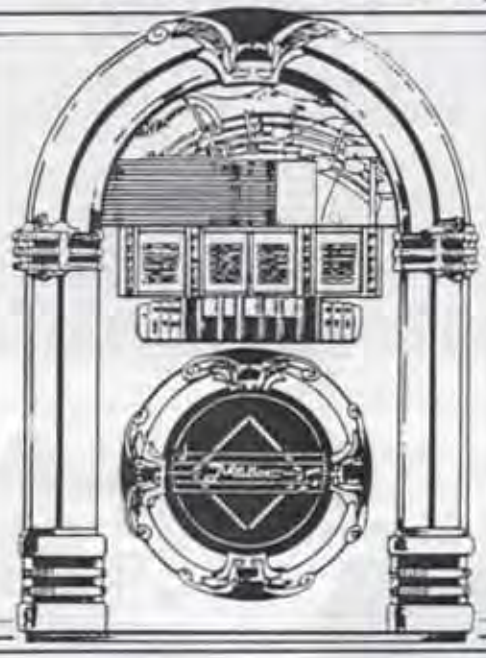
Cher rédac'chef, me dirais-tu *merci* pour ce papier ?! Que nenni ! Car, vois-tu, je ne peux que te dire toute la joie que j'ai pu avoir à parcourir avec ces Héros cette vibrante histoire des Ailes, si vivante et si chère à mon coeur. -Ton fidèle volateur : **Jean-Luc-** (24.02.1995)

Jean Luc
Le Volateur -

LUXEMBOURG - JEUX

37 RUE PRINCIPALE L-7420 CRUCHTEN TEL & FAX **85 95 20**

Location et vente de jeux automatiques pour cafés



JEUX D'OCCASION

POUR PARTICULIERS :

FLIPPERS à partir de 15.000 F
BILLARDS à partir de 30.000 F
KICKERS, JUKE-BOX, ...etc.

matériel rénové, garanti et installé chez-vous .

La Bergerie

SOS - enfants en détresse



173, rue de Warken CCP 15529 - 09 L-9088 Ettelbréck

MARS 1996 N° 16

LE CANARD D´AÉROPLUME

BULLETIN BIMENSUEL D´INFORMATION D´AÉROPLUME-LUXEMBOURG



ON COMPTE SUR TOI POUR L´ASSEMBLEE GENERALE

AÉROPLUME LUXEMBOURG ULTRALIGHT FLYING CLUB B.P.1456 L-1014 LUXEMBOURG

Faits divers : FAIT D'ETE

Que c'est beau ! Du ciel ! — *JEAN-LUC PRIGNOL*

Même sous le 50ème parallèle, cette année-là, au Kitzebur, le soleil est de plomb sous juillet ... La semaine *Porte Ouverte* qui vient de s'ouvrir le samedi 22 juillet 95 connaît déjà une fréquentation prometteuse pour l'avenir (et les finances d'Aéroplume).

Dans le ciel du Grand Duché, la " Ligne Aérienne : Birkelt / Nommern / Beaufort Campings ", avec ses pilotes décidés et pleins d'énergie, occupe l'espace en rotations serrées ...

Entre deux pleins de réservoirs, le pilote du Sky Walker ... (N.D.R.Ch. = note du rédac'chef : pour ceux qui auraient la mémoire courte, le pilote du Sky, c'était notre T.G.V. Jean-Luc) ... répond au téléphone. *Je pense venir en vol demain* lui dit son interlocuteur. *Y aura-t-il quelqu'un ? Puis-je me poser ? J'arriverai entre midi et midi-trente...* Le plein refait, une gorgée fraîche avalée, notre pilote reprend sa place, en vol, sur la "ligne" qu'il assurera avec les autres jusqu'au coucher du soleil.

Lundi, dès potron-minet, les vols ont vite commencé afin de profiter de l'air calme avant le début de la convection, constatant qu'il allait encore faire chaud aujourd'hui! *Bah!* se dit-il in petto, *notre voyageur annoncé hier va probablement renoncer à affronter les thermiques qui s'annoncent ! Les derniers amateurs de vol se sont envolés ! (Hi! Hi!)* ...

... lorsque sur les coups de midi une voiture belge arrive, de laquelle descend une aimable conductrice. *Je suis la femme du pilote d'ULM qui a annoncé hier son arrivée sur votre terrain. Il sera là vers midi trente ou quarante!* En attendant son pilote de mari, la dame se réconcilie avec la chaleur étouffante dont elle souffrait dans sa voiture, auprès d'un Elbling bien frais, dégusté à l'ombre du hangar, s'assurant auprès de moi qu'il y en eut encore, très frais, pour son pilote à sa descente d'ULM. (Vous voyez ! Même par ce temps caniculaire, l'attention conjugale, ça existe !)

La grande piste est sèche, immobile et sans voix ... lorsqu'un murmure grandissant parvient du nord ... *C'est lui!* s'écrie-t-elle dans un bond, désignant un point dans l'azur; *C'est le Chikinox!* (Il est midi trente cinq!). Et c'est en approche directe que sur la 06 écrasée de soleil, l'ULM se pose, n'en finissant plus de sauter/rouler ... sur un sol pelé, sec et craquelé. Le bel oiseau, bec rouge et ailes d'or, s'approche et c'est sous nos applaudissements qu'il s'immobilise près du hangar.

A bord, sous leurs coiffures d'argent, deux visages ensoleillés nous sourient. Le pilote dégage les écouteurs et libère son passager à qui je prête assistance pour le sortir de l'appareil. Le passager ? C'est une rayonnante passagère, en robe fluide qui, sur l'herbe rase, pose un délicat escarpin verni, pied de princesse sur le sol

sauvage! *Que c'est beau..! du ciel! les forêts, les vallées du Luxembourg! Que c'est beau !* C'est le cri de JEANNE, le cri d'une Mamie de 85 ans !

A l'ombre bienfaisante du parasol "Coca-Cola", installés près du mât MTO, les voyageurs du ciel et de la route réclament avec force et impatience l'Elbling frais que je sers aussitôt, sous leurs acclamations. Nous profitons alors d'un instant de fraîcheur dans la canicule grand-ducale qui nous permet de faire joyeusement connaissance. Le Chikinox vient de Liernu en Belgique, à quelques 90 Km., piloté par André (65 ans), accompagné de Belle-Maman, l'assistance étant assurée par la fille/épouse de ceux-ci.



MAMY DU CIEL !

André raconte : *Je ne pouvais pas décoller plus tôt ; les thermiques nous ont bien un peu agité, surtout à l'approche du Grand-Duché et particulièrement près de l'arrivée au Kitzebur!*

Tout s'est très bien passé, dit Mamie Jeanne; *il faut bien que le vent fasse son office!* ajoute-t-elle malicieusement, dans un éclat de rire général. *En plus, il faisait bon en l'air, plus frais qu'ici! Heureusement qu'il y a ce délicieux et rafraîchissant vin luxembourgeois !*

Nos amis belges désirant déjeuner (pardon, Rédac'chef : DINER !) au restaurant, je les dirige vers Berdorf, chez Norbert, notre pilote-constructeur-modéliste qui saura les accueillir aéronautiquement.

... Mais il faut bien repartir ! André, le pilote, prépare la machine; le plein fait, les contrôles effectués sous le soleil accablant du Kitzebur, l'ULM belge 00737 attend son équipage. Avec la chaleur de cet après-midi, le terrain ULM d'Aéroplume

n'est pas encore envahi par la cohorte de nos campeurs amateurs de visions aériennes de "leur" camping, ce qui me permet de deviser gaiement en m'occupant de nos aimables visiteurs.

Observant les conditions MTO, nous voyons que les thermiques sont toujours actifs. *Ne peux-tu pas décoller un peu plus tard ?* demandais-je à André. *Vous risquez d'être encore bousculés quelque peu ... - Si mon pilote est tranquille, je le suis aussi !* me lance vivement Jeanne dans un éclat de rire qui emporte la décision de son " pilote de gendre ". *Et puis, j'ai hâte de retrouver les si jolis paysages que j'ai pu admirer en venant ici,* poursuit notre insatiable "jouïsseuse de l'air"!

Avec nos bons voeux, va ! Pour Liernu en vol. Aimable Mamie Jeanne ! C'est dit : André, le pilote/époux salue son assistante/épouse; Mamie Jeanne lui adresse ainsi qu'à moi un vibrant au revoir. Le moteur chauffe. André assure les écouteurs de l'interphone de bord sur les oreilles de sa gracieuse passagère dont un rayon de soleil fait briller la chevelure argentée qui volette dans le souffle de l'hélice. Avec un dernier regard joyeux de l'équipage, l'ULM s'ébranle vers la piste, serrant au plus près la clôture longeant la route... VRRAAAOUOUM ... le Rotax 447, avec les deux passagers (bon poids) et les 31° de l'air ambiant a bien de la peine, passant les une, deux, trois premières bosses, à s'arracher et passer en bout de piste tout juste au dessus des blés mûrs. Ouf pour tous !



UN CHIKINOX MÊLANT SON CHANT AU CONCERT CÉLESTE DES LIBELLULES ET DES PAPILLONS

Un passage de courtoisie d'André nous permet de nous adresser un ultime au revoir. Mêlant son chant au concert céleste des libellules, des papillons ... dans le ciel du Luxembourg, le Chikinox d'André emporte vers son nouveau bonheur Jeanne, la Grand-Mère de notre ciel estival !

Jean-Luc

le Canard d'AEROPLUME

N°18 / juillet 96



PORTE OUVERTE du 20 au 28 juillet

AEROPLUME
KITZEBUR
LUXEMBOURG

BULLETIN BIMESTRIEL D'INFORMATION D'AÉROPLUME-LUXEMBOURG ULTRALIGHT FLYING CLUB BP 1406 L-1014 Luxembourg



DE !

TRADUCTION :

VACHE DE SOLEIL !



Est-il encore à présenter ? Infatigable bourlingueur, Très Grand Volateur devant l'Eternel, il manie aussi bien la plume en l'air qu'assis à sa table de travail. Il nous époustoufle autant par l'audace de ses aventures que par celle de sa ponctuation. Si vous vous sentez capable de suivre ce narrateur de haute voltige, bonne lecture en compagnie de...

...Jean-Luc PRIGNOL

Les yeux agrandis par la vision magestueuse de Chambord ! les LULUS sont rentrés *at home* ! La Pentecôte nous a retrouvés, frileux auprès des cheminées ...

Ce lundi de début Juin ... un soleil généreux nous annonce enfin les joies estivales, avec ce vent qui, délicieusement vient du Nord ... Je prépare fébrilement mon voyage de jeudi, vers Montpezat et les Pyrénées, soit 1500 Km en solo et sans GPS.

Mardi. Toujours les mêmes conditions MTO ! C'est joyeusement que j'organise la grande théorie de mes quelques 5m² de cartes avec moulte répétitions des pliages internes et des dépliages en vol du double volet du porte-cartes ... mon tableau de bord ... attaché avec des sandows sur les genoux !

Mercredi. Journée cruciale, avec l'organisation et l'arrimage des bagages et du carburant embarqué. Je trouve de nouvelles astuces de fixation des bidons, plus pratiques à détacher, mais l'ultime installation révèle une gène de la manette des gaz par le tableau de bord ; je rebidouille et rentre à St.Père satisfait.

A moi les Pyrénées et la moitié du ciel de France ..!

Shéhérazade accompagnant le début de mon sommeil ... Le TGV heureux, rêve ! ... Après une bonne nuit réparatrice, c'est l'oeil frais qu'à cinq heures, je me précipite vers ma MTO personnelle (les cheminées de la Centrale de Dampierre). Le ciel est clair, le vent est faible, tiens ! il est passé au Sud ! Tout va bien. Je me recouche. Mais une demi-heure plus tard, telle une sentinelle surprise dans sa faction, je me retrouve debout ...

... il faut que je décolle au plus tôt ! car, avec le vent du Sud vont se poser des problèmes d'autonomie, donc d'escales nouvelles à envisager ! Aux accents de la symphonie militaire de Haydn, je suis vite prêt. Sautant

dans ma voiture, il est 6h15 lorsque j'arrive sur le terrain de St.Gondon. L'ULM est vite sorti et monté rapidement.

Tandis que je termine la fixation des affaires ... je remarque une bande de brume masquant le champ voisin ! Je n'ai pas le temps de respirer ... que celui-ci m'enveloppe, avec la piste ! Je poursuis mon équipement, avec la combinaison de vol que, ne pouvant la ranger dans les bagages, je suis obligé de revêtir. Il fait déjà 24°au sol! Ainsi équipé, je patiente, l'arme au pied (toujours la sentinelle !) confiant, attendant que le vent Sud dégage le sol...

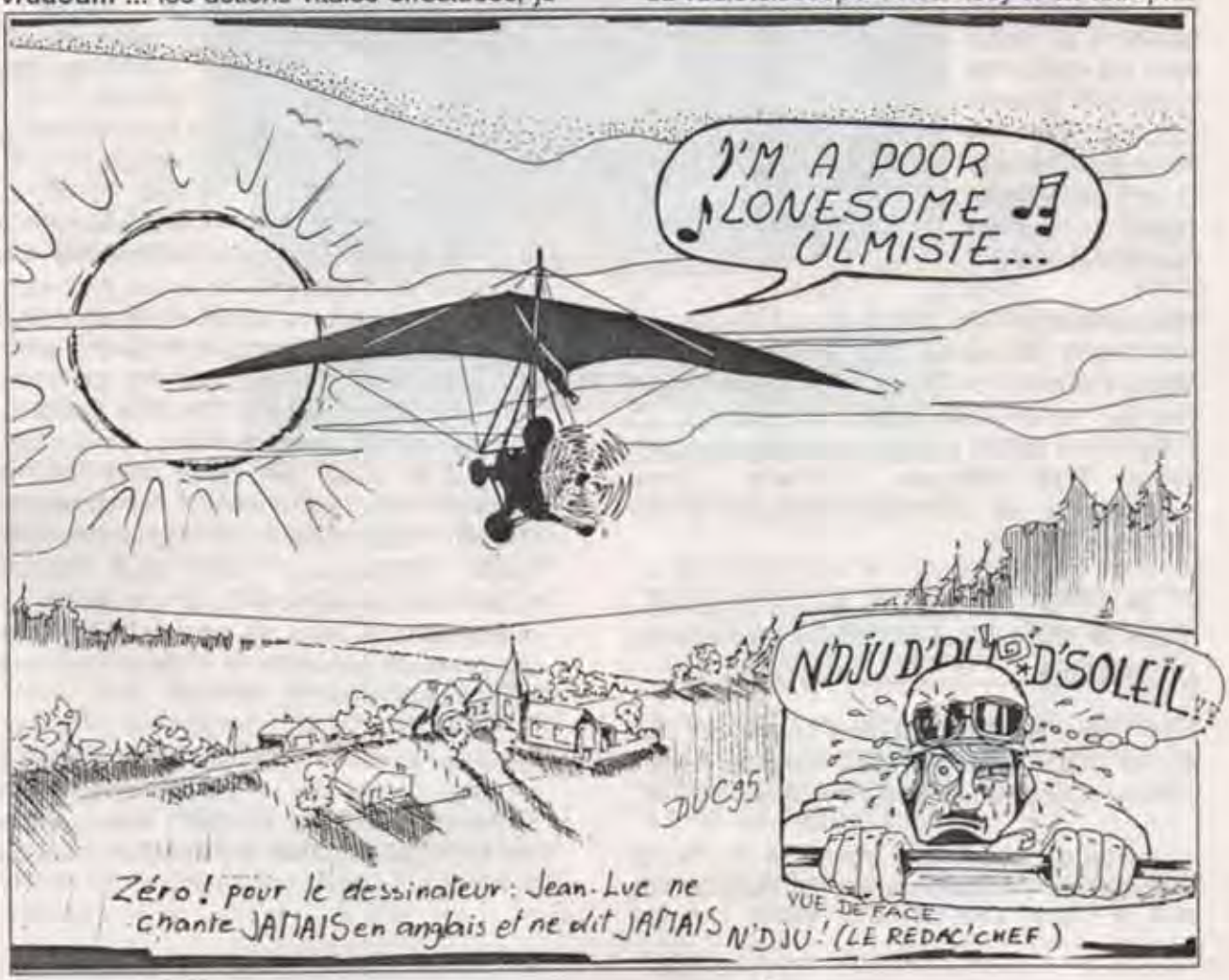
Ce n'est qu'à 7h15 que le vent comble mes voeux .... Mais je découvre, avec surprise, qu'il s'est renforcé, et est passé au 200 ! Mon cap est au 210 ! Aïe !

