VOL moteur

ULM + LSA + GYROS + HELICOS LEGERS

www.vol-moteur.fr

ULM + MULTIAXES + PENDULAIRES + HELICOS LEGERS + GYROS

TEST Trial

4x4 de l'air



Pages ULM +

Rotax 582
- Fiabilité
- Occasion
- Entretien ...

AUTOGIRE



> Niki, l'autogire bulgare

PILOTAGE



> ULM et train rentrant

VIEUX DEB'S



> Les trapanelles sur le Tour ULM

Coulisses

> LORAVIA, c'est quoi ?

M 03295 - 297 - F: 6,30 €

n° 297 > novembre 2010 > 6,30 €

Imprimé en France - Printed in France

Rassemblement

Les trapanelles sur le tour ULM



Texte : Guy Wardavoir
Photos : Béatrice Bergel, Carl Edouin, Jean-Luc Prignol, Bernard Blanchard, Dimitri Delermarle

« Dis-donc Dominique, on est en train de se faire une petite bouffe avec les voisins et on se disait qu'il fallait que l'on te parle d'une idée lumineuse que l'on vient d'avoir : et si on rejoignait le prochain tour ULM avec nos vieilles trapanelles ? Qu'en penses-tu ? »

ALLÔ

« ***- Au fait on ne te dérange pas ? Il est 23 heures bien tassé et t'es peut-être occupé, Non ? Ah bon t'es sur Paris pour une réunion demain… OK, alors t'en penses quoi ?***

- Ouais les gars, sympa votre idée faut qu'on en reparle, venez à la réunion de préparation du prochain Tour ULM début décembre. »

Voilà, cette conversation se passait en octobre ou novembre 2009 avec Dominique Méreuze et nous mettions en route notre prochain projet pour faire connaître la nécessité urgente de sauver les ULM des années quatre-vingt. N'allant pas très vite, le message visuel et sonore aurait le temps d'être vu et entendu : il faut sauver le soldat « vieille trap's », son histoire et le plaisir qu'il nous a apporté et qu'il nous apporte toujours le mérite. Et c'est ainsi que nous nous sommes retrouvés à huit appareils sur l'aérodrome de Cap 28 le 28 juillet pour participer au tour ULM 2010 dont la bannière était « ***Des Alpes à l'Atlantique… à la rencontre des Vieux Déb's*** ». Grosse responsabilité pour nous de simplement y être ; nous en doutions car nous avions fait beaucoup plus dur avec le premier Londres-Paris et le premier Tour de France ULM mais c'était il y a bien longtemps, 28 et 27 ans… au siècle dernier ! Je me rappelle notre départ de Bigin Hill, un terrain mythique au sud de Londres il y a 28 ans, quelques spectateurs anglais se demandaient ce que pouvaient bien faire ces fous de pilotes de toutes nationalités mais essentiellement français avec leurs pauvres aéronefs bien frêles qui envisageaient de traverser la Manche… Nous sommes arrivés quelques jours plus tard sur le parc de Bagatelle à Paris, en Eurovision et entourés de milliers de



Une partie du groupe à Vicq-sur-Nahon, François, Jean-Pierre, Jean-Luc, Carl, Gilles.



Jean-Pierre, accueilli par Gilles, Bernard et Pablo à Pontlevoy.



spectateurs enthousiastes ! Si l'ULM est ce qu'il est aujourd'hui c'est bien à vous, nos vieilles trapanelles, qu'on le doit et on va donc s'appliquer pour vous rendre vie et honneur !

Fermez le ban !

Bon mais ce n'est pas le tout mais maintenant il faut y aller à Cabanac, c'est pas à côté, arrêtons de réfléchir c'est le premier kilomètre le plus difficile. NOTAM, sup aip, cartes azba, carte temsi, wintem… tout est paré c'est parti !

