

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

**CV Aéro ?**
**-Comment veux-tu résumer ... 70 années d'Amour de l'AIR !?**
**-Alors ! J'ai essayé de faire une chronologie réduite ... dans laquelle tu piocheras ce qui intéresse ... !**

# " L 'AIR dans Ma VIE "

**Jean-Luc R. PRIGNOL** Janv.2010

**1930** -Naissance près d'ORLY -
-Parents : artistes – musiciens – poètes - peintres –
**1940** -Premiers modèles réduits d'avions –
**1948** -Membre de l'Aéro-club Sadi - Lecointe à Paris –
**1950** -Armée de l'AIR – Suite à grave maladie : inapte aux activités physiques et aéronautiques –
-Je passe outre !
**1953** -Parachutiste – Vol à Voile –
**1980** -Début Montgolfière – Parachute Ascensionnel – Delta –
-Premier vol ULM pendulaire à BLOIS le BREUIL –
**1983** -Parapente –

**1984** -Motoplaneur –
-ULM Hydro à MEAUX –
**1985** - « « au VAUDREUIL –
**1986** -Instructeur ULM : Pendulaire – Multiaxe –
**1992** - « « : Paramoteur –
**1993** -Montgolfière : 1ers Vols Solo –

## Actions dans l' ULM

**1981 / 82** -Création de la FFPlUM – à qui j'ai donné le nom – Premier adhérent –
**1981–28 Déc.** - 1er vol d'un ULM pendulaire à PORTOROSE en YOUGOSLAVIE –
**1986-16 Août- Vol sur PARIS en pendulaire mono – pour protester contre l'Arrêté du 13 - Mars 1986 - interdisant le vol des ULM dans une zone de 40 km autour de PARIS**
**1988** -5 OOO m - en pendulaire Solo – à St Benoît/Loire –
-Hélice d'Or FFPlUM – Rallye du Muguet 1070 km –
**1990** -Premiers vols à VIMORY - des Elèves du CES R.Schumann d'AMILLY Avec l'ULM pendulaire – conçu et construit (avec moi) par eux –
**1986-2008** - Instructeur ULM –Pendulaire – Multiaxe – Paramoteur –

### Participation aux événements ULM

**1982-1992** -Rassemblement ULM de BLOIS – Animateur –

**1983** -1er Grand Prix de France ULM – Pilote pendulaire –
-2ème Londres - Paris – Pilote pendulaire bi –
**1985** -Deauville – Paris - Hydro – Pilote multiaxe bi –
-2ème Grand Prix Paris ULM – Meaux – Pilote pendulaire bi –
- MILLAU – 1ers Championnats du Monde ULM – Régisseur – Vols VIP Multiaxes – pendulaires –
**1986** -Chalon/Marne -2ème Salon ULM – Animateur –
**1988** -LYON/BRON – Salon ULM – Animateur –
-PARIS - Hippodrome de Vincennes – JONATHAN – Animateur –
**1989** - « « « « « -
**1990** -BEZIERS – VIAS –Salon ULM – Animateur -

« L' AIR dans Ma VIE » JLR. PRIGNOL

### FFPlUM

-Tour de France ULM : de 1997 à 2003 – Animateur –
-Commissaire : 1999 – LEVROUX –Championnats de France –
: 2001 - « « d'Europe –
: 2002 – GAP – TALLARD – « « -
-Commission de Discipline DAC Nord – depuis 1998 –
-Comité Régionnal CENTRE – Vice -Président –

### GRAND DUCHE du Luxembourg

- De 1989 à 2003 Instructeur Multiaxe – Pendulaire –

- **Commissaire : Championnats Belgique – Luxembourg –**

**-Collaboration aux REVUES :**
**Pilote Privé –**
**-Plaquette « Pierre VAYSSE » ASPRES / BUECH -**
-Commission Historique du VOL à VOILE –