Assis attaché, le tableau de bord assuré par les sandows ... C'est le moment du départ ! Un coup de lanceur et ... brreett... vroum... **vraaoum** ... les actions vitales effectuées, je remonte la 18", comme disent les aviateurs . Plein gaz ... une gerbe lumineuse s'élance dans le ciel ! *P.plum IV* et son pilote s'installent dans leur paradis !

Leur paradis ? Nous l'allons voir !

... le ciel est pur, c'est vrai, et la première étape prévue qui comporte 120 km de zones boisées sur les 150 jusqu'à Argenton s/Creuse présente, avec le soleil levant dans le dos, une visibilité satisfaisante. L'air est calme, une dérive faible de 10°Est avec un vent qui semble se renforcer au Sud; à bord, tout va bien. Le pilote est planant !

Lorsque j'atteins mon premier repère, l'aérodrome d'Aubigny/Nère, je constate que j'ai parcouru 25 km, ce qui fait 60km/h. Il y a donc déjà plus de 20 Km/h de vent contre moi ! Je suis donc tenu de serrer ma route au plus près ... et, hélas, malgré les forêts, de rester à 300 m/sol au lieu des 1.000 prévus. Dans ces conditions de vol, le repère du radiotélescope de Nancay n'en finit plus



... d'être repéré, ... la traversée de la forêt de Vierzon ... est interminable ! Je n'ai fait que 70 Km !

Il est à peine 8h30, 6h30 au soleil, donc, et je commence à subir des thermiques, ce qui me permet de constater, avec plaisir, que les arrimages de bord sont satisfaisants et que, lors du changement de face de lecture de la carte, la fixation du tableau de bord est opérationnelle. (une manoeuvre comme celle-là ! c'est quand-même à voir ?)

Enfin, j'ai sous les les yeux la route directe jusqu'à Argenton/Creuse, dont l'aérodrome figure au ras du bas du tableau.



Une vache dans la prairie aux chèvres !

Maintenant, je n'ai plus le temps de penser au Grand Meaulnes, ou de fredonner la Valse Brillante de Chopin ! (Au regret, Alain fournier et George Sand, nos pays) (*) toutes mes forces étant mobilisées pour faire pièce aux caprices insistants, quasi permanents et conjugués d'Eole et de Phoebus !

(*) le pilote survolant les Aix d'Angillon, patrie du Grand Meaulnes et Nohant, résidence de Georges Sand.

"Un pilote d'ULM doit être aussi un peu sportif ! Que diantre ! - Oui, Seigneur ! Mais pourvu que ça dure, pas, trop, longtemps !!!"

Au large d'Issoudun, la traversée du champ d'antennes hertziennes de St.Valentin me fait l'effet d'un kaléidoscope remontrant toujours les mêmes images ... J'ai parcouru 100km, le contrôle de ma consommation fait apparaître un débit plutôt supérieur à la normale... Je réalise surtout que je n'ai fait que 100 Km en 2 heures ! Comme il m'en reste 50 jusqu'à Argenton, c'est donc une heure de carburant qui m'est nécessaire, sans marge de sécurité ! Je vais m'y trouver "ric rac"!

Les thermiques ! Le vent qui forcit ! Le carburant juste ! Plein le dos et plein les bras! Après la traversée interminaaable de la fôret au Sud de Châteauroux ... le TGV pense à la vache ! J'aperçois enfin Argenton/ Creuse, le terrain ... est ... encore... à ... dix ... kilomètres ! Je n'en finis plus de mes contorsions des contrôles de carburant. Au cours de l'ultime estimation, avant ma décision de poursuivre ou non jusqu'à la piste que je vois à 2 km de là ... un thermique vachard me basculant plus que sauvagement ! je crois percevoir comme un raté de carburation. Va savoir ? Mais d'un coup, les deux bois qui me séparent encore du terrain me paraissent une fin malhonnête pour stigmatiser cette étape valeureuse. Un seul espace m'apparaît *satisfaisant* pour me poser, au moins dans le sens du vent MTO. Prenant ma pente de descente, le moteur crachouille ... (Il y avait urgence, donc !).

C'est un carré de 200m de côté, champ de fourrage occupé par un troupeau de chèvres présentement à la fin de l'atterro... Une volumineuse et haute construction sous moi

et au fond de la zone, le premier bois avant l'aérodrome, avec de hauts feuillus.

Au passage au ras des batiments aux toitures surchauffées, je reçois de magistrales gifles qui me décalent de mon axe choisi... et pourtant, devant profiter du début du champ sous l'effet du vent et hors de l'effet de gradient des arbres du fond, je dois augmenter ma pente, tout en contrôlant la barre que les thermiques m'arrache des mains, malgré mes gros gants d'hiver !

Enfin la libération du sol ... où je me pose, épuisé ! J'en ai même oublié les chèvres ! Je profite de ma position bien dans l'axe du vent pour me reprendre un peu ... avant d'essayer de relancer le moteur, qui repart ... au second coup ... et malgré le foin haut (mon hélice est blindée) après quelques ratés, j'atteins le début du champ où ... De moi ou de lui, je ne sais ce qui a arrêté le moteur !?

Et les chèvres ? Au lancé du moteur, le chef du troupeau s'est avancé de quelques mètres, puis, s'arrêtant, tous on rebroute !



Remontage d'une aile avec Jeannot et les joyeux retraités volants.

Sous le soleil de Mosney (2 km au Nord du terrain), baignant de sueur dans ma combinaison de vol, la gorge brûlante, bras gourds de trop d'efforts ... je jette : gants, tableau de bord, casque et combinaison ... j'assure l'aile au mieux ... et me jette dans le foin chaud et odorant ...

Dans une muette méditation, le pilote entonne un hymne d'action de grâce au Seigneur des Volateurs !

Mais quand même ! En panne d'essence après 2h55 de vol et avoir parcouru 143 km, à 2 Km du point d'estimation ..?! J'ai fait une vache !

Vache de soleil ! Hein !

Je dois faire la visite de tous les batiments pour enfin être alerté par une radio qu'écoute une aimable personne. *C'est la valise RTL, vous comprenez ?*me dit-elle.
- Je suis dans le champ de vos chèvres, mais tout va bien. Je vais faire de l'essence, puis redécoller.
- Je vous ai à peine entendu, dit-elle, *et pensai que vous alliez vers l'aérodrome ...*
Gentille madame ! J'aurais bien voulu ! Sûr, Bill !

Après avoir débroussaillé quelques herbes trop génantes, sur la piste ; les mains lavées, un verre d'eau fraîche dégusté comme un Gevrey Chambertin ... les chèvres et leur chef ne s'intéressant pas à l'ULM ... sous un soleil encore plus chaud, avec des thermiques encore plus mal élevés ... dans l'air agité qui me fait tutoyer les grands arbres proches, je suis en l'air ... et c'est bousculé dans tous les sens qu'en 7 minutes je parcours les 2 kilomètres qui me séparaient de la piste en herbe, ventée à plus de 30 km/h, surchauffée, où j'arrive non sans peine à garer, protégé, l'ULM contre le côté Sud du hangar. L'ULM attaché ... je suis "posé"!

J'apprends que le moniteur ULM, venu ce matin, avec ce temps, est reparti et ne reviendra probablement que dans la soirée. Je ne pouvais que l'attendre !

Vers 16h, des ulmistes arrivent, suivis de Jeannot le moniteur, qui se révèle être un ancien camarades des débuts du VOL LIBRE au Puy de Dome.

Jeannot m'indique que le temps actuel dure depuis presqu'une semaine et que le vent

du Sud ne faiblit que très tard ; ce qui ne me permettrait pas de rejoindre St. Junien, près de Limoges, à environ 100 km. D'ailleurs, il n'y a personne sur le terrain ULM. Je me rangerai à son conseil ! Une bonne nuit dans la caravane du club, et si le lendemain matin, le vent n'est plus au Sud, poursuivre mon vol jusqu'à Montpezat ; dans le cas contraire ... à la fraîche, repartir dare-dare pour St.Gondon !

Mettant à profit le temps mort généré par la MTO, Jeannot et une joyeuse équipe de retraités volants m'invitent à participer au remontage d'une aile de retour de révision pour le doyen du groupe dit "Sauvignon" (76 ans).

Le terrain d'Argenton/Creuse, dans trois hangars, compte une cinquantaine d'ULM pendulaires, presqu'exclusivement équipés de moteurs 4 temps Volkswagen. En fin de journée, quelques vols sont effectués, plus par bravade ! Tandis que nous évoquions mon vol de ce matin, avec cette vache à deux kilomètres du terrain, il s'est révélé que, sur dix pilotes expérimentés, six , comme moi, auraient pris la décision de vacher ... et quatre auraient pris celle de poursuivre jusqu'à l'aérodrome ; les six premiers avaient de 60 à 76 ans et les quatre autres de 25 à 30 ans. ?!?!

Après une sympathique soirée, je choisis de dormir dans le bureau où j'aurai une vue directe sur la piste et sur la *biroute*... et je plonge dans un sommeil ... sans vent et sans thermiques !

Le jour n'est pas levé que je suis réveillé par le claquement des tôles des hangars. J'ai compris : le vent est toujours du Sud ! J'attends l'aurore pour constater que le vent est bien Sud, avec déjà 20 km/h et il fait 25°; le ciel est dégagé au Nord. Ma décision est vite prise : si je veux ne pas rester bloqué ici plusieurs jours, il faut repartir vers St.Gondon, d'urgence ...

Prêt rapidement, je décolle à 6h15.

Les conditions de vol ne sont pas comparables à celles d'hier au vol aller, les thermiques ne sont pas encore formées, mais elles sont remplacées par des turbulences anarchiques; avec le soleil levant, de face, la visibilité est très mauvaise. Heureusement, des verrières, par leur éclat, me signalent les agglomérations ; mais grâce à la vitesse lente de ma progression hier, j'ai pu bien photographier le paysage et visualiser de nombreux repères et, malgré un bon compas, à la vitesse où je vole au retour ... je me serais plus sûrement retrouvé à Tours qu'à Gien !

A l'aller : 145 km/h en 3 heures; pour le retour : 1h30 (et bien sûr, un demi-plein de consommation) soit 50 à 100 km/h. Si ce retour est resté fatiguant, mais avec une durée de moitié celle de l'aller, avec moins de préoccupations, je suis arrivé à St.Gondon plus vif et plus serein.

Vous avez bien compris ! que le périple de 1500 km, en une dizaine de jours, avec le but sublime des Pyrénées s'est terminé ... avec ces 300 km de vol et cette unique étape !

Comment ? Ce TGV qui vole dans des temps de chien, vole vers le Nord en hiver, se fait bloquer par quelques pluies ou averses de neige, ici ou là ... mais, qui de St.Gondon à Matagne ou à Medernach toujours arrive ! Comment ce TGV-là, dis-je, en plein ciel estival se voit-il contraint à *capituler* ?

VACHE DE SOLEIL ! direz-vous ?

A bientôt, à un de ces jours Les Pyrénées, car, aujourd'hui comme hier, je veux crier ...

L'AIR C'EST LA VIE !!!!!

Pour le Canard d'Aéroplume,
le TGV :

Jay Luc

Nota : Cette période aérologique a duré 15 jours.
Nota du Canard pour les *bleus* qui ne connaissent pas encore très bien Jean-Luc:
TGV = Très Grand Volateur.

LE CANARD D'AEROPLUME

n°21 mars 97



bulletin trimestriel d'information
d'Aéroplume-Luxembourg
ULTRALIGHT FLYING CLUB - BP 1456 LUXEMBOURG TEL.87 94 66

« Le CANARD d'AEROPLUME » N°23 - Mars 1997 -

RECIT :

LES LILAS DE L'AUTOMNE

TGV JEAN-LUC PRIGNOL

En vous contant dans le N°8 de juillet du Canard d'Aéroplume ***Vache de Soleil***, n'avais-je pas implicitement pris rendez-vous avec vous pour la suite de mes aventures **"en vol vers Montpezat"** ?

Ayant retenu cette période de mi-septembre, traditionnellement agréable en nos contrées ... cette fois-ci, votre TGV ne va pas s'en laisser conter par les fantaisies de la MTO ! Nous l'allons voir !



Jean-Luc Prignol

Tout comme en juin, une longue séquence anticyclonique ne peut qu'être favorable à la reprise de mon projet de grande balade : St.Gondon (Loiret) / Montpezat / les Pyrénées et retour, soit environ 1500 Km en une dizaine de jours. La préparation de l'ULM et de mon équipement est peaufinée. J'emporte en plus un GPS et pour parer aux ennuis de mes vols du début de l'année, j'ai une large provision de piles.

Mardi 17 septembre, ciel bleu, vent Nord de 10km, les prévisions n'annoncent pas de changement de temps avant les Pyrénées dont je serai à près de 200km au Nord.