Plutôt que de décrire notre parcours, merveilleux au demeurant, ce qui risque d'en endormir plus d'un, j'ai pensé qu'un compte rendu de chaque pilote ou accompagnateur pouvait être plus attrayant !

Quelques chiffres tout de même pour les passionnés : environ 1 200 km parcourus en 7 jours, 15 étapes et quelques vaches, 14 à 20 heures de vol selon les appareils et 140 litres à 260 litres de carburant consommés toujours selon les appareils… c'est fait !

CERTITUDES

La lecture des comptes rendus des uns et des autres me conforte dans la certitude que le fait de voler sur nos vieilles trapanelles nous a fait d'emblée bénéficier d'un capital sympathie partout où nous nous sommes posés et le fait est que la simplicité de nos destriers tubes et toiles, pas ou peu d'instruments, a toujours généré un accueil enthousiaste, simple et chaleureux. De là à croire qu'il suffirait d'un appareil coloré, simple d'aspect et volant lentement serait à même de relancer l'intérêt émoussé des jeunes, du grand public, de nos voisins pour l'ULM… Il y a un petit pas que je franchis allègrement ! Alors, pourquoi ne

pas faire d'une pierre deux coups: redécouvrir le vol à bord de nos vieilles trap's et en sauver une ou deux par la même occasion!
Pour information, le coût moyen d'un appareil ancien restauré est d'environ 2500 à 3000 euros (changement boulonnerie, contrôle moteur, etc.) en partant d'un appareil de type Weedhopper ou Quicksilver. Bonne chasse dans les fonds de hangars!

PABLO
pilote du Quick GT 400

Déjà 48 heures et surtout deux nuits que les « vieux deb's » sont rentrés dans leurs foyers (EHPAD Etablissement d'Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes bien évidemment) et, pourtant, quand je ferme les yeux je ne peux m'empêcher de revoir toutes ces belles images qui ont eu largement le temps de s'imprimer sur ma rétine. Les reflets de la Garonne avec la mer au loin à l'ouest, les châteaux petits ou grands avec leurs tours et leurs jardins, ou simplement des prairies ondoyantes et vertes avec leurs troupeaux paisibles et rassurants. Et que dire une fois au sol du lever de soleil à Hautefaye, luisant dans nos ailes multicolores ou de son coucher à Cabanac avec les Landes qui s'embrasaient au ponant? Et l'aspect humain de toute cette aventure, huit joyeux lurons et pilotes dont certains ne se connaissaient même pas avant de partir, unis par le plaisir commun de voler lentement, avec le moins de contraintes possibles, tout en préservant la sécurité. La preuve, ce poser entre les vignes pour échapper aux orages sur une piste d'au moins 180 m dont 60 ont été de trop et ce viticulteur et son fils de 15 ans, breveté depuis peu, qui nous ont accueillis à leur table avec générosité. Les gauloises ripailles qui ponctuaient nos soirées et l'accueil chaleureux dans chacune des bases où nous nous sommes posés sont autant de pierres blanches laissées sur la route, dans l'espoir d'y retourner un jour.

BK L'ÉPOUSE DE PABLO

En camping-cars et minibus, les « pétroleuses », Beka, Claudine, Michèle et Mimi, compagnes des vieux débris, ferment la marche. Objectif : atteindre une pompe à essence pour charger les 150 litres/jour que boivent leurs drôles de machines, faire le plein de bières et assurer les repas des 13 participants, exception faite des quelques repas gastronomiques et incontournables, que nous avons retenus à Onzain, Hautefaye, Rebeyrotte, et Prissac.
Après 1600 km de route et quelques photos pour leur faire tâter des yeux ce qu'ils n'ont pas pu voir de là-haut. Non mais, nous aussi on en a pris plein nos belles mirettes!