**-VOLER AUJOURD'HUI – Annuaire 1985 – Rédacteur en Chef –**
**-ULM MAG – AILES MAGAZINE – VOL MOTEUR –**
**-Le CANARD d' AEROPLUME du Luxembourg –**
**-VOLEZ –**
-
**- Construction Amateur :**
**-Planeur au NOROIS – avec Pierre VAYSSE –**
**-ULM pendulaire – ULM multiaxe -**

**-S'intéresse à : L'Homme Volant , avant Montgolfier –**
**: Les vols sur Paris –**
**:L'Aventure de l'AEROPOSTALE –**

---

**-Autres activités pratiquées : Entraîneur de natation (pendant 40 ans)**
**-Rééducation des Polios , par la natation ( 10 ans)**

**-Aujourd'hui : Randonneur – Natation –**
**: VOL : Planeur : visite médicale : OK –**
**: ULM : Pendulaire – Multiaxe –**

**ET TOUJOURS : « V I E U X DéB'S - Emérite »**

**Jean – LUC R. PRIGNOL**

# Mes anecdotes…enfin !

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

**Une journée de VOL avec JEAN KILISKY**

***-Extraits de « mes carnets de Volateur »***

-… à peine rentrés « du Ier Deauville-Paris en ULM à Flotteurs » …
Jeudi 30 mai 1985 :
Sur le terrain de MEAUX, Jean(KILISKY) et Jean-Luc (PRIGNOL) effectuent la mise au point du prototype CHIKINOX bi-2 axes en tandem , équipé du nouveau moteur ROTAX 582 à réducteur mécanique .
A la suite d'un vol d'essai d'à peine 30 minutes… nous devons adapter un réservoir supplémentaire de 25 l transparent, que nous fixons sur les tubes du châssis.

En effet, demain, la 1ère épreuve sera directement « le Tour de Paris » soit 305 Km – à couvrir avec une seule escale décomptée de notre temps à PERSAN… et, si le vent de ces jours-ci, persiste.. !... il va y avoir du sport !
Au cours de l'essai, j'ai eu le temps de me rendre compte que le siège AR est absolument inconfortable : on est bloqué entre les tubes latéraux, ne pouvant bouger les bras que vers le côté avant, la carte de vol ne pouvant être lue devant soi, collé qu'on se trouve sur le pilote… et l'arrondi du siège empêchant le mouvement des coudes… et je ne parle pas de la place que je peux trouver pour reposer « mon plâtre de la main gauche » (poignet cassé deux semaines avant) .Seul, le siège peut-être un peu redécoupé !Je vais devoir voler avec une grande économie de mouvements ; qu'en sera-t-il des crampes !
L'essence est visible de ma place, au moins une chose qui va !

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

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

2ème photo, les installations du PLESSIS-BELLEVILLE – OK, à partir de là le vent 10 Kts passe arrière (Est) ouf ! Et nous poursuivons jusqu'à PERSAN – photo – où je suis très heureux d'atterrir… une crampe à la cuisse gauche ! Jean-Bernard crie à qui veut bien l'entendre… que je suis un douillet et que le Bi est très confortable.. ! Et je n'ai volé que 46', avec peu de manipulation de la carte sur cette partie du vol que je connais par cœur maintenant ! Moyenne pas brillante avec ce vent : 32 Km en 46 minutes ! Maintenant, jusqu'à ETAMPES, le vent ne nous gênera plus.
Après essence et café, on redécolle avec les deux autres monoplaces. C'est agréable de voler ainsi en Equipe ! Photo 4 – Château de VILLETTE, peu visible, IAN doit revenir dessus. Ensuite arrivée à MANTES, Jean fait la photo, mais relisant le texte du concours, je m'aperçois que la photo doit être faite de l'autre côté de la ville, donc : ville + cheminées E de F de PORCHEVILLE, ce qui nous donne l'occasion de survoler la remarquable Abbatiale de MANTES ! Les deux autres ULM font de même et se remettent dans notre ligne de vol.