1 / Enfin ! Montpezat ! Me voilà !

Dès le décollage de mon terrain de St.Gondon, j'ai la conviction que ma balade va se dérouler, écrite comme sur les portées de la Symphonie Pastorale de Beethoven, avec son gracieux coucou pour guide. Le TGV rêve ? Jusqu'à Argenton/Creuse, tout va bien et c'est avec une pensée un peu ironique que je survole le site de ma vache de juin avant de me poser sur le terrain proche où je fais une étape carburant.
Les conditions MTO sont identiques lorsque je redécolle pour St.Junien (à l'ouest de Limoges).

Cette fois-ci, je suis bien en route vers Montpezat ! En ce début d'après-midi, avec le ciel bleu, je commence à subir des thermiques qui me feront danser jusqu'à St. Junien où, sur la piste en béton surchauffée, j'effectue une cocasse *valse à mille temps* ! Arrêt casse-croûte, carburant et relaxe.
Quand je repars de St. Junien, mon joli vent Nord du matin est passé au Sud, 10 à 20 Km/h en plein dans le nez, mais le ciel se couvrant, les courants thermiques faiblissent, puis disparaissent. Ouf ! Merci pour mes pauvres muscles! Le vent se renforce, lui, m'obligeant à faire une étape de précaution carburant sur l'aérodrome de Périgueux.

La dernière étape pour Montpezat, 90 km, ne paraît pas poser de problème MTO, m'indique le contrôleur de la tour, des grains annoncés en fin de soirée ne devant concerner que les Pyrénées. Las ! A peine une demi-heure après, traversant la Dordogne, le ciel se charge, puis arrive de la bruine; à l'approche de Villeneuve/Lot, c'est carrément la pluie. Je me trouve enfermé dans la vallée du Lot et n'ai plus qu'une seule issue, la suivre jusqu'à Montpezat. Facile à dire ! Comme en revenant de Rethel en mars, de la buée s'est formée sous ma visière et sur mes demi-lunettes de vue... Parlez-en à notre ami André Melcher ! *Et ton G.P.S.?* me direz-vous. **Wouhicht !** Il est tombé en rade dès le début de la première étape au bout d'une vingtaine de minutes ... Ayant à chaque étape remis des piles neuves, le processus s'est répété jusqu'à Périgueux où, au décollage, il s'est évanoui définitivement ... me laissant développer mes inestimables qualités de navigateur !

C'est dans ces conditions que, vers 19 heures, la visibilité devenant nulle sous la pluie, je fais un

atterrissage d'urgence. Un vrai triangle des Bermudes ! J'apprendrai peu après que j'ai fait une vache à un kilomètre de la Base St.Ex !!!

Il fait nuit maintenant. Sous la pluie qui redouble, les phares ondulant sur la route proche projettent dans le décor lunaire des ombres fantomatiques ... L'ulmiste, votre bon TGV, est abandonné du tous et du Ciel ! Mais, d'une maison voisine dissimulée par les taillis apparaît soudain un homme qui, d'un sourire, transforme le cirque tragique en presque paradis ! *On va sortir votre ULM de là et vous pourrez le garer sans le démonter, pour la nuit,*



Dans les lilas des Indes (au centre : mon *Zorro*)

dans mon jardin. Zorro est arrivé ! Aidé de deux pilotes arrivés de la Base St.Ex, l'appareil est extirpé du terrain chaotique et boueux et transporté, par dessus le fossé ... dirigé dans le jardin de mon aimable sauveur. Tandis que mes amis me conduisent en voiture à la Base de Montpezat, je rends grâce au Seigneur de la fin heureuse de cette journée de vol mouvementée ; avec une pensée reconnaissante pour « PPLUM IV », mon valeureux oiseau motorisé qui, cette nuit, comme en récompense, reposera dans son jardin des Espérides, les lilas des Indes lui tressant une fleurie guirlande d'honneur.

Et c'est sur une remorque que, le lendemain, l'ULM fait une entrée peu glorieuse à St.Ex ! Mais vite remonté, vérifié, contrôlé, il se retrouve pour un vol d'essai à l'issue duquel il effectue son arrivée officielle sur la piste de Montpezat.

Enfin ! Le TGV est chez les Boucherat !

Mais eux, où sont-ils, les Boucherat ? Le mauvais temps que je viens de rencontrer en arrivant ici, eux le subissent déjà depuis plusieurs jours, les retenant sur place dans leur rallye en Espagne, avec onze machines ! Seuls ou en bande, les ulmistes subissent le même sort météorologique. C'est ce que l'on nomme ***la glorieuse fraternité de l'air !***

2 / Les figues de Jean - Pierre !

La dépression ayant pris ses quartiers sur le Golfe de Gascogne, les nuages restant accrochés aux Pyrénées, je prendrai les miens à la Base : une semaine sans réussir à m'éloigner. A chaque tentative de progression vers le Sud, j'ai été obligé de rebrousser chemin, et quand je dis *obligé*, c'est bien *obligé* qu'il faut comprendre !

Ainsi cloué au sol, j'ai le temps de faire connaissance avec les gens de St.Ex : tout d'abord Sarah, la secrétaire, fraîche et lisse comme une prune d'Agen (et non comme un pruneau !) dont le sourire du sud-ouest donnerait un coup de soleil à un canal des Flandres ! Il y a Pascal, le mécano présentement occupé à charger un container pour le Gabon avec un Buccaneer, un Coyote et que sais-je encore ... Des instructeurs : Michel qui, après les efforts de la saison estivale, va prendre un peu de champs ! Reste Jean-Pierre, un fort Gascon qui, de la culture de la terre, est passé, pour le bonheur des élèves, à la culture de l'ULM. C'est lui qui, à ce moment, anime un stage d'élèves instructeurs. Qui n'a pas assisté aux cours MTO de Jean-Pierre n'a pas encore saisi ce qu'apprendre joyeusement veut dire. Et que dire encore de ses délicieuses figues cueillies sous l'ondée matinale ? J'espère avoir la joie de retrouver ce charmant compagnon professionnel à l'occasion de mon prochain stage de renouvellement de mon habilitation d'instructeur ULM. Il y a Henri, aussi, ce régional et souriant retraité qui instruit sur le Sky Ranger et eut le bonheur de partager ma chambre (!). Comment oublier Francis, ce jeune et joyeux génie de l'électricité qui effectua le branchement de mon GPS sur la console de mon ULM (GPS qui ne lui en sut pas gré)?

A quelques jours de là, les pilotes du Rallye ULM rentrent d'Espagne ... en bus ! L'équipe de St.Ex se trouve renforcée de Philippe et Maryline, les Boucherat, patrons de la Base, qui m'accueillent plus que fraternellement. *Patience et longueur de*

temps... leur avais-je bien dit !

Retrouvant leurs bureaux, ils retrouvent aussi leurs soucis ... comme cette menace sur la poursuite de l'activité de leur Base, par exemple. Vous voyez, Même une entreprise créée sur un site depuis 14 ans peut être à la merci d'un voisinage malveillant! Nota : je viens d'apprendre qu'à la suite d'une récente réunion de concertation avec l'Administration et les personnes concernées, la sujétion sur l'activité de la Base est levée. Youpiii !

Un jour, avec Henri, l'instructeur multiaxes, ne pouvant y aller en vol, nous nous rendons en voiture au meeting du club ULM de Maubec et y rencontrons sur son terrain, Pierre Pouchès, Monsieur Ecole de Mécanique de la FFPLUM, aussi à l'aise devant un cassoulet que devant un moteur Rotax. Le lendemain, téméraire à l'extrême, j'ai poussé un vol jusqu'à ... Montréal, au sud de Condom, mais à seulement 60 km de Montpezat. Ce jour là, n'ayant parcouru que 130 km, j'ai surtout volé dans ma tête vers les grands espaces canadiens !

Je profite donc de mon activité confinée au sol pour préparer mon itinéraire de retour en épluchant le nouveau guide des terrains ULM , et complète utilement ma banque de données pour le retour d'usine de mon GPS. Bien sûr, l'occupation de tous, les uns pour le retour d'Espagne et moi celui à St.Gondon était l'édition et l'étude des bulletins MTO tirés par l'ordinateur. C'est fou ce que l'on peut apprendre lorsqu'on travaille en groupe !

3 / Angoulème la chaleureuse.

Plusieurs fois reporté, mon départ est enfin décidé, car une nouvelle aggravation est annoncée pour la fin de la journée sur le Bordelais, qui devant se prolonger plusieurs jours. Il faut que je profite de cette matinée calme pour échapper à cette perturbation. Le retour envisagé par Libourne - Angoulème - Poitiers - Tours et la Loire est modifié ; je vais rentrer par Marmande - Libourne - Angoulème - Montmorillon - Vierzon et enfin St.Gondon. Mais le brouillard tarde à se dissiper et ce n'est qu'en début d'après-midi, qu'après d'émouvants adieux, je quitte l'attachante Base St.Ex. Au revoir, Montpezat !

A peine quitté les collines de la vallée du Lot que des stratus arrivent sud-ouest, annulant alors même l'étape de Libourne par Marmande. Je vais rejoindre Angoulème direct et voir ensuite.

Jusqu'à la jolie cité médiévale de Ste Foix La Grande, 50 km après Montpezat, malgré les nuages filant bas, la navigation n'est pas trop difficile, mais j'ai maintenant à traverser une zone forestière d'une soixantaine de kilomètres ... y jouer à cache-cache avec les stratus ... c'est trop ! Je me déroute à l'Ouest, hélas pour le vent, jusqu'à la vallée de la Dronne que je rejoins à La Roche Chalais, dans la bruine ! A partir de là, n'ayant aucun terrain connu sur l'itinéraire, avec un vent devenu favorable et malgré la bruine et quelques grains, je poursuis en suivant la route d'Angoulème jusqu'à ses faubourgs. En quelques instants le ciel s'éclaircit m'offrant, dans la lumière d'automne, le superbe spectacle des remparts de la ville illuminée, ce qui réchauffe le coeur du pauvre ulmiste éprouvé ! Je reconnais alors les Sources de la Touvre dont le survol ranime en moi d'agréables souvenirs, et découvre peu à peu, majestueux, l'aérodrome d'Angoulème Champniers. Il est bien tard pour poursuivre jusqu'à Montmorillon. A l'ouest et au nord, le ciel est chargé. Ne trouvant pas le petit terrain ULM au N.-O. de la ville, je me présente sur l'aérodrome ; observant la manoeuvre d'un Robin en école, je me pose derrière lui sur la piste en herbe, me garant en bout des installations, près du poste à essence. A peine l'appareil attaché qu'arrive une voiture de service dont le conducteur s'enquiert d'abord de savoir si tout allait bien, puis de s'intéresser à la machine. Peu après arrive une autre personne, souriante, m'assurant avoir bien fait, dans ces conditions MTO de me poser ici, même sans radio. Je pourrai avoir de l'essence et il



21.09.96: sur la Base St.Ex de Montpezat. (avec Jean-Pierre, l'instructeur et Francis le mécano électricien)

Vierzon où je traverse le seule zone dégagée de tout mon voyage, le domaine d'implantation des relais hertziens de tous poils. Visibilité O.K., vent de sud-ouest favorable ...

5 / St. Gondon, me revoilà !

Au nord de Vierzon, au-delà de la vallée du Cher, le ciel est couvert ; alors que je pénètre dans la forêt, je constate que la Sologne est bouchée... et je recommence la sempiternelle valse/hésitation : bruine, pluie, écart de route, tant et si bien que je me retrouve à tourner à 90° autour de ma route : le vent est passé nord-ouest et je ne peux rejoindre Aubigny, en pleine forêt. Il doit me rester une quarantaine de kilomètres à parcourir, mais dans ces conditions et avec le vent contre moi, je risque d'être juste en carburant pour arriver à ma base.

J'en suis là de mes réflexions lorsqu'une brusque ondée m'oblige à me poser d'urgence. Je suis à Henrichemont, à l'est de ma route prévue et à 45 km de St.Gondon. Je complète mon carburant et mets à profit la période de pluie pour préparer ma piste de décollage : enlever les cailloux gênants, enfoncer du talon dans la terre mouillée les plus petits, et me tracer dans la jachère une ligne-guide pour ma roue avant. C'est mouillé et transpirant que, profitant d'une accalmie, je m'évade de la glaise qui retenait l'homme et la machine.

Contournant l'extrémité Est de la Sologne, je me retrouve en pays de connaissance et, malgré les nuages qui courent sur la vallée de la Loire, après ce dernier coup de pied de l'âne, de la MTO, c'est avec un timide soleil couchant que j'arrive sur mon terrain où je me pose avec délice... Mon brave PPLUM IV, mon coursier céleste, rentré, séché, nettoyé, c'est dans un grand fauteuil profond que je m'abîme, devant un bon café, que je me remets de mes émotions avec la chaleureuse commisération de mes amis Rancoeur qui savent si bien ce que galère et voler veulent dire.

Que ce soit donc par les frimas de l'hiver, avec les bousculants thermiques de l'été ou dans l'automne fantasque, cette année 1996, en Belgique, au Luxembourg ou dans le vivant Sud-Ouest ne sera pas celle dont on pourra dire qu'elle fut celle des *longs vols tranquilles* !



Mais, à coup sûr, ce sera celle d'un *long fleuve agité* ... de souvenirs et d'amitiés. N'est-ce pas là le sens et la raison de notre activité ultra-légère ? ...qui, encore une fois, me fait dire avec joie :

l'air, c'est la Vie !!!

