

# PILOTES



7,00 € N°13 - NOVEMBRE-DECEMBRE 2008

AVION · ULM · HÉLICOPTÈRE

PILOTES

DOSSIER

Train classique

20



MAGAZINE

44



Balade en Sinus

Du Lambda  
au Samba XXL



75 TECHNIQUE

Balises  
bonnes à jeter  
Procédures  
d'urgence

62

Cessna à l'eau...



Essai

## Tétrás CTS

un tricycle très classique...

FRANCE METRO : 7 € - BEL/LUX : 9 €  
ODM : 7,00 € - CAN : 11,25 \$ incl. TVA/9 : 9,50 XPF  
L 14564 - 13 - F - 7,00 € - RD





# Balade en Sinus...

## ou les réflexions d'un propriétaire d'ULM

Un périple du nord au sud de la France pour évoquer le plaisir de voler avec "sa" propre machine. **1<sup>ère</sup> partie**

Jean-Raphaël Bertaux  
Photos de l'auteur

Cela faisait longtemps que cela me trottait à l'esprit. Combien de fois étais-je resté sur ma faim à la lecture de récits trop chronologiques comme un journal de navigation ou d'articles trop factuels comme un manuel de vol ? Mais enfin, il devait bien avoir le moyen de transcrire et restituer un petit peu de cette fabuleuse passion qui nous anime tous, nous les acteurs de cette extraordinaire aventure humaine que demeure l'aviation – à quelque niveau que ce soit – sans pour autant tomber dans l'exploit ou le superlatif ? Visiblement, ce n'était pas si facile que ça de partager l'émotion intense enfouie sous la gangue technologique et les lois rigides de l'aérodynamique, tout le monde ne peut pas s'appeler de Saint-Exupéry... Mais si l'on essaye pas, on ne saura jamais de quoi on est capable, un peu comme faire du simulateur toute sa vie. Être pas-

Douze jours de permission pour vagabonder en France au gré de l'humeur et de la météo, histoire d'appréhender le quotidien d'un propriétaire d'ULM.

sionné, donc pleinement vivant, c'est accepter de prendre le risque de mourir (même de ridicule) un jour ! Aussi, puis-je à mon faible niveau littéraire (c'est-à-dire au ras des pâquerettes) susciter une seule vocation aéronautique et je serai récompensé de tous mes efforts. Alors comme disaient les premiers aviateurs avant de s'élancer vers l'inconnu : "Lâchez tout !"...

### Les "joies" d'un propriétaire

Quand je suis tombé amoureux du Sinus personne ne m'a suivi (sauf ma femme, normal a priori... quoique ?). Trouver seul le financement et surtout l'hébergement avant la date butoir de la livraison a été très stressant : au secours, un ULM de 15 m en région parisienne ! Qui a dit : "Les deux meilleurs moments de la vie d'un propriétaire d'aéronef sont l'achat et la vente" ? Pour

l'instant je n'ai pas encore vendu, donc je ne connais pas encore le nirvana. Mais mon bonheur pourrait bien être dans le pré(êt), en l'occurrence une ancienne bergerie désaffectée et un champ de thym attenant le long de la vallée de l'Eure. Un cadre bucolique aux infrastructures certes très rustiques mais à moins de 80 km de Notre-Dame de Paris ! Rien à voir avec l'acro-club. Ici, il faut tout faire soit même, à commencer par s'assurer la veille au soir qu'aucun engin agricole ne bloquera l'ULM, que les pivots d'irrigation n'empêcheront pas l'accès à la piste ou qu'il n'y a pas de récolte en cour... la liste n'est pas exhaustive : pour plus de détails on se référera aux textes définissant la Politique agricole commune européenne. Bref après une longue période sans voler, il vaut mieux venir faire une bonne reconnaissance terrain, tondre, enlever quelques cailloux et préparer sa machine la veille. C'est beaucoup plus lourd à gérer qu'une petite participation symbolique à la vie associative du club, mais la sensation d'autonomie procure une satisfaction totale – avant et après le vol.