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

Nous redécollons vers MITTAINVILLE à 10 Km de là, pour la photo de l'Eglise et là, il y a un problème car n'ayant pas de clocher, il y a un doute avec celle d'un petit hameau proche… mais je trouve la bonne ! (d'autres concurrents tomberont dans le panneau !) Superbe Château d'ESCLIMONT, puis carrefour autoroute et RN 191, point de passage de 1984 ou, en Bi-pendulaire j'avais subi un fort vent plein Sud !Plein de face ! Nous apercevons ETAMPES et nous dirigeons vers la Base IBIS de PANNECIERES.
Mais, en haut de la carte, le bras de Jean m'empêche de déplier et, ensembles, nous nous trompons de voie de chemin de fer, comme je pense reconnaître le terrain IBIS, je le fais rayonner, mais sans succès, le compas me paraît donner une indication erronée et, au bout de 20' de recherche… l'identification du panneau d'un village…qu'on ne retrouve pas sur nos cartes, nous impose de nous poser.. !
(Nous apprendrons plus tard que nous sommes à TREMBLAYE les VILLAGES. En fait, nous sommes partis à 90° Ouest de notre route et nous trouvons à 20 km au Sud de DREUX, donc à 10 Km au Nord de CHARTRES.. ! Hé oui ! avec la brume grise qui stagne jusqu'à 300 m d'altitude, nous sommes passés près de CHARTRES sans voir la ville… ni voir la Cathédrale ! Et nous étions à jeun … juré !)

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

Nous redécollons du terrain IBIS à 14 h 07 , après avoir fait le plein avec du carburant mis à la disposition des autres Pilotes par Hubert de CHEVIGNY (qui en avait obtenu par ailleurs) Merci Hubert !

A partir de là, les photos jusqu'au N° 10, Jean est OK. Pour moi, avec ma pellicule couleur, je n'ai fait (hors concours donc) que quelques photos de points significatifs ou jolis ! Un petit salut à BUNO BONNEVEAU haut lieu Vélivole qu'on remarque au passage de MAISSE, sans pouvoir se dérouter, cause le vent Est qui s'est encore renforcé et, l'obligatoire photo, du Château de COURANCES qui ne peut être visible et donc faite, que dans une seule direction, ce qui fut fait .Nous sommes très gênés par le vent et nous allons profiter de la photo du Supermarché de St SAUVEUR pour remarquer au sol notre assistance et refaire de l'essence .



***Jean KILISKY et Jean-Luc PRIGNOL devant le CHIKINOX Bi –Rotax –***

Sur cette bande de terre mal préparée, nous redécollons difficilement !
Le reste du circuit, je le connais par cœur ! Le terrain de FONTENAY TRESSIGNY et son Bréguet Provence, le stand de tir de VOULANGIS… et enfin MEAUX. Sur cette partie du parcours nous rencontrons bien des retardataires : LEMOUTON – HUGO sur son pendulaire etc…Le seul moment difficile étant encore comme en 1984, le passage de la ville de MELUN par la forêt de FONTAINEBLEAU, j'ai demandé à Jean de glisser au plus près de la ville, avec un vachable possible, à la Base de Loisirs, puis au Château de VAUX le VICOMTE, illuminé en cette fin d'après midi d'une lumière dorée. Bravo et merci à messieurs LE VAU et LE NÔTRE ces artistes géniaux !

C'est encore émerveillés que nous nous posons à MEAUX à 16 h 10 ;
Malgré nos escapades, d'autres sont aussi en retard et notre temps décompté sera de 7 h 20 de vol. On s'en est bien tiré, d'autant que nous avons toutes les 15 photos, bien dans l'ordre. Bravo le N°2 de l'Equipe CHIKINOX !
Hélas pour nous, la pellicule de Jean a été surexposée et, si on voit que les 15 photos ont été faites, aucune n'est authentifiable ! C'est le règlement ! La validité de l'épreuve est conditionnée parla réussite (sur une pellicule noire 400ASA) des 15 photos, justes (et non 14) prises dans l'ordre…
Hélas… 3 fois Hélas ! Nous perdons 3500 points.
Mais nous nous battrons sur les autres épreuves, pour récupérer le maximum de points pour le classement final.
Une consolation : IAN et Jean-Bernard ont bien suivi mes indications et marquent les points de l'épreuve (mais avec un mauvais temps compté) –( mes photos couleurs étaient bonnes, mais exclues comme dit plus haut).