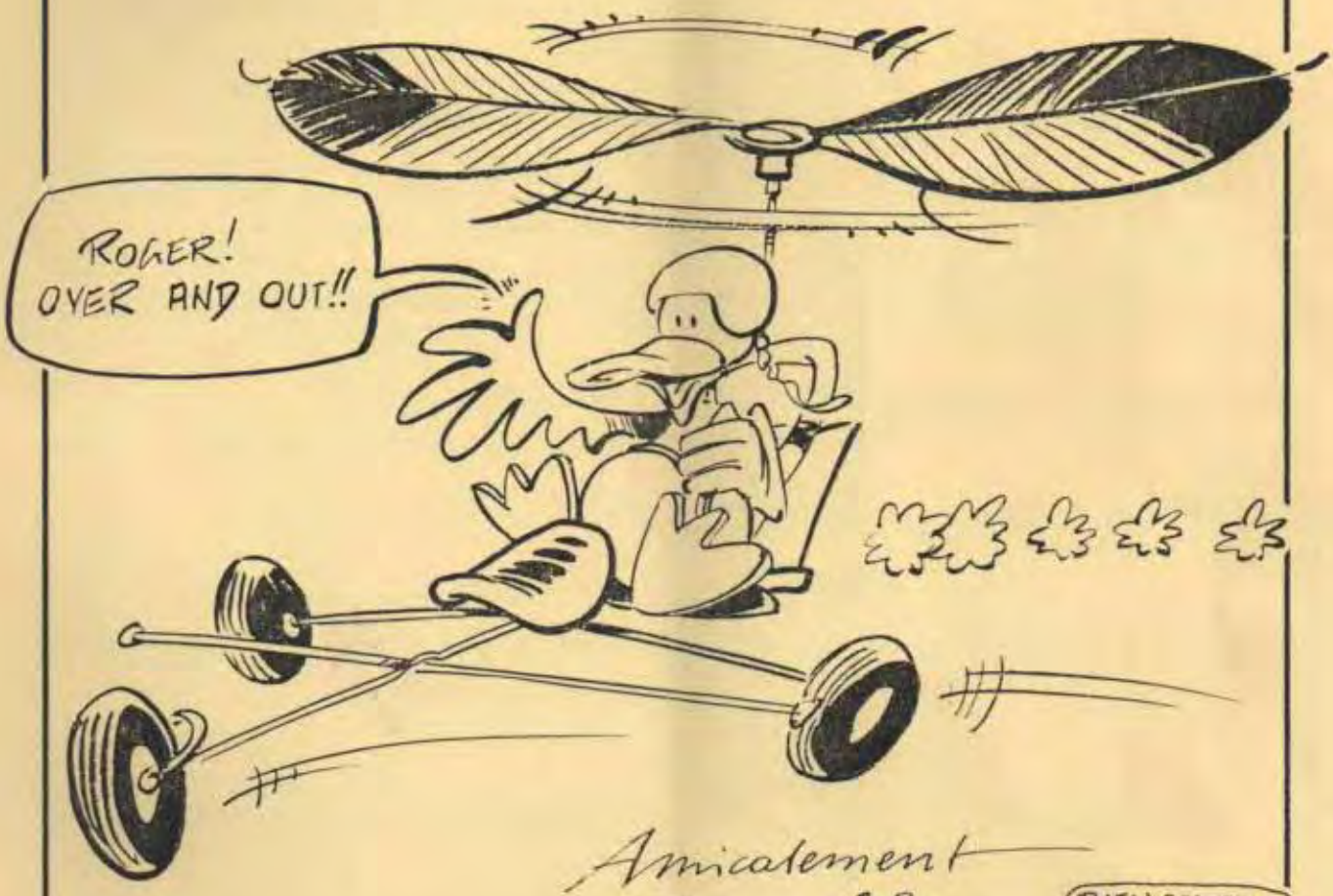
Avec mes plus fidèles amitiés -

Duc -

le Canard d'AÉROPLUME

N° 22

juin 1997



BULLETIN TRIMESTRIEL D'INFORMATION
D'AÉROPLUME-LUXEMBOURG
ULTRALIGHT FLYING CLUB - BP 1456 - L.1014 LUXEMBOURG

Le Canard d'Aéroplume -
N°22 - Juin 1997 -

CONSTRUIRE ... S'INSTRUIRE ... ET

... VOLER A DOUZE ANS !

JEAN-LUC PRIGNOL

Montgolfières, biplans acrobates, gros porteurs, jets traceurs, planeurs gracieux et parachutes graciles, deltas audacieux, gros et modèles réduits aussi vrais que nature ... tous animent notre ciel, et depuis plus d'un siècle ... nous font rêver !

Mais depuis une dizaine d'années, de drôles de petits engins volants colorés, bourdonnant et virevoltant autour de nous, les « ULM », viennent raviver nos vieux rêves d'espace et de liberté. On lève les yeux, les suivant un moment du regard ... puis !



Votre TGV : Jean-Luc PRIGNOL

En ce début de l'année 1987, pour un groupe de jeunes du ***Collège d'Enseignement Secondaire (CES) Robert d'Amilly*** (40 Km au nord de St.Gondon, Loiret, lieu du rallye Aéroplume de l'Ascension 1995) il n'y avait pas que les yeux d'une poignée de gosses émerveillés qui suivaient les gracieuse évolutions de ces ULM. Il y avait aussi les coeurs dans lesquels, jour après jour, s'installait le désir de voler.

De voler ? Oui ! Mais avec l'engin qu'ils auraient construit eux-mêmes ! Belle et généreuse ambition pour des enfants de 11 à 14 ans, et qui trouve un écho au Collège, auprès de professeurs de leurs classes de 5 et 6ème. Alors, dans le cadre d'un *Projet d'Action Educative* (PAE) au sein du *Foyer Socio-Educatif* du Collège, une équipe élèves-professeurs est crée. Cette équipe s'informe sur l'ULM et prend l'initiative qui va déclencher le processus créatif ; ils se rendent au « 8ème Rassemblement ULM de Blois », haut lieu de l'activité et de la promotion de l'ULM. Ils prennent contact avec le club *Hommes Volants*, font le relevé des plans d'une structure d'ULM pendulaire biplace et s'informent sur les moteurs et les ailes du commerce ...

De retour à leur collège, des groupes de travail sont constitués et, pour permettre le lancement du projet de construction de l'ULM, les délégués élus créent « l'Entreprise Scolaire AIR ET ESPACE » placée sous la houlette de François, le professeur de technologie : mécanique et informatique. Le train est sur les rails ! Ou plutôt, l'ULM est sur sa piste d'envol ! Du courage, bien sûr ils en ont, ces jeunes élèves, et de la volonté; de la constance, ces prof's du collège, qui vont explorer tout ce qui doit leur permettre de faire avancer le projet. A l'intérieur du collège, c'est l'agitation et la cogitation, mais on regarde aussi vers l'extérieur : déplacements dans la région parisienne au Salon Aéronautique du Bourget, visite de l'Aérospatiale aux Mureaux pour la fusée Ariane et aussi chez les militaires de la base aérienne d'Orléans-Bricy, avec ses Transalls.

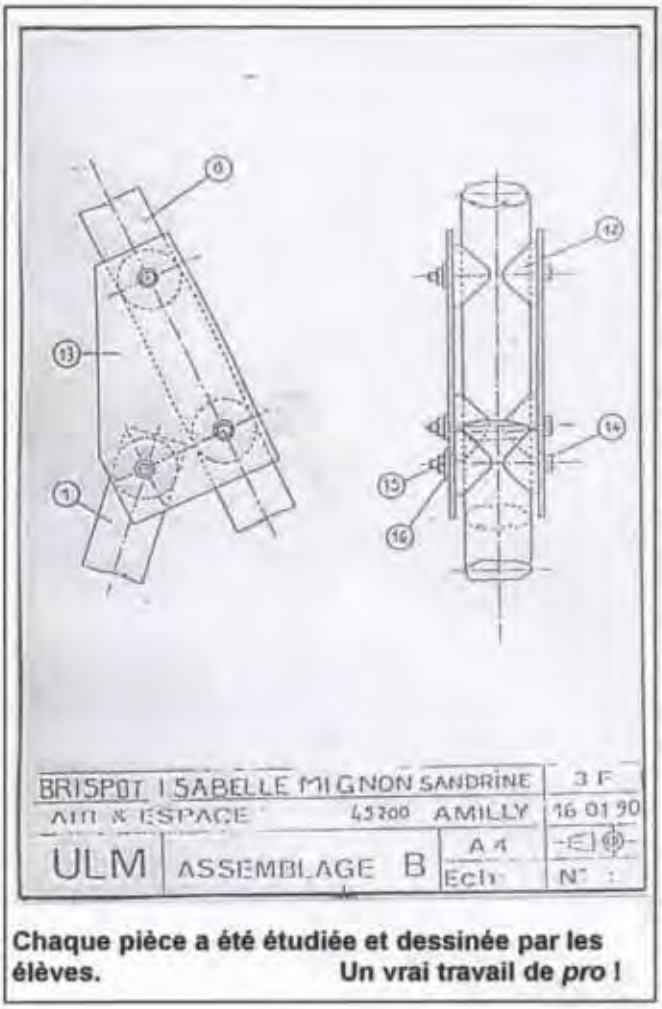
En septembre 1989, un groupe **AIR ET ESPACE** conduit par François participe pendant une semaine à la préparation du « 9ème Rassemblement ULM de Blois » ... et commence à voler avec Gaby, un animateur du Club de Blois. Air et Espace entre en relation avec un instructeur ULM qui pourrait assurer le suivi technique pendant la construction de l'appareil, procéder aux essais en vol, rédiger le dossier technique et assurer ensuite la formation des élèves et les amener au brevet ULM.

Votre TGV vient d'entrer dans sa plus belle aventure aéronautique !

Le début de l'année scolaire 1989/90, avec la poursuite d'un nouveau Projet d'Action Educative, voit le début de réalisation du chariot ULM et, du même coup, révèle les besoins financiers nécessaires à la poursuite du projet. Les élèves, avec le concours des professeurs du collège, se lancent dans la recherche de moyens: décembre 1989, organisation d'une *Bourse aux Jouets*, une soirée *disco* pour avril 1990... Ils projettent aussi une action ambitieuse : obtenir le concours financier d'entreprises locales, et c'est avec fierté qu'au cours d'une réunion du collège, le 6 février 1990, en présence de tous les participants au projet que le Président de « Air et Espace »(un élève de 13 ans) avec le Principal du collège, signent une convention de partenariat *Collège-Entreprise* avec plusieurs établissements de la région.



Vimory, décembre 1990 : l'ULM construit par les jeunes du CES d'Amilly



Chaque pièce a été étudiée et dessinée par les élèves. Un vrai travail de *pro* !

L'appui technique est recherché auprès du Lycée Technique de Chesnoy et de deux usines proches. Une collaboration est aussi instaurée avec le Lycée Professionnel de Jeunes Filles Jeannette Verdier, pour la réalisation de combinaisons de pilotes.

Entre temps, en février 1990, nous organisons une semaine « Classe-Vilette » à la *Cité des Sciences* à Paris sur les thèmes : météo, aéronautique et espace, avec une journée météo et planétarium au *Palais de la Découverte*. On voit ici que, si les jeunes du collège ont les yeux tournés vers le ciel, ils n'en ont pas moins les pieds sur terre, et, poursuivant patiemment la réalisation de leur ULM, ils accumulent déjà les connaissances nécessaires à leur future condition de pilote. D'ailleurs,

dès janvier 1990, sur le terrain de Vimory (proche du collège) et malgré le froid, sur un ULM biplace mis à ma disposition par l'un de mes élèves du club *Les Volateurs de St.Père/Loire*, je leur dispense déjà les premières leçons de pilotage et leur fait découvrir, du ciel, entre Montargis et Sully, leur belle région.

Ces premiers vols vont se révéler être un puissant stimulant, pour les élèves bien sûr, mais aussi pour les enseignants et les parents. La poursuite de la mise au point et du montage du chariot est menée activement.

Grâce au partenariat avec les entreprises locales dont nous avons parlé plus haut, le moteur Rotax de 50cv est acheté et une aile FUN18 retenue en mars nous est livrée en juin 1990.

Après deux semaines fébriles consacrées aux détails de finition, le mardi 26 juin 1990, au dernier jour de l'année scolaire ... le chariot en remorque, l'aile installée sur la galerie, le prof de technologie conduit l'ULM sur le terrain de Vimory où je vais pouvoir procéder aux divers essais au sol, et, si possible, en vol...



21.04.90, salle Jean Vilar à Amilly : présentation de l'ULM monté et de l'équipe des jeunes constructeurs.

Mais je demande quelques modifications et des réglages sont nécessaires, qui sont effectués sur le champs (hi! hi! hi!) par l'équipe de construction venue en force avec outillage.

En fin d'après-midi, *l'instructeur-pilote d'essai* s'aligne sur la grande piste de l'aérodrome de Montargis/Vimory ... Mettant les gaz, l'ULM conçu et construit par les jeunes élèves du Collège Robert Schumann d'Amilly s'élève dans le ciel pur de cette belle et émouvante soirée estivale ! Deo Gratias et bravo à tous !

Après quelques vols de mise au point, le comportement de l'ensemble Chariot-moteur-aile me paraissant satisfaisant, j'invite à prendre place à bord, pour le premier vol à deux, l'un des jeunes constructeurs. Puis ce sera le prof de technologie animateur du projet. Ces premiers vols en biplace donnant totale satisfaction, j'invite alors au vol les autres élèves et des parents ayant activement soutenu le projet. Et c'est la fête pour tous ! Ainsi, pour le premier contact de l'ULM avec le ciel du Loiret, ce sont treize personnes qui auront volé avec « l'ULM des Collégiens »!

Durant les vacances scolaires qui suivent, j'effectue les essais réglementaires et rédige le dossier technique exigé pour la demande d'identification d'un ULM biplace de construction amateur.

Bien sûr, après les vacances, tous se retrouvent, fin août, à Blois pour le dixième rassemblement ULM; mais l'ULM, lui, arrive sur remorque ..! Au décollage pour Blois, le frein défectueux de la roue avant a bloqué net, à pleine puissance, et a fait capoter l'aile... L'ensemble est réparé sur le terrain de Blois et l'appareil peut être présenté pour concourir à la Coupe de la Construction Amateur.

Et c'est avec une légitime fierté que tous se voient récompensés avec le premier prix de la construction amateur, qu'en tant qu'animateur du Rassemblement, j'ai la joie de remettre à François, le prof' locomotive du projet.

La rentrée scolaire 1990/91 voit les élèves de troisième quitter le Collège pour les lycées, et l'arrivée au Collège d'une nouvelle génération en classe de 6ème. C'est la nécessaire occasion de restructurer l'équipe avec des éléments pouvant y travailler durant les trois mois à venir. Afin de poursuivre le travail entrepris au Collège depuis 1987 tout en permettant la participation des anciens élèves,

de leurs parents et amis ayant développé les projets, et pour permettre de trouver des concours et moyens au-delà de ceux du Collège, « l'Entreprise Scolaire AIR ET ESPACE » se transforme en « Association AIR ET ESPACE ».



Méchoui AIR et ESPACE 18.11.90 : baptême d'un nouveau membre , élève du CES : MATHIEU (11½ ans.)

Je reprends aussitôt la préparation technique et les cours pratiques en vol pour les élèves pouvant atteindre leurs 15 ans, l'âge du brevet ULM, dans l'année scolaire.

Les cours théoriques sont suivis assidûment et la plus grande difficulté aura été de faire accepter par l'Administration de l'Aviation Civile que je présente aux sessions d'examens du théorique ULM des candidats en culottes courtes !

Enfin! En février et en juin 1991, sur les six élèves et deux adultes présentés, deux élèves de 13 et 14 ans sont reçus, avec les aimables félicitations du président du jury et sous nos bravos ! Au cours de l'été 1991, deux des premiers élèves *lâchés* sur l'ULM pendulaire qu'ils ont construit obtiennent le brevet de pilote d'ULM.