FRANÇOIS PRUAL,
pilote du Quick Sprint MX2
assisté de son épouse Claudine

Ce fut un circuit et séjour inoubliable tant par la bonne humeur que par la beauté des paysages mais également aussi par l'accueil local à chaque étape. Toute l'assistance au sol a vraiment fait du bon boulot et un grand merci à notre Saint-Bernard motorisé ainsi qu'à Monique, BK, Michèle, Claudine et notre professeur Tournesol bien aimé qui n'en rate pas une. Claudine et moi fûmes assez surpris le matin de bonne heure par des bruissements discrets sous un des ULM pendant environ 10 à 15 minutes, puis soudain un cri venu d'où l'on ne saurait dire (alors BANDE DE FEIGNASSES!) réveillait toute notre petite équipe. Pour ma part, j'ai savouré le petit vol avec Gilles sous les barbules en direction de Cabanac ainsi que l'accueil du matin sur la base ULM où le propriétaire nous attendait avec croissants, café, essence, son accueil fut des plus chaleureux.
Je me remémore le moment où Carl prit son mini-vélo et a failli nous faire un malaise pendant que d'autres du groupe plongeaient une tête dans la piscine. J'aime également à me remémorer les discussions avec Carl, Gilles et Guy. Je pense qu'une expédition bis serait la bienvenue. A bientôt pour de nouvelles aventures.

JEAN-PIERRE ALLAGNON
1200 km en Sirocco

Tout d'abord je tiens à préciser pour ceux qui ne le savent pas encore et pour faire taire tout ricanement, que l'appellation contrôlée Vieux Deb's, s'applique aux machines et non pas aux pilotes même si l'un d'eux n'a que 80 ans et demi! Bref, fin juillet, j'ai ressorti du fond du hangar ce Sirocco mythique ayant appartenu à Henri Pescarollo lui-même. La machine porte encore les décorations du Champagne Mercier, son ancien sponsor.
Je n'avais utilisé cet ULM que par temps calme et pour des distances très modestes car je ne suis jamais sûr de démarrer le moteur, un KFM de 25 ch qui met à peu près 3 minutes avant de commencer à tousser… (c'est normal qu'il tousse car il fume beaucoup) la batterie est costaude mais quand même. Aussi lorsque que Guy m'a demandé si je voulais aller à Cabanac près de Bordeaux, j'ai trouvé le projet quelque peu ambitieux. Mes copains de Saint-André-de-l'Eure où je suis basé n'y croyaient pas, surtout ceux qui sont forts en mécanique. Guy a su me convaincre et il a eu raison car la machine a très bien tenu le coup même dans les thermiques les plus violents et même sous la pluie en contournant les orages du Sud-Ouest et en se frottant à une jolie perturbation à 30 km au sud de la Loire qui m'a obligé à me poser dans un champ. En attendant une amélioration de la météo, j'ai fait un petit feu pour sécher mes chaussettes, le grand luxe quoi…
Pendant toute cette balade, l'assistance et l'ambiance ont été extraordinaires. Tous les matins, Guy nous mâchait le travail en contactant les 3 ou 4 terrains où nous devions nous poser, en

François Prual sur son Quick Sprint MX 2.



consultant la météo, les NOTAM, l'activité des zones... du travail de pro ! Bernard nous fournissait le carburant : SP98 et liquides à 13.5 % voire même plus, les épouses nous mijotaient des petits plats, tout cela avec une gentillesse inégalable. Bref, bref ce fut un grand plaisir : vive les Vieux Deb's.

CARL EDOUIN, pilote du Quick MXL2

Ce que je retiens de majeur après cette balade, ce sont les réactions de sympathie multipliées me semble-t-il, par le fait que nos montures étaient des « trapanelles », ce terme étant selon moi, synonyme d'anciens et de très faible valeur marchande. J'observe la même attitude au volant de voitures âgées (20 à 30 ans environ) de grandes séries. Mes rudiments de psychologie m'amènent à ébaucher l'hypothèse que les réactions « nostalgie/passion commune » ne sont pas altérées par un sentiment plus ou moins conscient de frustration qui pourrait être induit par une monture de prix plus élevée. Cela dit, je confesse que, dans mon esprit, cette observation est en furieuse compétition avec le souvenir d'envoûtant foie gras précédent selon les étapes, le fumet d'un civet d'oie et de magrets de canard dont la répétition n'a provoqué aucune révolte ! Encore Merci à Gilles et Guy d'avoir initié et organisé ces grands moments. Et également grand merci à l'intendance roulante dont l'efficacité le disputait au duo charme/gentillesse.