Et que dire du plaisir d'utiliser une piste pas ordinaire ? Un champ de thym certes long et large (600 x 48 m) mais pentu, bossu et en dévers, avec de grands arbres à chaque bout et un vent toujours de travers où chaque atterrissage se mérite ! Bien sûr, on vole moins que prévu : l'objectif des 100 h par an est loin d'être atteint, mais malgré les travaux dans la maison et l'enfant nouveau, on approche des 50 h, ce qui est tout de même mieux que les 20 ou 30 h moyennes en club. Et puis surtout, on part plus loin et plus longtemps pour de nouvelles aventures sans impératifs de retour ni contraintes de rentabilité machine. Au fait, vous savez comment faire une petite fortune en aviation ? C'est simple, il suffit de commencer avec une grande fortune ! Bref, c'est ma danseuse.

Après une année 2004 de vaches maigres aéronautiques pour cause de bébé, alors que 2005 s'annonçait sous les mêmes auspices, ma femme dans sa grande bonté, voyant que je m'étiolois un peu sous les gravats de la maison, m'octroie généreusement 12 jours de permission ! Seules contraintes, un petit coucou téléphonique quotidien pour rassurer et partager, et trois jours de retrouvailles à mi-parcours. Autant dire carte blanche !

Au commencement était l'Ecosse, ses montagnes, ses îles et ses journées à rallonge l'été par 60° Nord. Mais devant une absence totale de préparation et l'indisponibilité des copains pour une aussi longue période, je me rabats sur un tour de France. Le dernier que j'ai fait remonte à 1991. A

deux dans un TB-10 pour 15 h de vol sur deux jours, bref une course contre la montre avec décroché obligatoire à Saint-Cyr. L'opposé de ce dont j'ai envie aujourd'hui : prendre son temps, musarder à la recherche de petits coins sympas et couper le moteur aussi souvent que possible. Après tout, la France c'est très beau vu d'en haut et il y a aussi la mer, la montagne, des milliers de charmants petits terrains et autres piste ULM pittoresques à l'accueil chaleureux, et des tas d'amis à visiter – en plus on n'y mangera pas plus mal qu'en Ecosse !

#### Un programme modifiable sans préavis...

Un copain se joint à moi pour les deux premiers jours, destination Fayence. Ensuite deux visites d'amis dans le sud-est puis vol à voile et montagnes dans les Alpes pour finir par les retrouvailles familiales à Montpellier. C'est arrivé et il y a un peu de marge pour toute opportunité ou aléas, bref ça ressemble encore à des vacances. A la bourre bien sûr, c'est la veille au soir du départ que l'on décide du premier point de chute : Cahors, officiellement pour raisons gastronomiques, officieusement aussi ! Mais piste Cahors LFruc-muche, le terrain interdit aux ULM se prenant pour Chicago avec sa piste en dur et sa procédure IFR, qui fermera par manque d'activité parce qu'il faudra 300 € pour faire une heure de C-150 modèle 1975 sous plan de vol et en horaires administratifs, ou pour construire une prison. Non, une charmante piste ULM à flanc de colline chez un particulier très accueillant qui nous assurera le ravitaillement en 95SP avec le sourire.

La préparation du vol se termine tard (au fait qui peut me dire pourquoi ma connexion à Olivia est systématiquement bloquée en boucle sur la page

Un Rotax de 80 ch sous le capot et 120 KT en croisière pour 12 litres à l'heure à 65% de la puissance et 800 km de distance franchissable, que demander de plus ?





d'accueil ?) par l'insertion des coordonnées GPS du tout petit terrain difficile à trouver. "Allez mon garçon, arrête de jouer, ouste au lit, demain tu te lèves tôt". Pas facile cependant de cacher son excitation et de trouver le sommeil auprès de sa femme qui vous a fait un si joli cadeau. Un léger sentiment de culpabilité m'envahit peu à peu. Ne suis-je pas égoïste d'abandonner ainsi ma famille pour mon bon plaisir ? "Mais non, tu vas te ressourcer pour rapporter de l'énergie à ton retour au foyer" me dit ma formidable épouse par ailleurs co-empruntrice de l'aéronef maudit ! Convaincu par ces paroles rassurantes, je m'endors aussitôt.