Entre temps, de nombreuses actions auprès des entreprises, des collectivités locales et de la Presse sont menées pour financer la formation en vol et aussi quelques projets ambitieux : construction d'un hangar, stages et voyages à Vézelay, Royan, et aussi un périple à Kiev en Ukraine.

Pour soutenir leurs actions, une plaquette documentée est réalisée par les élèves ; de vrais pros !

Le projet fou d'enfants de 11 à 14 ans était donc bien réalisable ! Si des adultes, dont deux responsables, en ont accompagné la réalisation, il faut bien comprendre que : l'idée du projet, la conception, les calculs, les recherches techniques, les croquis et la construction de l'ULM, les documents publicitaires et les démarches auprès des entreprises ... ont été le fait exclusif des « élèves - constructeurs ».

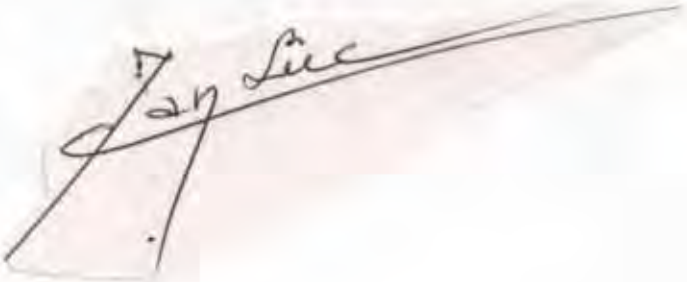
Au cours du méchoui qu'ils avaient organisé le 18 novembre 1990, sur le terrain de Vimory, je questionne un jeune que j'embarque pour son premier vol : *Que viens-tu faire avec nous ? - Construire l'ULM, apprendre ...*

et VOLER !!!

Mathieu avait 11 ans. Et c'est pour ça que je crie encore une fois :

l'air, c'est la vie !

Votre TGV, **Jean-Luc PRIGNOL**



LE CANARD
D'AEROPLUME

NOVEMBRE 1997 — **N° 24**



BULLETIN TRIMESTRIEL D'INFORMATION D'*AÉROPLUME-LUXEMBOURG*
ULTRALIGHT FLYING CLUB - BP 1456 L-1014 LUXEMBOURG

Récit d'aventure :

UN VOL HEUREUX !

JEAN-LUC PRIGNOL 01.10.1997



Jean-Luc PRIGNOL

Dans la presse ultra légère, on relate les grands raids, on rend compte des compétitions et championnats, on publie des récits, des « vols catastrophe » à la Jean-Luc ou Bécassine, par exemple ! C'est super ! On a tout dit. Je vais vous narrer un vol sans histoire.

Début septembre, depuis le Rassemblement ULM de Blois, un puissant anticyclone nous fait vivre ce que l'on nomme « un été indien »; ciel pur, vent Est/Nord fort jusqu'à 20 à 30 Km/h l'après-midi. Tout cela est bien bon pour le touriste, pour la balade en forêt et la baignade, pour les amoureux bien sûr ... mais pour l'ulmiste ? me direz-vous ? C'est le temps des longues observations du ciel, des fumées, des panaches (réduits en raison de l'air insaturé) des tours des centrales nucléaires, nos observatoires aérologiques privilégiés; c'est le temps du suivi de la MTO à la télé. Oui! C'est aussi le tout pour la famille et le temps du bichonnage de l'ULM.

1. DU BROUILLARD, JE PARS !

Mon dernier vol de l'année au Grand-Duché de Luxembourg, prévu vers le 20 du mois, se trouve donc suspendu à l'évolution des actuelles conditions MTO. Mais l'anticyclone est tenace. Effectuant quelques vols-tests, à chaque fois je me suis retrouvé *comme bouchon de Champagne* dans le ciel de Loire !

Nous voici le vendredi 26 septembre; écoutant distraitement le prévisionniste du bulletin vol à voile matinal ... « *on notera un affaiblissement de la dorsale anticyclonique, une légère poussée de l'air chaud méditerranéen avec un léger recul du flux d'Est froid...* » Ai-je bien entendu ? Je reprends le bulletin : j'ai bien compris. En fin de journée je constate l'évolution annoncée. J'ai pris ma décision : si samedi matin à l'aube il y a du brouillard, donc pas de vent (comme depuis trois semaines) je pars pour le Luxembourg, un vol Sud/Nord de 400 kilomètres.

Le lendemain, l'oeil ouvert, je ne distingue même pas mes bouleaux ... Entraîné par un vif concerto pour orgue de Handel, je suis vite préparé et c'est avec les anti-brouillards allumés que je me rends sur le terrain des Volateurs à St.Gondon (Loiret). J'ai largement le temps de préparer PPLUM IV mon pendulaire avant que le brouillard ne se dissipe. Souhaitant décoller vers neuf heures et au plus tard à onze, limite que je me suis fixée pour valider le voyage, mes amis Michel et Bruno, qui travaillent à l'entretien de leur Coyote, m'aident et me soutiennent jusqu'au départ.

Peu après 10 heures, le soleil perce et le brouillard s'élève rapidement. Je suis alors vite en l'air où j'ai la surprise de constater, dès la Loire franchie, que la forêt d'Orléans est dégagée; le soleil n'étant déjà plus de face, j'ai donc une visibilité très satisfaisante. Le retard dû au brouillard m'a somme toute été favorable. J'ai une légère dérive Est, avec une vitesse sol de 70 Km/h, ce qui est ma vitesse propre et qui me satisfait. J'en profite pour faire une directe Romilly / Seine sans toucher Pont / Yonne.

2. L'YONNE LANGUISSANTE.

Sur cette voie aérienne que je pratique depuis plusieurs années, jamais je n'ai trouvé de conditions de vol aussi agréables. Alors, je m'abandonne tout à mon rêve ... les yeux ouverts « grand angle » pour tout saisir de la forêt ensoleillée aux teintes préautomnales, au vert toujours trop tendre des golfs, et même la sagesse des véhicules sur la nationale 7 ... Ici, une coulée ocre traverse plaines et bocages ... Une transsaharienne ? Non, c'est le chantier de l'autoroute reliant Puisaye

et Gâtinais par Montargis. Les vallées du Loing et de l'Ouanne me conduisent jusqu'à Courtenay la tranquille d'où, après un moutonnement de collines, je découvre la vallée de l'Yonne jusqu'à Sens.

A l'image de ma rêverie, la rivière coule languissante, traversée de perles brillantes où je retrouve mes souvenirs d'enfance... les pieds déchirés par quelque rocaille, à la traque des écrevisses ... Plus loin, le terrain de Pont sur Yonne; ah! les parachutistes et les ardents modélistes de l'après-guerre ... et puis, 1982,



avec PPLUM I, mes balades en pendulaire ... des images roses et bleu ciel, vivantes comme à leur premier jour !

Les collines boisées au Nord/Est de Sens sont encore voilées d'un tulle qui, peu à peu, se délite, découvrant la plaine de Romilly bordée au loin par une large courbe de la Seine contenant avec peine ses multiples méandres se perdant dans les bois et marécages, jusqu'aux confins de l'Aube qui n'en peut plus de se retenir, avant de s'alléger, paisible, dans le lit de sa grande soeur, au coeur de Nogent sur Seine.

Sur le terrain de Romilly, désert mais ensoleillé, j'utilise ma réserve de carburant et reprends aussitôt ma place dans mon cher ciel en direction de Courtisols où je retrouve mon bonheur précédent... Ciel pur, soleil généreux, avec mes compagnons les mouettes, corbeaux et mes chers busards et autres éperviers à pieds courts, au dessous des ailes et au ventre blanc soyeux, des éclairs dans un ciel sans limite.

3. IL REVE, LE TGV.

Traversant le ciel de la Champagne Crayeuse, je suis l'un d'eux, un autre oiseau, jouissant d'une même liberté. Et quand le TGV est heureux, que fait-il ? Hé bien, il rêve le TGV, il poétise, rend grâce au Seigneur; il chante même ! (n'est-ce pas, mes anciens élèves ?)

Et ce jour, il est encore l'esprit tout rempli de « L'Enlèvement au Sérail » (de Mozart) suivi quelques jours auparavant. Alors, avec Belmonte, il frémit le TGV, il ruse avec Pédrito et gémit avec blonde, tandis qu'avec Osmin il *grrononde*...! Il ne peut que se lamenter avec la tendre Constance et qu'espérer avec Sélim Pacha. Mais ne craignez rien pour les commensaux célestes... A gorge déployée, il se joindra au coeur final, glorifiant la magnanimité d'un monarque et la fidélité de jeunes amants !

Les conditions de vol sont idéales, la visibilité extra. Le dérouleur de carte glisse régulièrement. Maintenant branché sur une petite batterie sèche, le GPS ne pose plus de problème de piles ni de surcharge d'alimentation par le moteur. En fait, ce jour, je pourrais m'en passer; je ne l'utilise qu'accessoirement (et pour le plaisir de vengeances anciennes !) pour connaître ma vitesse sol : 68, 69, 70... 82Km/h ! Hâââ ! ...et pour trouver le niveau de vol favorable.

4. UN PETIT CARAMEL.

De très loin, j'aperçois la vallée de la Marne, coulée verte dans la plaine claire. Ignorant l'aérodrome de Chalons/Ecury, j'admire la ville immense comme un gros colis gris, lié à ses extrémités par le ruban de la rivière. Une cité calme, comme sans vie ni pollution où les seules taches claires révèlent les zones des supermarchés.

Encore quelques minutes de ce vol paisible, un salut aux deux élégants clochers de l'Epine et, survolant au milieu du bourg l'atelier agricole d'un ulmiste, je me retrouve dans l'axe de la piste ULM du club de Courtisols où je me pose décontracté et ravi de cette étape céleste.

Du hangar, petit caramel posé au milieu de la plaine silencieuse, je ne vois personne venir.

Avec mon petit bidon noir, je suis contraint à me rendre en ville. Un premier *stop* avec un aimable golfeur jusqu'à une pompe à essence, puis retour avec une gentille personne et sa famille qui insiste pour me conduire au pied de mon ULM en utilisant un chemin envahi de poussière blanche qui, dès l'arrêt, nous enveloppe, gens et véhicule.

Arrive aussitôt, dans un nouveau nuage, un membre du club ULM : c'est Lambert, un vieux compagnon des meetings de Jean-Paul Mathieu à Chalons S/Marne, Lyon/Bron et Bézier/Vias des années 86/90 et parent de ma si gentille seconde stoppeuse...

Un plein complet est alors vivement effectué, 15 heures étant ma limite de départ, assurant mon arrivée au Luxembourg avant *Sunset*, comme ils disent (nuit aéro). Je me retrouve vite en l'air! Après un large au revoir aux amis de l'inestimable club de Courtisols, je m'installe à nouveau dans d'agréables conditions de vol ; le soleil maintenant bien dans le dos, la visibilité devient exceptionnelle. Il faisait 12° au décollage à St.Gondon, il fait maintenant 25°; équipé avec mon blouson et la grosse combinaison de vol que je n'ai pas pu insérer dans mes bagages, je me sens à l'aise, dans un vrai Pullman.

5. LE SINISTRE CAMP.

Et reprennent mes rêves, mes odes et mes chants... Même l'approche du sinistre camp de Suippes/Mourmelon, visible dans son immensité, ne provoque la moindre émotion, la plus faible inquiétude... Enfuies sont les frayeurs passées! (*Le Retour du Grand Luc - Le Canard d'Aéroplume N°13 d'août 1995*) Je survole le célèbre et discret Moulin de Valmy, pourtant en d'autres temps « un phare de la République ».

Volant à 300m sur la plaine Champenoise, je préfère m'élever pour franchir les forêts de l'Argonne jusqu'aux rives de la Meuse, puis les forêts de Woevre/Verdun jusqu'à Longuyon. J'observe une couche d'inversion gris anthracite très marquée, que je situe vers 8 à 900 mètres. Depuis mon départ de St.Gondon, j'ai rencontré un vent faible de 5 à 10 Km/h, mais changeant de direction, passant du Nord/Est au Nord/Ouest. A l'aide du GPS, au-dessus de la couche d'inversion, vers 1.000m, je trouve un vent qui m'offre 15 Km/h de bonus : 89, 90,...91 m'indique le GPS ! (WWWouâh!) (ou génial! si vous préférez). Perché dans mon ciel caressant, qu'elle est jolie la serpentine Meuse, lovée dans ses collines de garde ... (Verdun, on ne passe pas!) Poursuivant son vol, tranquille, joyeux, le TGV pense ! Tiens, si je racontais ça à Hubert ? « Un vol sans histoire »... Le synopsis est vite élaboré et le titre trouvé... en vol!

6.J'ENTENDS UN *PLOPP* !

Un balancement d'aile sur l'aérodrome de Villette/Longuyon, puis, ondulant sur les collines entre Chiers et Batte, les rivières franco-belges, j'atteins Arlon/Sterpenich où je fais une halte pour saluer mes amis. Aujourd'hui, pas de Claude Waltzing présentement aux Championnats du Monde ULM en Turquie, en compagnie de Gerhart de l'équipe du Luxembourg, mais Josy est là, lui.



Dans la douceur du soir, je décolle pour ma dernière étape. dans le ciel belgo-luxembourgeois (oui, ça existe!) le vol-carresse reprend, lorsqu'arrivant sur les bois de la Vallée des 7 châteaux, un petit *plopp* se fait entendre. Ne pouvant en identifier la source, je préfère retrouver le terrain de Sterpenich proche. Avec Josy, on fait une visite de l'ULM; après les essais moteur, ne trouvant rien de particulier, je redécolle pour Medernach en suivant, par précaution, un cheminement de sécurité. Se poursuit le vol séraphique auquel convient seul le délicieux concerto

pour harpe de Boieldieu, dans ce si joli ciel du grand duché.

Meysembourg s'est déjà douillettement préparé pour la nuit... Birkelt, hors saison, est en kilt... Mais c'est encore nimbé d'une lumière dorée que le château de Larochette m'apparaît pour mes ultimes instants dans l'azur.

Kitzebur ! Sur le terrain rasé de près, PPLUM IV la libellule vagabonde encore une fois se pose, le bonheur accompli... Bonjour, les *Lulus* et les *Louloutes* !

Que dire de ce voyage ? Une balade touristique, un vol serein, confortable, mais aussi ludique, poétique, amical bien sûr ! Un vol sans contraintes, sans Zones (sinon les autorisations (sic) France / Belgique / Luxembourg). Un vol d'ULM, quoi ! Au fait, et l'ULM ? Le moteur ? L'aile ?... Un vol heureux, vous dis-je !