VINCENT BISIAUX, pilote du GT 500

Il y avait longtemps que je ne m'étais plus inscrit à un voyage ULM en groupe.

Au bout d'une vingtaine d'années de « vol camping », j'ai un carnet d'adresses suffisamment rempli pour me débrouiller ! Mais là, rien que le nom, « les Vieux Débris », ça annonce une ambiance et des gens qui ne se montent pas le col ! Sans parler du logo. Et je ne fus pas déçu : un bon copain fidèle à son Quick, des pionniers qui ont évolué vers des ULM-Airbus et qui reviennent à la simplicité, un pilote de ligne qui s'amuse en annonçant que son Sirroco « ***consomme deux ou trois boulons au cent*** », plein de Quick, Pablo et son GT400, et surtout notre doyen, délicieusement caractériel, à



Carl Edouin sur son Quick MXL2 super Tanker, à l'arrivée à Prissac.

qui on doit le respect vu ce qu'il a fait, en espérant qu'on fera encore ce qu'il fait vu ses quatre-vingt-deux ans. Dans le groupe, je fais figure de bolide futuriste avec mon G qui atteint allègrement ses 100 km/h. Nous voici donc au décollage de Champrond, avec une brise de vent arrière qui aidera bien les 50 à l'heure des monos deux axes. Et de fait, après forces agapes restauratrices et une petite panne de mon démarreur vite réparée avec les moyens du bord, nous arriverons sans encombre jusqu'à Belvès... où l'ULM de Jean-Luc se prend à décider qu'il a assez démarré comme ça. Et le Tour ULM ne va pas tarder. François, l'agitateur d'hélice de service ayant déjà décollé, il reste Jean-Pierre et moi-même pour réparer la panne. Après d'infructueux essais, nous décidons de laisser Jean-Luc aux bons soins du Tour où une solution sera alors trouvée.

Puis nous redécollons. En vol, je vois Pablo esseulé sur la piste de Castillonnès et je me pose, notamment

Vincent Bisiaux, un vieux déb's Baroudeur avec son GT 500 Cargo.



à cause de la couche qui me semble peu ouverte, pour lui tenir compagnie. Un cunimb réclame la priorité, nous le laissons passer philosophiquement. Nous redécollons et plus loin, inquiets au vu de l'horizon sombre, nous appontons sur une piste en pente de 180 m.

Le propriétaire, ravi de voir du monde utiliser son mouchoir de poche méprisé par trop de pilotes qui pleurent pour avoir de la performance, nous invite à déjeuner.

Re-cunimbs, éclaircie, re-décollage, et cette fois nous arrivons à Cabanac où le tour a réservé un parking particulier à nos antiquités.

Après l'arrivée des ULM du tour, nous constatons la proportion importante des Airbus, et notre groupe fait vraiment contraste, même par rapport aux pendulaires, en général modernes et équipés quatre temps. Une nuit, deux temps et trois mouvements plus tard les vieux débris, à part le mien, reprennent leur vol vers le nord.

Mon appareil est encore assez jeune pour aller flirter avec les Pyrénées et poursuivre son voyage.

J'apprendrai quelques jours plus tard que tout le monde aura pu rejoindre ses vieilles pénates...

Le contrat est rempli : notre présence à une étape du tour a démontré que l'on pouvait voyager et surtout bien en profiter avec des ULM simples des débuts. Cette simplicité m'a toujours permis de venir à bout des avatars techniques durant les 23 ans de vol en randonnée avec des tubes-de-base-et-toiles-sales, ce qui n'en fut pas le cas avec un gyro de la meilleure marque, beaucoup plus esthétique mais nettement moins fiable et dont les pannes seraient problématiques dans le monde de Mad Max !