Bip ! Bip ! Ou'est-ce que c'est ? Hein, oui ? Déjà 6 heures, c'est le grand jour qui commence ! Je dois ramasser, en Sinus, mon pote à 10 heures à La Ferté-Alais. Pas de temps à perdre sachant qu'il me faut compter 2h30 entre le départ de la maison et l'envol en tenant compte du ravitaillement par jerrycan (pas de cuve), du déhousage et nettoyage pour cause de poussière, d'une solide prévol pour 10 jours de vadrouille et les 30 minutes de vol entre nos deux terrains.

Un champ pentu, bossu et en dévers mais une formidable sensation d'autonomie pour débiter des vols à partir d'une piste pas ordinaire.

Après deux heures de vol, le plaisir d'arriver à la première étape avec un panoramique de la vallée du Lot.

Il faut dire que pour commencer ce voyage, on s'est mis des contraintes. Est-ce que cela en vaut le coup ? D'accord, il s'agit de réservations de chambres d'hôtes et de restaurants forts sympathiques, mais je suis en vacances et je concevais plus cette randonnée comme un vagabondage. Bon, c'est une idée du copain, ça lui fait plaisir et c'est juste pour les deux premiers jours, alors nous serons à l'heure dite pour la chambre à Cahors ! D'ailleurs, je suis presque à l'heure, une demi-heure de retard dans le transport aérien, on appelle ça pudiquement de la ponctualité corrigée...

Le grand beau temps anticyclonique prévu est bien là, sauf que je ne sais pour quelle raison, le brouillard de rayonnement a un mal de chien à se dissiper, particulièrement au-dessus de ma tête dans la vallée ! Fin prêt en bout de piste, je vais piaffer comme ça une bonne heure et demie en maudissant tous les météorologistes de la Terre sur sept générations ! Tu parles d'un commencement, il va falloir courir pour rattraper tout ça ! Vroumm... au premier signe de morcellement durable et irréversible des stratus (des fausses joies il y en a eu beaucoup !), le Rotax 912 hurle et nous déchirons le ciel ! Je sais, je fantasme un peu mais 80 ch pour une machine légère et très fine, ça pousse beaucoup plus fort qu'en C-172. A masse max et sans vent, 90 m suffisent à quitter un sol inégal, alors seul et dans une pente... c'est un Sinus JATO !

Je quitte la jolie vallée de l'Eure sans regrets, c'est un véritable pot de chambre météo aujourd'hui. Malgré l'heure avancée et le soleil prévu (déjà midi bord d'aile !), les stratus s'accrochent partout là où il y a de l'humidité : vallées, étangs, forêts, bref sur plus de la moitié du chemin, le plafond reste bas (500 à 700 ft) et la visi tombe parfois à moins de 2 km. Dire qu'on est à midi en plein été... à Paris. Heureusement il y a le confort de l'EFIS Dynon D10A - qui a terminé de remplir mon tableau de bord, comme ça, je ne suis



plus tenté de me ruiner en avionique – et le réconfort de savoir que nous nous dirigeons vers le sud.