« Un vol heureux annonce mille autres vols heureux » dit St.Exupéry dans *Vol de nuit*. Et c'est pourquoi je dis encore :

L'AIR, C'EST LA VIE !

le TGV, le Très Grand Voluptueux

Jay Luc



le Canard d'Aéroplume

survit grâce à votre

abonnement ! *Merci*

500 LUF / 6 numéros (1 an) compte bancaire : B.I.L. *Le Canard* 4 - 121 / 5066

le CANARD d'AEROPLUME

N°25

FEVRIER 1998



BULLETIN TRIMESTRIEL D'INFORMATION

D'AÉROPLUME-LUXEMBOURG

ULTRALIGHT FLYING CLUB - BP 1456 - L.1014 LUXEMBOURG

Pour l'Amour du Ciel

Jean Luc Prignol

VOLARE !

S'élancer, se déplacer dans l'air ? Volare !
De la préhistoire à l'ULM... comment ont-ils fait ?

Au quaternaire, l'émergence des continents suscita l'intérêt des reptiles, puis des dinosaures qui, sortant du monde marin, s'adaptèrent à la vie sur terre puis conquirent le ciel se transformant en oiseaux...



De l'eau à la terre... jusqu'au ciel! Les reptiles ne se posèrent pas de problèmes, profitant de l'espace de quelques millions d'années pour laisser se régler la question. « Je suis l'oiseau, voyez mes ailes » fait dire le fabuliste, mais pour l'Homme, qu'en est-il ?

Dans les années 2080 avant J.C., Etana, roi de Babylone, utilisa un aigle pour rendre visite à la Déesse Ishtar. Il ne sait pas voler! Beaucoup plus tard, devant Néron, Simon de Samarie *prit son essor et s'élança comme un oiseau*... Il s'écrasa aux pied du tyran, rapporte Suetone. Lui non plus ne sait pas voler!

Il en sera ainsi pour toutes les tentatives jusqu'à l'ère moderne. De Dédale s'échappant de l'île de Crête à Georges de Trebizonde qui se tue devant le Sultan de Constantinople, ils tentent vainement de voler; de Léonard de Vinci qui essaye de faire voler, jusqu'à Jean-Marie Lebris soulevé de sa charrette sur la plage de Trefuntec, Otto Lilenthal qui, de ses collines germaniques, fait plus de deux mille glissades... et Biot se lançant avec son planeur dans les collines de Clamart...

IL APPREND A PILOTER

Ce sont tous des *volateurs* qui, avant et avec Otto Lilienthal, vont ouvrir la voie aux *aviateurs*. Après ses premiers essais, Otto Lilienthal choisit une démarche fondamentalement différente de ses prédécesseurs : « Je vais d'abord apprendre à piloter mon appareil, car je ne sais pas du tout comment on pilote en l'air! ». Etudiant comme d'autres le vol des oiseaux, il accompagna ses études d'une multitude d'essais, avec un travail au sol considérable appuyé de recherches mathématiques et scientifiques durant plus de cinq ans qui lui permit d'arriver presque jusqu'au but qu'il s'était fixé: la possibilité d'ajouter un moteur à ses planeurs.

Ce qu'a si bien compris Santos Dumont qui conçoit d'emblée sa DEMOISELLE, l'aéronef pour tous, et omit même volontairement de le breveter pour lui assurer une large diffusion. D'ailleurs, dès 1910, les plans de la DEMOISELLE ne furent-ils pas publiés dans le mensuel *Popular Mechanics Magazine* ? (Ils inspirèrent notamment Jonh Chottia pour la conception de son Weedhopper). Nous sommes au début du XXème siècle.
Les recherches avançant, les machines progressent à grands pas, nécessitant plus de

personnel pour la construction, les essais et les mises au point. Il fallut bien s'organiser techniquement. C'est ce que firent financiers, constructeurs, mécaniciens et pilotes de cette jeune aviation, avec le nouvel *AERO-CLUB de FRANCE* dont l'un des buts principaux n'était autre que la définition d'une pédagogie uni-



Santos Dumont et sa Demoiselle

verselle pour la formation des pilotes. Les constructeurs d'avions créent leurs propres écoles; toujours en liaison étroite avec les ateliers, les élèves pilotes se trouvent ainsi dotés d'une solide connaissance de l'avion sur lequel il vont voler. Rappelez vous les Voisin, Fabre, Vedrines, les Reine, Mermoz, St.Ex. et autres Guillaumet... Le but de l'AERO-CLUB de FRANCE va vite être atteint.., avec les besoins grandissants de pilotes durant la 1ère Guerre Mondiale de 1914/18. Les élèves pilotes militaires provenant de toutes sortes d'unités, aussi bien de l'infanterie, de la cavalerie, que de l'artillerie ou du génie, étaient formés directement sur les avions avec lesquels ils allaient voler au combat. Un peu plus tard, on utilisa pour la formation un avion aux ailes tronquées qui ne permettait pas le décollage, le *Pinguoin*, ce qui limitait aussi les dégâts lors des fausses manoeuvres; un Guynemer apprit sur ce type d'appareil.
Entre les deux guerres, les grands raids aériens, supports du développement de l'aviation commerciale, vulgarisent l'aviation auprès d'un public avide et passionné, mais cet engouement pour les choses de l'air ne profite pas au particulier qui ne peut que rester *spectateur de l'aventure*.

ON S'ENVOLE SUR UNE POUTRE

Lorsqu'en 1920, le VOL à VOILE qui utilise les « avions sans moteur » se réveille de la guerre, il doit refaire le chemin, le chemin de ses débuts de l'aviation. On se forme sur avion avant de partir sur son planeur monoplace, ou encore, après quelques glissades sur XI A, on s'envole sur une *poutre* !

Jusqu'à la seconde Guerre Mondiale, pilote d'avion ou de planeur, c'est être un peu fou, très passionné et surtout privilégié.

Arrive l'ère de l'Aviation Moderne. Tout est pensé, analysé, projeté, essayé, défini; études, construction, formation... tout est réglementé. Pas pour longtemps! Car l'homme est ainsi fait qu'il ne se satisfasse jamais du progrès arrivé... du Fardier de Cugnot à la Williams-Renault, de la machine à calculer de Pascal à l'IBM PC, du parachute de Garnerin au parapente, ou encore de la Demoiselle de Santos-Dumont au Concorde, l'homme veut toujours découvrir de nouveaux horizons... ce qui, dans les années 1970, l'amène à se pencher sur un vol qui lui permettrait d'échapper aux contraintes de ce qui est devenu pour bien des passionnés l'Aviation.

Une voile souple tendue sur une armature de bambou ou d'alu avec laquelle on s'élance d'un tertre : c'est le vol libre. Et voilà que l'homme redécouvre l'aviation des Chanute, Ferber, Wright, mais aussi celle des volateurs, ces *tentateurs du ciel* perdus dans l'immense histoire de la conquête de l'air.

DES TUBES TORDUS

Pour ce nouvel homme volant, qu'en est-il de sa formation à partir des structures forgées sur près d'un siècle d'aviation ? S'il trouve des connaissances générales acquises dans une éventuelle formation de pilote de planeur, d'avion ou d'aéromodéliste, il n'y retrouve rien qui lui soit particulièrement adapté. Alors se renouvelle le processus initié par les pionniers du Vol Humain, les bonds, les glissades, les sauts de puce... avec leurs corollaires de tubes tordus, nez, côtes ou poignets cassés, les abandons et, pour certains acharnés, enfin l'envol...

Rapidement une dynamique de la formation s'instaurera entre pratiquants et fabricants d'ailes qui doivent très vite faire face aux exigences du développement de leur activité. Les plus expérimentés forment des néophytes, créent des équipes de formation, les constructeurs, avec leurs meilleurs clients/pilotes, créent leurs écoles... La pédagogie est simpliste : une pente-école de quelques mètres de dénivelé sur laquelle, inlas-

sablement, un moniteur fait *suer sa troupe* : montage de l'aile delta, portage de l'aile, position des mains, course, élan, puis le changement de mains, stabilité en tangage, en roulis, virage, prise de contact avec le sol, remontage de l'aile en haut de la pente... ad libitum (ou, si vous préférez, jusqu'à épuisement des élèves). Mais lorsque les pieds d'un élève quittent le sol, celui-ci est applaudit de tous, comme un vainqueur !

IL EST LIBRE, MAX !

Avec impatience et frénésie, on passe vite de la pente-école aux sites des *Grandes Vols*: Le Sapenay, Mieuxy, Le Sémenoz, La Dent du Chat ou St.Hilaire du Touvet dans les Alpes, La Côte des Deux Amants, Montfaucon en Normandie... De 50 à plus de 1.000m de dénivelé, s'élançant courageusement de son tremplin ou de son éboulis, *il est libre, Max*, car il vole ! Sur ces sites, l'histoire du vol libre s'écrit avec des Bilmooyes, Odile Jocteur Montrozier, Renaud Guy, les Baduel, Danis, Bouilloux, Hubert Aupetit et autres Thevenot. Sur ces sites, observant les évolutions de ces pilotes expérimentés, on découvre vite les exigences du vol : étude du site, aérologie, météorologie... mais on y trouve aussi la camaraderie et la communion dans l'Amour du Vol.

L'arrivée du vol en biplace, plutôt axé sur les vols de baptêmes et leurs profits, ne profite pas directement aux élèves. L'apprentissage du vol libre reste une affaire de comportement de l'Homme dans l'espace aérien, de réactions instinctives, de découverte du *Sens de l'Air*, la technique de vol ne peut venir qu'ensuite.

C'EST L'ENVOLEE DE L'ULM

Bien naturellement, c'est sur ces mêmes sites de vol libre qu'arrivent les premiers *deltas motorisés* dont la pratique, avec les mêmes pilotes, suit celle des deltas. Cela ne concerne que quelques individus, mais le vol motorisé prend vite de l'essor, ce qui pousse les constructeurs à se lancer dans l'aventure, à concevoir des biplaces pour les baptêmes (toujours le fric!) mais aussi pour la formation des pilotes. Au cours de l'année 1980, tandis que les premiers *bi* pendulaires commencent à voler, arrivent les Vector, Weedhoper, Quick Silver... des ultra légers multiaxes.

C'est l'envolée de l'ULM et l'empirisme qui présidait à la formation des libéristes n'est plus de mise. Une pédagogie adaptée, avec ses formateurs, devient une nécessité.

En vol libre, le contact du corps avec l'élément air est la source essentielle d'information pour le pilote; c'est sur cette perception sensorielle que l'apprentissage repose. Cette aptitude, si elle est indispensable, n'est plus que l'un des éléments de la formation nécessaire au nouveau pilote de l'ULM, qu'il soit multiaxe ou pendulaire. Avec le moteur, le carénage, les gouvernes aérodynamiques, les renseignements relatifs à la situation de l'aéronef tant en l'air qu'au sol, sont constamment retransmis au pilote par l'intermédiaire d'instruments et de commandes, et c'est à partir de ceux-ci qu'il adapte son comportement, son pilotage.

En 1981, ceux qui volaient en ULM pendulaire venaient du vol libre et ceux qui volaient en multiaxe du planeur et du modélisme (plus tard vinrent les déçus de l'aviation!). Ces pilotes possédaient des notions d'aérodynamique, d'aérologie et avaient une connaissance suffisante du milieu aérien.

DES ULM BIPLACE

Ce sont donc ces pilotes confirmés qui, autour des constructeurs, développèrent des écoles dont le but avéré n'était pas toujours, pour certains, la pédagogie et l'amour du vol, mais l'attrait du dollar; ce qui conduisit à ces excès déjà observés dans le vol libre. La formation pratique des élèves s'effectue alors exclusivement sur des ULM biplaces. Il apparut donc très vite la nécessité d'assurer à une nouvelle source de pratiquants un minimum de connaissances, pour leur propre sécurité et pour celle d'autrui. Ce fut le rôle des moniteurs sérieux bientôt soutenus par l'édition du premier Manuel de Pilote d'ULM du SFACT publié en 1983, manuel contenant tout ce qui est nécessaire pour passer l'examen permettant d'obtenir le brevet et la licence de pilote d'ULM.

NOTA BENE Quelques abréviations françaises :

S.F.A.: Service de la Formation Aéronautique

S.F.A.C.T.: Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique

D.G.A.C.: Direction Générale de l'Aviation Civile

Dès 1984, la formation des élèves pilotes d'ULM, tant pendulaires que multiaxes, devait obligatoirement être assurée par des instructeurs qualifiés par le SFACT. Les moniteurs professionnels et bénévoles qui effectuaient alors de l'instruction eurent un délai de deux ans pour régulariser leur situation et devenir instructeurs SFACT. On peut donc dire qu'à partir de 1986, à l'instar de ses camarades des autres disciplines aéronautiques, le « Pilote Sauvage ULM » devenait un « Pilote Breveté » reconnu admis à partager l'espace aérien.

Avec une machine que je construisis
et que je m'imaginois estre capable
de m'eslever autant que je vouldrois,
je me precipité en l'air du feste d'une roche;
mais par ce que je n'avois pas bien
pris mes mesures,
je culbuté rudement dans la vallée.
Tout froissé que j'estois,
je m'en retourné dans ma chambre
sans pourtant me decourager.
Je pris de la moesle de beuf
dont je m'oignis tout le corps,
car il estoit meurdry depuis la teste
jusques aux piedz,
et apres m'estre fortifié le coeur
d'une bouteille d'essence cordialle,
je m'en retourné chercher ma machine...

Cyrano de Bergerac

DEUX DECENIES APRES ...

Généré par l'espoir d'un vol sans contraintes, enfanté par le vol libre, l'ULM recherchait la simplicité, l'économie, le faible bruit et la liberté de mouvement dans l'amour du vol. L'ULM d'aujourd'hui, en perdant son innocence, a gagné de voler dans le ciel des grands ! Les ulmistes sont formés par des professionnels et quelques bénévoles qualifiés, agréés, recyclés, qui déjà intégrent dans leur instruction les notions modernes nécessitées par la complexité des ULM et de leurs équipements. Procédure radio, computers, GPS, consomètres et compréhension des TAF et autres METAR...

... La gueule à l'air, le froid aux mains, le pilotage aux fesses... le nuage rose et le soleil doré... et l'amour du vol !!! Si l'ULM, par sa technique, ses qualités, ses possibilités, mais aussi par ses contraintes et par son prix s'est rapproché de son grand frère l'avion, qu'au moins son pilote, mon frère, ne perde pas trop longtemps de vue qu'il est encore le fils, lui, de ces volateurs, de ces fous du ciel, de ceux qu'on appelait avec respect, crainte et envie les « Aviateurs ».

Ces amoureux du ciel de qui j'ai appris que ***l'Air, c'est la Vie***.