LES TRAPANELLES SUR LE TOUR ULM



Vieilles trap's et vieux déb's même combat pour la soif !

JEAN-LUC PRIGNOL
« LA COLO DES VIEUX DÉB'S »

À peine rentré de ma balade en ULM en Auvergne… J'ai vite refait mes bagages avec la tente, le duvet, l'huile et les bidons d'essence etc. TGV II (mon AX3-16) était chargé comme une mule !

Je quitte St-Gondon sous le soleil mais à partir de Sully-sur-Loire en prime le vent de face ; qui me fait arriver à Champrond en quasi-panne de carburant ! Mais tellement heureux d'être là, pour me joindre à l'Equipe des « Vieux Déb's ». (Nous rappeler le départ d'Epernay du Grand Prix de France 1983 !) Jean-François ne peut se joindre à nous ! Dommage ! À une autre fois, cher jeune Vieux Déb's ! Cette veillée de départ à Champrond est saluée par un joli coucher de soleil auréolant la mouette du bar. Et c'est le départ, sous les yeux de Tante Brigitte, l'envol des monos Quick - les libellules du groupe - des bi - des GT500, du Sirroco et de mon « TGV II » (AX-3-16) la flèche de St-Gondon, les 8 trapanelles qui vont tenter de rejoindre à Cabanac (Gironde) les ULM-fusées du « TOUR ULM ». À la première étape à Onzain, je salue le joli jardin du château de Chaumont que je retrouve à nouveau en vol vers Vic-sur-Nahon où, dans une lumière dorée, c'est celui de Talleyrand à Valencay qui nous reçoit pour l'étape du soir. À l'abri des pruniers, j'arrive tant bien que mal à monter ma tente où, malgré l'absence de mousse de sol (pas de place dans l'ULM !) je passe une nuit peuplée de rêves de louveteau ! Direction Montmorillon : attention à la zone militaire de la Marine… avait dit Tonton Guy ! Alors ! Qu'elle est belle et impressionnante la Brenne, survolée dans sa partie ouest, accompagnée par la musique du XI[e] Concerto de Mozart ! Didier Horn nous accueille sur sa base où cette fois-ci, pour moi ce n'est plus pour ma qualif d'instructeur ULM.

Je profite de l'occasion pour mettre à l'épreuve les qualités de mécano de François… qui s'en tire avec une giclée d'essence ! Pardon François ! On redécolle pour un agréable vol jusqu'à St-Junien, d'où sous le soleil, et sous mes yeux ravis, serrée sur la piste en dur, redécolle « la patrouille des Vieux Déb's » ! On s'envole vers Hautefaye où la piste bien pentue… est prestement avalée par des vieux pilotes cool ! Ah ! Le déjeuner au Resto du Pilote… Bon pour ma remise en forme (oui !) ! Et les figues du jardin ! Le soir, une jolie piste en montre molle de Dali nous attend… où nous ondulons à plaisir… C'est Rebeyrotte. Levé dès potron-minet… tandis que le soleil pointe derrière les arbres, d'un clocher voisin, s'égrène l'angélus, repris par un autre clocher, puis par un troisième ! L'instant est divin… Deo gratias ! Le vol vers Belvès épouse les courbes du Lot où, pour la première fois, j'ai le plaisir de voler avec les autres ULM, accordant ma vitesse à la leur. À Belvès où nous devions accueillir les pilotes du Tour ULM, la MTO oblige Tonton Guy à décoller à 7 heures du mat… Ma batterie me lâchant, je reste sur le terrain jusqu'au soir… Seul Vieux Déb's !