A La Ferté – une bonne idée de destination, un rare et beau champ d'aviation, une magnifique collection à visiter et un resto sympathique, le tout accessible en demandant une autorisation par téléphone/fax/internet à l'amicale Jean-Baptiste Salis – il fait grand beau, mais il est déjà 13 heures. Au diable, la pression et le stress, je suis debout depuis 6 heures et j'ai faim ! Partons sur des bases saines, le ventre plein et l'esprit reposé, allons manger puisque c'est le but de cette étape. En aviation, quand ça va trop vite, il faut savoir prendre son temps, prendre du recul et ne pas succomber à la précipitation... Résultat, à 14 heures nous repartons frais et dispos sans aucune pression et par un temps radieux. On s'extirpe progressivement de la TMA de Paris par des marches d'escalier pour rejoindre les FL065 puis FL085 qui nous assurent aujourd'hui un léger vent arrière et surtout un vol en air calme au-dessus de la couche d'inversion où le Sinus et le Rotax 912 se révèlent un duo redoutable ! Pour être extrêmement fin, le Sinus voit son capotage moteur très serré et soigneusement profilé, toutes les écopes, les ouïes de refroidissement moteur et radiateur sont optimisées. En contrepartie, les roulages devront être courts et surveillés, particulièrement en été, et les montées initiales longues devront se faire à une vitesse plus élevée (150 à 170 km/h) pour assurer un bon refroidissement. Ces détails connus permettent alors – sans pour autant pénaliser trop le vario – de gérer sa trajectoire verticale avec beaucoup de latitude. On ne reste plus à 3000 pieds parce que c'est long de monter et qu'on a la flemme. Si le meilleur niveau semble être le FL085, on y va sans se poser de question.

#### Trouver cette petite piste...

Et là, la magie opère, on découvre une autre machine. Un biplace de voyage stable, confortable et économique : au bas mot 120 Kt pour 12 litres/heure sans forcer à 65 % de la puissance ! Plus de 500 nm d'autonomie avec réserves et seulement 60 litres d'essence ! Que demande le peuple ? Ce jour-là, avec les 10 Kt moyens de vent arrière que nous sommes allés gratter à cette altitude, nous mettrons deux heures pile poil à arriver à Cahors, soit 120 Kt de moyenne avec une pointe à 141 Kt de vitesse-sol, tout en réduisant prudemment à 100 Kt durant la descente en retrouvant les thermiques généreux d'un bel

après-midi sur les collines de la vallée du Lot. Si le Sinus est rigide et faiblement chargé, il reste sensible aux turbulences comme ma tête est proche du longeron !

Tout surpris d'être arrivés finalement si vite et sans encombre malgré un départ aussi laborieux, nous voilà en train de chercher pire qu'une aiguille dans une meule de foin : une piste ULM de 300 m à flanc d'une des nombreuses collines bordant la rivière... Malgré Saint-Garmin, le patron des navigateurs fainéants et tous les détails fournis par le propriétaire, nous tournons plusieurs minutes à la verticale sans parvenir à distinguer ce qu'il faudrait appeler une piste. Nous voyons bien la maison sur l'arrête de la colline,



Le plaisir de chercher et de trouver en vol une "petite piste" inconnue dont il faudra ensuite gérer l'approche...

une piscine proche, mais il paraît difficilement concevable de voir ce silon pentu de 30 m de large, entre deux mamelons couverts d'arbres, comme la piste décrite au téléphone. Les 350 m – de la rangée d'arbres de 20 m de l'extrémité aval jusqu'au muret de pierres sèches en amont – semblent bien courts avec tous ces obstacles. Ma piste bizarre fait figure de la base d'Istres à côté. Pourtant, pas d'erreur possible, c'est bien là ! Je suis tout sauf un casse-cou et je suis là pour me faire plaisir pendant encore 10 jours, mais comme je commence à connaître ma machine et surtout que l'expérience m'a appris – de façon pas trop douloureuse, ça va merci – qu'il n'y a aucune honte à remettre les gaz même trois fois de suite suite (il vaut mieux risquer de passer pour un imbécile



que de ne laisser aucune doute là-dessus...), la curiosité l'emporte. Alors comme le vent est calme et que nous avons suffisamment d'essence pour aller voir partout ailleurs, nous allons nous présenter juste pour voir à quoi ça ressemble, sans intention de se poser même si tout se passe bien. La seule image qui me vienne à l'esprit pour décrire cette jolie piste est un peu triviale mais très visuelle... Imaginez que vous êtes un papillon et que vous voulez vous poser au creux du généreux décolleté d'une femme charmante ! Il y a de quoi être impressionné, non ?