Votre TGV, Jean-Luc PRIGNOL



Le CANARD d'AÉROPLUME

N°27 / août 1998

MEDERNACH
TEL
87 94 66

AÉROPLUME-LUXEMBOURG

TOUR 98
DE
LUXEMBOURG
ULM

29 & 30 août 1998

AEROPLUME
KITZEBUR
LUXEMBOURG

BULLETIN TRIMESTRIEL D'INFORMATION
D'AÉROPLUME - LUXEMBOURG
ULTRALIGHT FLYING CLUB BP 1456 L-1014 LUXEMBOURG

J-L PRIGNOL 14-4-1998

RIEN QU'UN CIEL POUR EUX !

CONTE POUR UN SOIR D'ETE.

Il était une fois...

... un homme, enfermé dans la pénombre d'une forêt hermétique... enveloppé de toute la tristesse de la terre... La maison familiale vendue... lui révèle l'abîme de sa vie ! L'homme ne peut voir le soleil briller !

" ... allons ! Relève la tête ! Viens donc voler... Ne dis-tu pas que "L'AIR C'EST LA VIE ?" "C'est vrai, chers amis ; la soirée va être douce ! En route pour le terrain !" Laissant la forêt d'Orléans à sa lugubre moiteur estivale, les amis prennent le chemin de St Benoit pour retrouver leur commun plaisir du vol.

... près du hangar, un bel ULM multiaxe, blanc aux bandes jaunes, avec une superbe hélice tripale rouge, est sagement garé, comme à l'attelage, devant la caravane de l'instructeur du club. C'est un MAESTRO ! UN message autocollant posé sur la porte dit : "On revient ce soir ; Johny, André et Cie (LX-XTT)". L'homme, notre instructeur, apprendra un peu plus tard qui sont ces visiteurs et qui est "et Cie"!

Entre temps, sortant leur pendulaire, l'homme et son ami, volent dans cette douceur du soir qu'ils apprécient tant !

Soudain, de la traînée de poussière qui se forme sur le chemin, émerge une Audi verte ! En descendent : deux hommes et deux femmes ; eux, souriants, elles, aux sourires envahissants... Ils : Johny et André, elles : Nina et Marion, qui découvrent la France, une équipe en vol, l'autre, en voiture, pendant une semaine. Ce sont des Luxembourgeois dans le pays desquels les ULM ne sont pas autorisés, alors, ils ont appris et maintenant volent en France. Les sourires précités aidant, il n'est pas difficile de se retrouver en pays de connaissance, dans le petit monde ulmiste de l'époque, ce qui arriva très vite. Le pendulaire de notre homme, nous l'appellerons "Jean-Luc", étant resté près de la piste, celui-ci propose de faire voler, l'une de ces dames, bien sûr ! Nina ayant déjà volé en pendulaire, c'est Marion qui est désignée... et ne se fait pas prier. Nina sera alors la prochaine passagère. Notre pilote décolle donc avec Marion, 30 ans, coquette qui, de craintive au sol, dès le décollage se libère et c'est une passagère active qui alors participe à ce premier vol en ULM.

C'est un équipage joyeux qui atterrit après une agréable promenade sur la Loire, avec survol du joli château de Sully, voisin, accueillis par des bravos. A peine notre pilote aide-t-il à descendre Marion, que celle-ci est assaillie par tous de compliments, dont Jean-Luc prend sa bonne part !

.../...

Un casque est vite proposé à Nina, un intégral ! Ha, non ! Ces yeux-là méritent mieux ! Notre pilote lui pose un casque léger, bleu et ouvert, qui lui sied à ravir et l'ULM décolle, Pégase vespéral, avec son aimable Walkyrie ! Quel vol, mon bon monsieur !

Eux et Elles dans un hôtel proche, notre pilote dans la caravane sur le terrain... Au revoir ! A demain ! Oui, à demain !

C'est le jour de l'été... que notre pilote fête, dès six heures du matin, avec "un vol délices" au fil de Loire...

Arrivent alors les visiteurs du ciel. La MTO étant bonne, ils souhaitent voir des châteaux de la Loire ? Jean-Luc leur propose une virée à Pontlevoy par Chambord, puis Chenonceau, Amboise, en principal. Les pilotes aimeraient bien qu'il fasse un bout de vol avec eux. Jean-Luc acquiesce, offrant de voler jusqu'au terrain de "La Crimée"(*) en prenant à son bord, l'un d'eux. Et c'est Nina qui est désignée par le groupe, tandis que Johny, son mari, volera sur le Maestro, Marion et André suivant dans l'Audi.

Une vache !

Départ joyeux. Il est presque midi, il fait bon mais une petite brume est encore présente qui nous gênera un moment en vol. A bord du pendulaire, c'est la joie. Nina surveille le Maestro, qui, soyons en sûrs, nous surveille en restant sagement à notre droite et toujours en vue. Après la traversée de la Nationale 20,au Nord de La Ferté, St Aubin, alors que notre pilote prend le cap de La Crimée, il s'aperçoit que le compas est faux ? (Réglé pour son pendulaire monoplace, il se révèle influencé par les instruments de bord du pendulaire-bi) sa carte prépliée hors zone, il vole donc à l'estime sur la forêt, aperçoit un hangar qu'il n'identifie pas, lorsqu'il est en vue de la Loire ! Il a donc dépassé "La Crimée !" Mais en est-t-il au nord ou au sud ? Ne voulant pas prendre le risque de se perdre avec une si précieuse passagère, il lui propose "une vache de reconnaissance de route !" Et c'est toute excitée que sa passagère lui donne son accord. Notre pilote choisit un champs de maïs jeune près d'une usine où bouge du monde ; site favorable qui permettra au Maestro d'atterrir également en sécurité. Approche au-dessus de l'usine pour être remarqué... suivie d'un "atterro au poil" durant lequel notre pilote remarque une légère pression des mains de sa passagère, sur ses épaules ! Remontant le champs de maïs en l'observant attentivement, il se place sur le côté, dégageant ainsi l'accès pour le Maestro. Il coupe le moteur et félicite sa passagère pour son attitude et son courage... tandis que, sereinement, le Maestro tourne autour d'eux...

.../...

Laissant l'ULM à "sa copilote" notre pilote se dirige au pas de gymnastique vers l'usine dont la sirène vient de donner le signal de la sortie... Deux salopettes se dirigent vers lui : "Vous n'avez pas de problème ? Avez-vous besoin d'aide ? -Merci, tout va bien. Dans quelle direction "La Crimée ?" - Mais, vous en venez, vous avez dû passer dessus ! - Merci beaucoup messieurs. Au plaisir !"

Le Maestro tourne toujours, n'ayant pas l'air de vouloir les rejoindre au sol Nina et Jean-Luc se rééquipent. Suit un décollage technique, qui arrache à Nina des : Ha ! avant que les thermiques sur la forêt, ne lui fasse pousser des : Ho ! Ho ! Le Maestro qui nous a rejoint, dans l'air chaud, danse aussi ! Après quelques minutes de ce sabbat, on aperçoit "La Crimée", c'est le fameux hangar, négligé un peu plutôt, sur lequel Nina remarque une inscription : "Jouy-le-Potier" Pas de doute, c'est bien notre terrain dont la piste, ton sur ton avec les cultures environnantes, n'a pas attiré notre attention tout à l'heure ! Encore bravo la Copilote !

Le Maestro posé auprés du pendulaire, on se retrouve.

- Alors ! Raconte !

Johny est heureux et satisfait de cette première pour lui, d'un vol en compagnie d'un pendulaire. Lors de notre vache de Cléry / Loire, il a pensé que Jean-Luc voulait aller saluer un ami. Puis, le voyant, la carte à la main se diriger vers l'usine... il a compris qu'il s'agissait d'un point routier. Les rives de Loire étant jolies vues du ciel, il n'a pas trouvé le temps long avant que le pendulaire reprenne l'air; Tout au plus, a-t-il été surpris de son retour sur la forêt, ce qui l'a incité à prendre de la hauteur. N'ayant jamais volé en compagnie d'un pendulaire, il a été surpris de la maniabilité et de la sûreté de vol de cet ULM. Bien sur, l'équipage du pendulaire s'est trouvé très fier des compliments de ce pilote de qualité !

Un accueil "Impérial"

En ce jour de l'été, le soleil est généreux et tandis qu'on se met à l'aise, à l'ombre des ailes du pendulaire, une BMW arrive, suivie de l'Audi à la remorque. C'est vraiment bien joué ! Pourtant, nous en vol, on s'est égarés, et eux nous disent avoir cafouillé pour arriver au terrain... Nous sommes tous là ! Heureux ! Et la BMW ? "Bravo les amis pour ce que vous faites et bonne chance pour la suite. Vous êtes ici chez vous. Il y a un bon restaurant à Jouy-le-Potier. Je repars travailler. Au revoir !"

C'est l'accueil du propriétaire du terrain ; accueil impérial d'un dénommé "LEMPEREUR" Après la conduite plutôt réservée qu'ils

.../...

avaient reçu à Pont sur Yonne ; la froideur de celui de St Benoît (avant l'arrivée de Jean-Luc) avec la chaleur de cet ami, nos visiteurs Luxembourgeois ont le moral au beau fixe... comme le soleil de ce jour de l'été !

Interdisant à notre pilote de redécoller, seul... ils lui proposent de juger avec eux de ce restaurant proposé ! Sur la placette triangulaire, nous nous trouvons seuls dans la salle à manger de ce coquet établissement où, malgré l'heure avancée pour un déjeuner, nous recevons amabilités et sourires. Excellent repas accompagné d'un Vouvray charmeur et terminé avec un Crémant de Loire, frappé à point, pour les trente trois ans de André et la Fête de l'été. C'est la fête dans les yeux, c'est la fête dans les coeurs !

Regagnant le terrain, tous profitent de l'ombre un moment : Marion sous le Maestro, fait des jeux de ses jolies gambettes en

travaillant ses cours bancaires(un exam'sous peu) André somnole, Johny, dans son rêve, nous abandonne un instant. Nina s'évade... dans le ciel de Loire... tandis que Jean-Luc, notre pilote, remercie le Seigneur...
Délices de l'été !

Un bourdonnement fait lentement redresser toutes les têtes. C'est un camarade de "vol libre" qui, avec son Cosmos pendulaire, vient taquiner le thermique sur la forêt.

Après quelques minutes de vol, ne trouvant pas d'ascendances suffisantes, il se repose.

-C'est super calme en l'air, dit-il !

Hélas ! C'est donc pour nous tous, le moment de partir !
Mais, tous câlinent notre pilote...

-Tu devrais faire encore un petit vol avec nous ! Rien ne te presse!

Le libériste propose à Jean-Luc de lui montrer la piste ULM proche de Lay en Val et suggère qu'ensuite Jean-Luc accompagne le Maestro jusqu'au château de Chambord.

-Emmène Nina, ça lui fera tant plaisir, surenchérit Johny ; c'est le tour d'André de voler avec le Maestro, moi je prends la voiture.

C'est dit. Le Cosmos, le Maestro, le B.R. pendulaire, tous décollant de La Crimée" se retrouvent en formation pour rejoindre Lay en Val où nous quittons notre ami.

Royal ! Un château.

Peu après, le Maestro qui s'est placé dans le soleil, est perdu de vue et notre pilote ne le retrouve qu'aux abords du château de Chambord. Ouf ! On respire ! Comme deux hélicos à touristes volent au ras du château, notre pilote demande à Nina si elle serait gênée par un survol plus proche ? Le plus bas que tu veux, répond-t-elle ! Belle

.../...

confiance ! Alors, nous caracollons tout autour de cette merveilleuse symphonie de pierre, que nous photographions des yeux et du coeur et quittons lentement, avant que de retrouver un autre édifice royal, celui de Blois, au délicat et mystérieux escalier ! Alors, plein sud, nous repartons vers Pontlevoy où, à peine posés, nous apercevons notre Maestro... mais qui arrive à l'opposé ! Sur la carte d'André, ayant mal positionné la piste(mais je devais le précéder en vol)il s'est retrouvé sur le Cher où, faisant demi-tour, il nous a repérés au-dessus du terrain de Pontlevoy... Sur la forêt de Chambord, il n'était pas très tranquille et le voisinage des deux hélicos l'a fait fuir ! Comme le pendulaire n'en finissait plus de déguster Chambord, il s'est retrouvé trop loin devant eux pour être rejoint en vol. Mais il a fait une balade formidable ! - ET nous, donc ?

Sur le terrain de Pontlevoy, l'accueil de monsieur DELISLE(déjà légendaire)a comblé nos amis. Autour d'une bonne boisson fraîche, s'est vite construite l'amitié entre les gens du Nord et ceux du Val de Loire. "Vous avez encore le temps de voler jusqu'à Chenonceau et aurez de l'essence pour demain matin... entre temps, je vais m'occuper

de vous trouver à loger (et c'est difficile dans ce petit pays, hors saison !)."

Rassérénés, nous redécollons pour le château de Chenonceau, pur produit d'amours royales ! André et Marion volent sur le Maestro, tandis que Johny et sa caméra, sur le pendulaire avec Jean-Luc(plus pratique pour filmer qu'avec le pare-/brise du Maestro), Nina, au sol, se reposant de ses deux vols, mais nous accompagnant du coeur.

Autour du donjon de Montrichard, on perd déjà André, qu'on voit disparaître vers le sud... On suit le Cher jusqu'au château de Chenonceau où Johny n'arrête pas d'exulter, filmant le coucher des mouettes sur les îlots du Cher et enfin le délicieux château de "Diane et Catherine" que nous frôlons de bonheur ! Mais c'est un pilote, lui ! Il fait déjà sombre quand nous regagnons la piste de Pontlevoy... Johny, excité, comblé de joie par le site et par le vol ! Avec un petit clin d'oeil complice, il dit à notre pilote "comprendre le plaisir de Nina de voler avec lui !"

Entre chien et loup, le Maestro arrive enfin ; il nous a perdu tandis que Johny filmait sur Montrichard. N'ayant pas trouvé Chenonceau... André et Marion se rattraperont demain.

Les Lulus et les Loulouttes,

Soirée chaude et douce. A plus de 22 heures, on trouve un restaurant, fermé... dont les patrons rouvrent et nous servent avec le sourire un magret de canard comme ça et un cocktail de fruits exotiques original. Alors qu'avec Johny, on partait commander du Champagne pour

.../...

fêter l'anniversaire d'André... on s'est vu informés "qu'un Moët et Chandon" était déjà au frais. Celui-ci a donc été sablé, dans la communion d'une équipe de copains de l'AIR ! A ! A ! A! Oui, il y a de la joie dans l'AIR ! Lorsque nous quittons le Restaurant des Ecoles de Pontlevoy... à 0h30, c'est avec des propos aimables que nous sommes raccompagnés, par la patronne, le patron cuisinier et les deux gentilles serveuses. Ça aussi, ça existe !