---

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

Jean-Luc R. PRIGNOL

---

**VIVE LA MARIEE** !!!
Un baptême en ULM AEROKART à St Benoît/Loire -

Une superbe journée de vol ensoleillée se termine sur le terrain ULM de St Benoît/Loire (le 28-6-1987)

Il est 2Oh, je viens d'effectuer mon 16ème baptême sur le vénérable AEROKART du Club!
Une joyeuse équipe arrive vers moi, réclamant à grands cris, un ultime baptême! Mais je suis à court de carburant et Gilbert, le préposé, n'en a plus et ne peut aller en chercher "la clé est en vol avec Stéphane! Me dit-il! Mais, je t'assure que tu as de quoi faire... au moins 1/4 d'h. encore !
"Oui! Allez-y! Vous n'allez pas faire çà ... à une jeune mariée! Et le jour de son mariage, en plus! Ajoute son mari! "OK! Dis-je! mais juste un petit tour, sur la Loire et pour voir la Basilique!"
Et voilà "JUANITA" la Jeune mariée installée et sanglée dans l'AEROKART. Un pt'tit bisou de son mari et, sous les hourrah de tous nous voilà décollant face à la Loire... un virage à droite et voilà la Basilique, mais je reprends vite la direction du terrain, en ayant à l'œil, quelque éventuel champ accueillant, au cas ou! J'en suis là de mes réflexions... lorsque le moteur cafouille, puis s'arrête! Nous nous trouvons sur un champ parallèle à la piste et à quelques mètres à côté de celle-ci! "Nous allons nous poser sur ce champ" Dis-je doucement à JUANITA (que vouliez-vous que je face d'autre, me direz-vous!) tout en tendant mon bras droit en protection en travers de sa poitrine .Elle me sourit! Belle confiance!
Devant nous, de jolis sillons de fine terre grise maraîchère... Dès que les roues arrière touchent les sillons, l'ULM est bloqué net, la machine basculant sur l'avant, le nez s'enfiche dans la terre meuble. Nous nous retrouvons suspendus comme des pantins dans les harnais! Je regarde Juanita... qui me regarde aussi... et, dans le calme de la machine meurtrie... *nous partons tous les deux dans un énorme éclat de rire...* qui se poursuit encore, lorsqu'arrivent les parents de la Jeune mariée, qui nous aident à sortir de notre posture cocasse!
La roulette avant est cassée, mais rien d'autre comme dégâts à l'ULM.
Christian dit que çà n'est rien, il va aller à son atelier proche où il réparera la roulette. OK! Gilbert pendant ce temps, trouvera de l'essence.
L'AEROKART sorti de son semis de poireaux est aligné sur le chemin voisin.
Peu après, Christian ramène la roulette réparée, qui est alors remontée sans problème. L'essence est arrivée. TVB!
"Alors! Vous le terminez... ce vol de JUANITA?" Me réclame son mari! -OK! Mais, sur ce chemin, étroit et déformé, je vais décoller seul et la reprendrai alors, sur la piste du terrain ULM." Reposé sur la piste, Juanita, souriante, reprend sa place auprès de son pilote.

Il est 22h.. L'AEROKART redécolle et, dans le calme de cette douce soirée ligérienne... ce sont, deux amis, qui communient alors dans le bonheur de ce vol partagé.
De retour au terrain, nous sommes accueillis par le mari et le beau-frère de JUANITA :"Alors! Ton instructeur... ne t'a pas refait... le coup de la panne d'essence..!!!" On rit!
Et, les portes du hangar fermées, c'est avec des coupes de champagnes levées, que joyeusement, se termine cette agréable journée de vols de baptêmes avec l'AEROKART du Club de St Benoît/Loire.