C'est peut-être pour ça que la première présentation, difficile dans cet environnement "vallonné", est ratée. Un peu haut, un peu vite avec une machine aussi fine et malgré de bons aérofreins, c'est difficilement rattrapable. La remise des gaz verticale les arbres du seuil ne pose pas de problème, elle permet de constater que la piste n'est utilisable que 50 m après, que la surface semble régulière et surtout que la pente s'accroît vers l'amont. La deuxième passe sera la bonne. Encore un poil rapide à mon goût (100 km/h), mais dans un plan correct avec demi-aérofreins, je plonge derrière le mur d'arbres, l'arrondi face à la pente est exécuté lui aussi un poil trop tôt (réflexe d'appréhension), ce qui reporte de plusieurs mètres le point d'impact. Mais un joli trois points s'en suit, ce qui, conjugué à la pente, la sortie des pleins AF et la rentrée des volets en négatif m'obligera à remettre des gaz pour atteindre la plateforme de stationnement 50 m avant le muret qui sert de brins d'arrêt ou de juge de paix. Quelle satisfaction de clore en beauté cette journée aéronautique commencée dix heures plus tôt sous de moins bons auspices.

Commentent maintenant les plaisirs de l'après vol, et ils sont nombreux ! La concentration cède doucement la place à la détente, voire à une légère ivresse quand l'adrénaline s'en va, cela res-

La fréquentation des aérodromes classiques n'est pas vraiment agréable. Outre l'accueil souvent froid et les taxes disproportionnées pour aucun service rendu, il faut fréquemment sortir de l'enceinte pour trouver de l'essence auto. Nous leur préférons les pistes privées où l'accueil, la solidarité et l'entraide sont inconcevables pour qui ne les a jamais expérimentés.

semble un peu à la première gorgée de bière, c'est le moment que je préfère... Quelques photos pour (mal) capturer la magie de l'instant et surtout du cadre - qui ne rêve pas d'avoir sa piste à côté de sa maison, et qui plus est une belle bâtisse traditionnelle dans la vallée du Lot ? - et quelques caresses au sympathique vieux toutou, gardien du domaine, venu nous accueillir en l'absence du propriétaire. On nettoie soigneusement notre fidèle monture, le plastique déteste les moustiques, on ravitaillait avec les bidons préparés à cet effet par notre hôte que malheureusement nous ne verrons pas. On bâche, on attache et le taxi arrive comme par magie. Résultat : à 17 heures nous sommes dans la cour de notre chambre d'hôtes de charme, un superbe presbytère du XVIII<sup>e</sup> à l'écart d'un petit village. Peu après, au bord de la piscine, un verre de vin du terroir à la main, nous savourons pleinement notre passage à l'acte et reprenons des forces pour la soirée qui est loin d'être terminée. En effet la mission que nous avons acceptée était en fait de tester (pour notre compte...) un restaurant gastronomique situé à 2 km de là, dans une ancienne résidence d'été des Comtes-Evêques de Toulouse perchée au-dessus de la vallée du Lot. Comme le reste, nous nous acquittons dignement de notre tâche, même si le retour à pied de nuit par les chemins et ruelles sera assez laborieux...