On flâne encore longtemps... sur, le pont de Montrichard, Marion, en forme, siffle les garçons ; André plus vieux d'un an, est expansif ; Nina rayonne.

Johny aime toute la France et toutes les Françaises (dont une !), et moi... le Luxembourg ! Au matin le ciel est dégagé, mais une brume claire couvre la campagne, dans un léger vent Nord/Est. Il faut que je décolle le plutôt possible, car ça risque de chahuter tout à l'heure. Monsieur DELISLE a apporté l'essence promise. Nerveux, je me prépare... à quitter ces amis qui repasseront par St Benoit jeudi ! Hélas! Je n'y serai de retour que le vendredi soir !

Je suis en l'air. Un petit salut aux amis et je mets le cap sur Blois... Seul ! Et ces larmes qui s'échappent au bas de mes lunettes de vol ? C'est le vent relatif... qui en est la cause, lui seul !

Vendredi 24 juin- Arrivé au terrain ULM vers 22heures,je trouve sur la porte de la caravane le message suivant " Arrivée Johny et

André par les airs, vendredi 24 à 10h20- Marion et Nina, par la route 10h30. Partis: les hommes en ultra léger samedi matin,... Marion et Nina parties en tenues... ultra légère."

Le samedi- à 7h du matin, de la poussière sur le chemin, c'est l'Audi... Ils sont revenus et ils racontent : "la MTO leur a tout juste permis de retourner en vol à Chenonceau. Vendredi, André et Johny, en vol direct ont rejoint St Benoît : peu de visi, vol pénible...

Aujourd'hui à 7h, ciel bouché, plafond - de 100m. André fait avec moi en Maestro un vol d'évaluation de la situation, vol au cours duquel j'apprécie le confort de l'hélice tripale Arplast, on peut même se parler en vol. Mais, conclusion de ce vol? André, pilote de ce jour, décide de renoncer ! On démonte le Maestro. Nous avons tous de la tristesse de voir ainsi se terminer cette belle épopée, avec un retour par la route. Mais en une semaine, ils ont quand même fait près de 1000km en vol, du Luxembourg à Chenonceau sur le Cher... Bravo "Les Lulus".

Minutieusement, avec notre assistance, André et Johny arriment le Maestro sur la remorque. Puis, c'est autour d'un café que notre pilote leur prépare, que se font les adieux. la MTO ne s'améliore pas ... dans

.../...

les promesses de retrouvailles..."Les Lulus et Les Loulouttes" quittent le terrain de St Benoit ; mais 100m plus loin, ils s'arrêtent pour une vérification de l'arrimage de l'ULM ; on doit démonter l'hélice tripale qui touche dans les cahots. Pendant cet intermède, nous nous retrouvons, presque silencieux, mais heureux ! Quelques minutes plus tard, sur la route de Sully, en bordant la levée de la Loire, longuement nous nous saluons...

Les Luxembourgeois sont partis ; Romilly, Courtisols, Marville... Bon voyage les amis !

Il était une fois... en début de l'été 88... c'était hier !

Un vieil ami

Jean-Luc Prignol



Eine Altersfrage ist das Ultraleichtflugzeug-Fliegen nicht. Jean-Luc Prignol, der «TGV», fühlt sich auch mit 68 Jahren noch wohl in der Luft

Photo extraite d'un superbe article de la « *REVUE* » *N°33 août 1998*

LE CANARD D'AEROPLUME



AEROPLUME
KITZEBUR
LUXEMBOURG

N°28

Décembre 1998

AER
OPLU
ME-LU
XEMBOU
RG VOUS
SOUHAITE
UN JOYEUX
NOËL ET UNE
BONNE ANNEE

BULLETIN TRIMESTRIEL D'INFORMATION
D'AEROPLUME-LUXEMBOURG
ULTRALIGHT FLYING CLUB BP1456 LUXEMBOURG

Le CANARD D'AEROPLUME - N°28-Dec-1998-

DU PREMIER BREVET ULM PENDULAIRE FRANÇAIS DE TOM AU PREMIER LUXEMBOURGEOIS DE JEAN-MARC, UNE DECENNIE D'ENVOLEE DES COSMOS DANS LE CIEL DU GRAND DUCHE.

D'UN COSMOS A L'AUTRE...

JEAN-LUC PRIGNOL

Johny vole en pendulaire

En ce début de l'été 88, qui au sol en voiture, qui en vol sur Maestro, l'équipe du LX-XTT quitte ses généreuses forêts ombragées pour prendre le soleil, plus au sud, sur les rives de la Loire! Est-ce bien là le chemin à prendre pour se retrouver dans la saga des Cosmos? Personne ne le soupçonne encore! mais, comme tout un chacun le sait: si les voies du Seigneur sont impénétrables, celles des voies aéronautiques (ou aériennes) ne le sont pas moins! Hors donc, Johny-Nina / André-Marion, dans les airs et sur les routes de France, vacancent joyeusement. D'une étape à l'autre s'effectuent des rencontres... Ainsi, à celle de St.Benoît s/Loire font-ils la connaissance d'un autre ulmiste, enragé celui-là: Jean-Luc (notre actuel TGV - voir *Le Canard d'Aéroplume* N°27 d'Août 98: *Rien qu'un ciel pour eux*). Ne voila-t-il pas que celui-ci se met en tête de faire goûter au vol, sur son pendulaire, nos « Lulus et Louloutes »! Ce qu'il fit, à la satisfaction générale. Des langoureuses rives de Loire à la majesté de Chambord, à l'intimité de Chenonceau... nos amis se gorgent de beautés et de ciel ligériens. Johny rapporte même un film réalisé en vol du pendulaire de Jean-Luc. Le pendulaire est un « BR », mais on va bientôt parler de Cosmos. Au terme de ces merveilleuses journées, on ne se quitte qu'avec la promesse de retrouvailles.



TGV Jean-Luc PRIGNOL



21.06.88: premier vol en pendulaire de Johny & sa caméra avec Jean-Luc

Un stage ULM

De retour au Grand Duché, l'épopée du LX-XTT réchauffe tous les coeurs des amateurs de ciel et d'espace... ce qui donne des ailes au Comité d'Aéroplume qui en arrive à envisager la mise sur pieds d'un stage ULM au Kitzebur, avec ce Jean-Luc, par ailleurs instructeur pendulaire et multiaxe en France. Une piste? Oui. Un instructeur et des ULM. Lesquels? En multiaxe, le Sky Walker. Pour le pendulaire, c'est difficile. Tom, qui a débuté sa formation à Baisy-Thy, décide l'acquisition d'un pendulaire qu'il mettra à la disposition du Club pour la durée du stage. Bel esprit de camaraderie. Bravo, Tom!

Nous voilà en août 1989 et le stage arrive... mais pas le pendulaire! Après quelques jours perdus, Roland Coddens, ému de la situation (hé ouil)livre à Tom un pendulaire. Le « Cosmos nouveau » est arrivé! Deo gratias! Vous voyez qu'on y arrive, au Cosmos!

Les ulmistes multiaxes ne se bousculent pas pour voler sur le pendulaire: Mais, dans le cadre pédagogique de l'instruction sur ULM, que ce soit en multiaxe ou en pendulaire, je propose toujours à mes élèves de faire un vol d'initiation (un vrai) sur l'ULM de l'autre catégorie que celle enseignée à cet élève.



10.06.1989 - Sur le Cosmos de Tom pour le premier stage pendulaire au Luxembourg
Jean-Luc - Eugène Muller - Marco Lesch

Premier lâché sur Cosmos

Ainsi, volent sur le pendulaire, Hubert Ducarme et Eugène Muller, élèves multiaxe sur le Sky, Franz Simon et Norbert Scharff en perfectionnement sur le Maestro pour leur emport passager. D'autres volent encore avec moi sur le Cosmos: André Morga, Guy Konsbruck, Johny Boeres, Marco Lesch, Carol Jene l'instructeur avion du Findel. Volent encore: Jean Gierten, Omer Brembatti et Gerhart Gerecht, élèves, eux, sur pendulaire. Sur le Cosmos de Tom, je fais encore découvrir le ciel aux dames: Marion (future Mme Morga), Carine Konsbruck, Josée Altmann, Nina ma copilote de l'an passé à Chambord, sa fille Fabienne, Liliane Ducarme et sa fille Nathalie (8 ans) qui prendra même un abonnement pour les si délicieux vols du soir...



1989 - Jean-Luc et Tom, premier pilote pendulaire d'Aéroplume

Hubert deviendra élève sur pendulaire et Tom, lâché sur son Cosmos, obtiendra le premier brevet ULM que je délivre à un Luxembourgeois. Le même jour, Théo Ripp, un amateur tous temps tous azimuts de nos vols sur Cosmos, fera une balade à Mondorf pour saluer Johny et Nina dans leur datcha; 1H15 de vol sur le Cosmos de Tom!

Président vole!

Un deuxième stage d'instruction, pendulaire et multiaxe, est effectué fin juillet, début août 1990. Tom vole plus que jamais sur son Cosmos. Un nouveau pendulaire est arrivé au Kitzebur: l'Air Création de Gerhart, rejoint peu après par le Cosmos de l'équipe Ducarme/Brembatti. Les stagiaires multiaxes sur le Sky sont: Georges Hoffmann, André Melcher et Georges Rieth. Fidèle à ma conception pédagogique de la formation ULM, je les invite à faire connaissance avec l'autre type d'ULM, le pendulaire, dont tous les trois ont apprécié les particularités. C'est ainsi que sur le pendulaire de Gerhart, deux futurs présidents d'Aéroplume ont volé: Hoffmann les 22 et 23 juillet, Melcher le 29 juillet et, bien sûr Rieth, lui le 27. Avec Konsbruck, Boeres et Morga en 89 sur le Cosmos de Tom, on peut dire que chez Aéroplume, en pendulaire « Présidents Volent »!

Avec un minimum

Mêlés aux multiaxes et aux modèles réduits, sur la piste du Kitzebur, les pendulaires bourdonnent alors allègrement... Jusqu'à ce jour de septembre 93 qu'exprime la déploration de Hubert:
« Quand reviennent les vents d'automne
Je repense à nos deux amis
Je revois l'oiseau qui s'envole
Et les emmène au Paradis »
Mais, les saisons parcourant l'azur ramènent le soleil et, dans le ciel d'Aéroplume, à nouveau bruissent les ailes multicolores...



22.07.1990 - Georges Hoffmann part pour un vol d'initiation avec Jean-Luc sur l'Air Création de Gerhart

Sa voiture garée dans la ferme, un long cigare ficelé sur la galerie, un grand garçon au regard clair bondit sur le pavé... *Quoi! Tu n'as pas emmené le chariot de ton pendulaire? - Si, regarde, il est tout entier dans le coffre* réplique Romain: *c'est mon « Minimun »!* Une aile Delta, un trapèze équipé de roulettes, un moteur auxiliaire léger de 210 cc, c'est tout ce qui permet de taquiner les thermiques. Avec le Quick Mono de Théo, l'Eagle de Jan et les minimums de Romain et de Fernand, d'authentiques ULM prennent place parmi les nouveaux gros porteurs de l'ultraléger qui ont nom *Merlin, Busair, Stoll* et autres *Storchs*...



Octobre 1998 - l'instruction sur pendulaire se poursuit maintenant sur le Cosmos du club. Ici, notre instructeur Eddy et l'un de ses premiers élèves, Fernand.

Cosmogonie

Volent les ULM et s'emplissent les hangars... Voici le joli Letov de Jean, puis le puissant et confortable C22, l'Ikarus du club qui remplace maintenant le bon vieux Sky Walker. Alors! A quand un biplace pendulaire pour la formation? Depuis deux ans, le principe de cette acquisition est décidé. Sous la férule de Gerhart et avec les efforts de tous, les finances d'Aéroplume assainies, après l'élection le 7 mars dernier du nouveau Comité, l'étude est relancée, rediscutée, bataillée! Le Cosmos décidé est enfin attendu!

Cet après-midi là, dernier jour de la « Semaine Porte Ouverte », après un énième survol de *Nomerline* avec le C22, tandis que je termine une post-vol de sécurité, Hubert attire mon regard vers le ciel de Larochette: un pendulaire y est en vue. *C'est encore un visiteur,* dis-je. *Tiens, un Cosmos, me semble-t-il! - Oui* me répond Hubert qui ajoute énigmatique *mais celui-là va rester*

quelque temps au Kitzebur! Il rit! Dans un feulement de son Rotax au ralenti, bloqué dans le crissement de l'herbe sèche, le pendulaire s'immobilise.

Ce dimanche 26 juillet 1998, volant de Dijon, piloté par Eddy, sous les applaudissements et les sifflets admiratifs de tous ou presque, le nouveau Cosmos d'Aéroplume vient de se poser au Kitzebur! Ainsi en est-il de la formation de l'univers ulmiste au Grand Duché de Luxembourg.

Et c'est pourquoi je peux dire encore et avec force que **« L'AIR C'EST LA VIE! »**

02.11.1998 - Le TGV **Jean-Luc PRIGNOL**



❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒

Extrait du manuel ROTAX aimablement rappelé par **DONALD WALKER**

UN BON CONSEIL ROTAX POUR L'HIVER

15.11) Entreposage :

Si votre moteur doit rester sans tourner pendant 2 mois ou plus, il faut prendre certaines précautions pour le protéger, ainsi que le circuit d'alimentation, de la chaleur, du soleil direct, de la corrosion et de la formation de dépôts.(...)

15.11.1) Composants internes du moteur :
Enlevez le filtre à air, démarrez le moteur et faites le tourner au ralenti. En utilisant une pompe à huile pressurisée (une burette fera l'affaire), inondez le moteur en injectant de l'huile par le carburateur jusqu'à ce que le moteur cale; ensuite, procédez à la vidange du circuit d'alimentation.

15.11.2) Circuit d'alimentation :
Videz le carburateur, le réservoir et les tuyauteries.
! Suivez toutes les règles de sécurité et n'allez pas plus vite que le ralenti !

15.12) Révision après l'entreposage :

Vérifiez le moteur et son environnement contre d'éventuels matériaux étrangers. Assurez-vous que tout résidu d'huile soit drainé ou enlevez-le en démarrant le moteur à la manivelle. Les bougies doivent être propres et correctement espacées. Remplissez le réservoir à essence et purgez l'air. Procédez à la procédure de démarrage.

Note de Donald : Il n'y a aucun lieu de s'inquiéter de la fumée produite lorsqu'on injecte l'huile, ni quand on démarre à nouveau le moteur au printemps.