**Un des nombreux châteaux survolés lors du Grand prix de Paris.**

**VACHE de FORÊT !**
Epopée des 8-9 et 10 Août 1983 - Bellegarde / Châtenoy - Loiret -

Après un après-midi de bricolage sur mon pendulaire mono, moteur et chariot, Fernand voudrait bien voir si tout va bien!
"Allez! Fais-nous un petit tour d'essai en vol ..?"
Comment ne pas donner satisfaction à cet aimable et patient compagnon!
Il est 20h et le vent Nord n'a pas faibli restant même soutenu en cette fin de journée!
Bon! Je vais faire un tour de piste pour lui faire plaisir...
La piste : à l'orée de la forêt d'Orléans - une bande d'herbe étroite de 100 m. avec à l'Ouest une grosse ligne EDF de 400 000 volts et au Sud une ligne haute tension - à l'Est des arbres diffus jusqu'à Bellegarde et enfin, au Nord la forêt d'Orléans.

Il faut donc, avec mon petit pendulaire de 125cm3, décoller face à la grande ligne électrique et monter dans le vent, pour la contourner et revenir me placer, vent arrière, pour atterrir avec le vent Nord traversier.
Sur la piste, le vent est NW, mais, à peine décollé, je suis ballotté dans un flux, carrément Nord, ce qui me contraint à ne pas m'approcher de la ligne, mais, restant à sa hauteur, à la franchir plus loin vers le Sud... Mais avec ce vent, je dois rester plein gaz... et donc, je monte, arrive le moment où, me retrouvant à plus de 100m., je suis obligé de franchir la ligne... et me placer ainsi dans un flux arrière Nord... qui m'éloigne de la piste... m'entraînant en plein sur la forêt..!
... et là, commence la galère! Plein pot, contre le vent, je monte et fais du sur place..., quand je réduis, je chute et suis emmené sur la forêt..!
J'ai vite compris que je ne rejoindrai pas la piste!!! J'ai beau fixer mon choix, d'une zone ici, une autre, là... mais, elles s'éloignent, aussi vite que je les espère! Il y a maintenant 3/4 d'heure que je me bats ainsi... sans trouver d'issue! Je vole à 100 m. sol (arbres, devrais-je dire!) je suis vanné, moulu et, toujours plein pot, le carburant est limite... Je tente de m'approcher au mieux, d'une allée forestière pour m'y poser... mais elle est travers vent... et celui-ci est trop fort pour que j'y tente un atterro! Peu après, arrive ce qui devait arriver... le moteur tousse, hoquette, puis s'arrête!
*... et, en quelques instants, je me retrouve sur les branches d'un chêne majestueux, où je me pose, sur place - où l'ULM s'assied, plutôt !*

Il est près de 21h quand j'essaie de me dégager de l'ULM. J'ai gardé mon casque pour me protéger des branches, mais ce casque me gêne beaucoup dans mes contorsions. Enfin, glissant sous l'aile, il fait brusquement sombre, et, lorsque je touche enfin le sol, sans dégâts autres que des écorchures et accrocs à mes vêtements... il est 22h et au pied de l'arbre, il fait complètement nuit!

Je ne dispose d'aucune source lumineuse et, le fort vent dans les branches, m'empêche de percevoir le trafic des autos sur la route de Sully...
Je pars dans une direction, que je souhaite être celle de l'allée forestière... à quelle distance ?
Au bout d'une heure de crapahute, je crois entendre des bribes de musique... la fatigue!... un mirage!... mais cette fois-ci, j'en suis sur, c'est de la musique qui me parviens dans les rafales de vent et, à quelque temps de là... ce sont des éclats lumineux que j'aperçois !
Soudain, je débouche sur une petite clairière, au fond de laquelle où, dans l'embrasure d'une porte (sans porte) suspendue à un fil, brille une lumière ! Du plus loin que je peux , je crie :"Je suis un pilote d'ULM, perdu dans la forêt !" et, arrivant à la maison, je découvre une grande pièce, nue, où quatre personnages cassent la croûte autour d'une planche posée sur des caisses, une ampoule nue pendant au bout d'un fil, et "Le Poste de Radio-mon sauveur" posé sur une autre, un fusil de chasse est appuyé contre le mur en face! ! Un vrai tableau de Callot!
Je répète mon annonce d'entrée... mais, cela n'émeut personne et on me presse ... d'attaquer pâté et saucisson..!
J'apprends que je viens de faire irruption, dans une maison dont les propriétaires, arrivant en fin d'après midi, découvrent que celle-ci, cambriolée, avait été totalement vidée de ses biens... y compris, la fameuse porte d'entrée, dont l'absence était pour moi si incongrue!