#### Voyager avec ou sans transpondeur ?

Ouf, mission accomplie ! Je n'aurais pas souhaité et encore moins pu continuer sur ce rythme et ce train de vie très longtemps, mais pour un coup d'essai, c'était un coup de maître, Philippe avait fort bien choisi je dois le reconnaître, certainement une question d'expérience... Et ben voilà, on fait des excès sans entraînement préalable, résultat on se réveille à l'aube un peu ballonné ! Alors pour ne pas déranger l'autre qui ronfle

comme un bienheureux, hop une petite balade digestive à pied dans la campagne environnante et puis on calcule la suite de la navigation (car je vous le rappelle, rien n'a été préparé) sur un coin de table de jardin avec Nav2000.com + WAP, avec les premiers rayons de soleil en attendant le petit déjeuner. Objectif, déposer Philippe à Fayence avant 17 heures pour qu'il puisse attraper un avion à Nice ce soir pour rentrer bosser demain. Etapes intermédiaires : le viaduc de Millau et un poly-ravitaillement (hommes plus machine) à Cuers. Ensuite, étape à Salon-de-Provence chez des amis. Ce coup-ci, on prend notre temps au départ, il faut dire que c'est dur de quitter un pareil environnement, la qualité de vie du sud-ouest, ce n'est pas du folklore. En fin de matinée, aligné ou plutôt adossé au muret de pierres sèches, les arbres du bout de piste sont impressionnants mais ils ne seront rapidement plus qu'un lointain souvenir. J'aurais bien aimé faire quelques tours de piste pour m'entraîner sur cette magnifique plateforme, mais il faut songer à respecter la quiétude du voisinage de notre hôte pour lui assurer de profiter de son trésor le plus longtemps possible, et qui sait revenir un jour.

En route donc pour Millau et son viaduc, nous arrivons vers midi et c'est la place de la Concorde aux heures de pointe ! Nous sommes trois à tourner, ce qui semble un peu déborder l'agent assurant l'info de trafic de la zone. Poursuivons avant d'attraper un ulcère, le stress c'est contagieux... Cap sur Montpellier. A ce stade du récit, je dois confesser que mon transpondeur (cadeau de mariage, si, si...) n'était toujours pas opérationnel, quoique monté, un an et demi après, honte sur moi ! On peut encore largement traverser la France sans radio ni transpondeur, mais cela oblige à quelques détours et surtout à voler bas (en général 1 500 pieds sous les TMA) dans l'inconfort des turbulences thermiques et orographiques. Bien sûr, parfois, avec une voie grave et une phraséologie pointue, on trouve encore quelques contrôleurs compréhensifs (i.e. courageux, couillus) et efficaces qui acceptent un transit "illégal" en espace D (comme Désert). Mais là, dans l'embouchure du Rhône, espace aérien digne d'une queue de succession corse, il y a trop de gestionnaires différents pour espérer passer à travers les mailles, même avec un pitoyable "Transpondeur en panne". Ça fait longtemps qu'il n'y a plus de miracles aux Saintes-Maries de la Mer... Alors le transit vers Marseille se fera la queue entre les jambes, en toute légalité mais avec la désagréable

impression d'être un voleur, de devoir se cacher, comme si un transpondeur rendait les pilotes meilleurs... Et nous voilà donc à 700 ft, bouchonnés par un petit reste de Mistral de 30 Kt qui doit en principe se dissiper dans la journée. La Camargue, c'est plat, mais il doit y avoir des taureaux qui font obstacle car ça bouge quand même pas mal. Qu'est-ce que ce sera après Marseille à cette altitude ridicule dans les calanques ? Réponse : rien ! Calme plat, il n'y a plus un pet de vent à l'est de Martigue, qui s'en plaindrait ? Ce qui permet d'autant mieux de savourer sereinement ce magnifique spectacle que nous laissons derrière nous l'espace aérien le plus tortueux jamais conçu. La preuve, cette espèce de ligne Maginot virtuelle nécessite la création d'une carte à elle toute seule ! Puis nous obliquons un peu à regret

On peut encore largement traverser la France sans radio ni transpondeur, mais cela oblige à quelques détours et surtout à voler bas dans l'inconfort des turbulences thermiques et orographiques.





vers l'intérieur des terres et Cuers où un copain nous attend pour manger et avitailler.