Ce qui me permet de rencontrer les anciens de mes sept Tours ULM passés et de découvrir, avec ses ULM de course… bardés de 912… la jeunesse montante et performante de l'ULM, qui me regarde quand même un peu comme un zombi ! Les pilotes du club de Belvès s'occupant de ma batterie… je peux repartir ; très camarade, Jack Krine, directeur des vols, me fait décoller avec les premiers pour Cabanac. Bravo à tous !

Mais, à mi-parcours, la MTO se dégrade et nous sommes pris par des foyers orageux de trois côtés… C'est en regardant sur le côté, à l'extérieur du pare-brise, qu'après une dizaine de kilomètres de forêt, presque en aveugle, je découvre le site de Cabanac où, profitant d'une finale en direct, j'atterris ! Ouf ! Et merci au Seigneur des Ulmistes.

Je rejoins alors les autres Vieux Déb's qui comme moi ont dû affronter les caprices du ciel ! Le docteur Pouchès ausculte le « TGV II », mais tout est normal ; une fois la batterie changée, je pourrai repartir. Elle est trouvée un dimanche de vacances en août par un débrouillard membre du club de Cabanac ! Entre-temps, les camarades ont décollé pour le vol de retour à Champrond… par le chemin des volateurs et je peux alors les rejoindre à Chalais. Le lendemain, je peux repartir avec eux pour St-Ciers.

Je profite d'un vol calme qui me permet d'admirer à loisir Angoulême rayonnante dans une lumière de vacances et, à l'arrivée à St-Ciers, le non moins rayonnant sourire d'un Eric Changeur, heureux dans son palais du gyro. Le vol suivant nous conduit dans l'Indre à Prissac sur un petit terrain ULM, accueillis par Michel, un ex-pandore, digne d'un autre « Paon d'Or » (mon ami Hubert Rorche du Persan des années 80 !). Le campement monté, les ULM gavés de carburant… c'est le soleil, qui d'un superbe coucher, souligne l'émotion de la dernière soirée de notre périple !

A 7 h du matin, après les photos-souvenir du groupe « vol et sol réunis » c'est l'envol du retour d'une équipe vers Champrond, puis des assistants, Bernard et son chien, et des assistantes, par la route… et enfin le TGV II pour sa dernière étape : St-Gondon, 160 km (mon autonomie maxi). Las ! Volant au 45°, sur la route de la perturbe en cours… ciel dégagé à droite, stratus à gauche… à moins d'une demi-heure de vol, je suis contraint à un poser d'urgence à Argenton-sur-Creuse… puis rebelote un peu plus loin à Issoudun… où malgré la prise d'une MTO vol à voile… je suis repiégé à Vierzon où j'ai en fait rattrapé… la perturbe ! Après la forêt, en arrivant à Aubigny… même punition, je dois me poser sous la bourrasque… Il me reste 26 km à parcourir, mais à l'approche de St-Gondon… un ultime pied de nez d'Eole me fait atterrir dans la pluie ! Je suis arrivé ! « ***Grandeur et servitude du pilote… face aux éléments !*** »

Heureux de cette épopée qui, une fois de plus me rappelle que le bonheur… est fait de petites joies, partagées ! Quelle belle musique que celle des rires des copains communiant dans le même effort et les mêmes joies ! D'accord, si nos ULM ne figurent pas dans les palmarès, j'aime trouver avec eux la source de mon dépassement et de mon plaisir du vol ! Durant ces huit jours… petites étapes non stressantes - pas de radio - des GPS quand même, pour le contrôle de la conso de mon 503 bicarbu par exemple et aux étapes, retrouver Bernard, notre citerne bienveillante… plus tu consommes, plus il t'en donne ; et, sans égal, les sourires de nos assistantes !

De cette équipée des Vieux Déb's à Cabanac, comme dans « La prière du Para des années 40 » je dirai : « ***J'y ai trouvé… ce que les autres ne veulent pas !*** ». Et c'est pourquoi, je crie encore « ***L'AIR ! C'est la VIE !*** »