Des voisins leur ont aussitôt apporté,  une planche des caisses, quelques provisions de réconfort et un téléphone. Dans ces circonstances... le fusil n'aurait-il pas eu quelque utilité... si mes hôtes m'avaient vu arriver du fond de la forêt ?
J'arrive enfin à obtenir qu'ils me laissent téléphoner à Fernand, qui, une heure plus tard viendra me récupérer.
Le lendemain matin, Fernand, pompier bénévole à Bellegarde, a fait venir des collègues "avec la moyenne échelle"... Mais, sur place, qu'en est-il? La maison cambriolée est à quelques cent mètres de l'allée forestière (que j'espérais..) mais je suis dans l'incapacité totale de déterminer d'où je suis arrivé?! (... une heure de nuit dans la forêt !) Les pompiers repartent dépités !
Il me vient alors une idée: je savais que près d'ici, à Combreux, une Troupe de Scouts se trouvait en Camp! Le chef de Troupe, que je connaissais, est d'accord pour monter une opération avec une dizaine de garçons. En début d'après midi, les voilà sur place, constitués en trois Equipes réparties sur des zones bien définies, équipés de sifflets et avec des codes de liaison entre eux.




Jean Luc, bien entouré, lors de nos retrouvailles vieux déb’s et jolies gazelles !!

Les Equipes rechercheront durant deux heures aller et retour. Quant à moi, en partant à l'envers, j'explore du point le plus éloigné des zones exploitées.

Les trois Equipes rentrées, sans rien avoir trouvé... on constate qu'il manque un Louveteau! Aïe! On crie, on fait du bruit! Que faire?

Tandis qu'on met sur pied une Equipe de recherche... décontracté, survient le garçon... assailli... d'engueulades et de joies de retrouvailles!
" Oui! Je l'ai vu... l'ULM!! - Quoi! - Oui!" .Certains sont donc passés à côté, c'est sur!
Nous cherchions une aile blanche et rouge posée à plat, très haut... mais, au cours de la nuit, le vent fort avait fait basculer l'aile verticalement, la cachant dans les branches...
Le petit égaré se transforme aussitôt en héros, pour la joie de tous!
Accompagné de Fernand et moi, c'est sans coup férir que le jeune Louveteau nous guide jusqu'à l'ULM ! Bravo !
Et, bravo aussi pour la réussite de cette vaillante Troupe Scout !
Qu'en est-il de l'ULM ? Il est dans une zone aux arbres serrés, dans un terrain déformé. L'aile a glissé dans les branches, le chariot ayant pivoté de son côté, le tout se trouvant à 5/6 mètres de haut .
Nous revenons le lendemain à plusieurs, équipés et outillés pour le démontage. L'opération se déroule avec mille difficultés, dans les cris, les rires et soutenu par quelques canons ! Le transport de l'aile se fera sur les épaules et le chariot démonté sera transporté sur deux brancards de chasse, pour rejoindre l'allée forestière.
Les dégâts : la roue avant s'est trouvée cassée au cours d'une manœuvre autour d'une souche, deux câbles de l'aile sont cassés, ainsi que les supports du réservoir et trois petites déchirures ont été faites dans la l'aile. C'est un miracle!
Deux jours après, le pendulaire était remis en état et revolait quelques jours après la fin de la période de mauvais temps qui s'était poursuivie depuis mon aventure.

Je vous le dis : "L'AIR! C'est la VIE!" Jean-Luc R. PRIGNOL

Extrait de "Mes carnets de VOLATEUR"

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