#### Aérodromes classiques...

La fréquentation des aérodromes classiques n'est pas vraiment agréable aux ulmistes. Outre l'accueil souvent froid et les taxes disproportionnées pour aucun service rendu, il faut fréquemment sortir de l'enceinte pour trouver de l'essence auto. Nous leur préférons, dans la mesure du possible, les pistes privées où l'accueil, la solidarité et l'entraide sont inconcevables pour qui ne les a jamais expérimentés. La passion existe encore mais elle se cache...

Avant dernière étape de la journée, Philippe sera à l'heure à Fayence, c'est la ligne ! Mais le ciel se couvre de cumulus maussades et nous arrivons à destination à l'heure où les grands fauves viennent boire, c'est-à-dire à la fin d'un cycle thermique et les planeurs se bousculent en vent arrière. Ça me rappelle ma jeunesse de pilote remorqueur où je priais pour que cette situation arrive le plus vite et le plus souvent possible et ainsi faire plus d'heures. Dix ans déjà ! Prenons garde au vieux con qui sommeille en chacun de nous... Voilà, on attend gentiment son tour parce que nous, on a un moteur et pas eux, et qu'on est polis. Puis on roule doucement vers les immenses parkings où nous sommes attendus. A peine sommes nous descendus que le doute puis la colère m'envahissent, gâchant instantanément cette belle journée. Un crétin, un inconscient (mais oui, il y en a aussi chez les véliotes !) a laissé pendant qu'il volait les piquets d'amarrage de son planeur sans même les baliser ! Nous sommes passés à quelques centimètres de ces épieux de fer à béton invisibles qui, dans le meilleur des cas, auraient entraîné une crevaillon et dans le pire

Joie des retrouvailles avec la famille et les enfants qui découvrent l'engin dans lequel ils vont faire un baptême de l'air.

une mise en pylône ! On a flôlé la catastrophe et la fin du voyage. C'est d'autant plus inadmissible et difficile à accepter que l'irresponsable est toujours en l'air tout à son bon plaisir, que je ne pourrais pas lui expliquer ma façon de voir les choses, qu'il n'en saura peut-être jamais rien et qu'il recommencera sûrement ! Allez on se calme, cela ne sert plus à rien d'autant qu'il me reste une dernière étape pour clore cette longue journée. On se quitte et je repars seul, chassé par la pluie et par un petit vent du sud-est vers Salon où l'on m'attend.

Au fur et à mesure que je me rapproche du Rhône, le ciel s'éclaircit mais ma vitesse-sol chute et ma dérive change de sens. Que se passe-t-il ? Et bien je crois que le Mistral fait son baroud d'honneur. Ce que confirme la manche à air de ma destination qui n'est même plus amidonnée mais métallique à ce stade de la rigidité. 30 à 35 Kt de vent au bas mot, c'est juste la vitesse de toucher des roues du Sinus. Glups ! Heureusement que la nature est bien faite. Le vent souffle pile poil dans l'axe de piste. Jamais l'expression "vent du cul dans la plaine" ne m'a paru aussi explicite lors d'une vent arrière. En finale, gros Kve, un seul cran de volets et quelques tours de roues plus tard nous voilà posés et immédiatement arrêtés, mais le plus dur commence. Car si la piste est fort judicieusement placée dans l'axe du vent, le taxiway est bien perpendiculaire ! Au bout de 100 m de girouettes, je renonce. Je coupe tout et sors mettre l'avion face au vent en tenant difficilement l'aile. Aussitôt, une demi-douzaine d'ulmistes et de véliotes atterrés (je veux dire du genre qui ont du mal à fermer le hangar, à rentrer à la maison après une belle journée) bondissent à mon secours. Merci, ça fait chaud au cœur, et moi qui pensais qu'il n'y avait plus d'entraide sur les aérodromes,

ça m'apprendra à être mauvaise langue. Malgré un parking abrité des bâtiments, le Sinus a toujours une furieuse envie de voler. Mais planter des queues de cochon dans la plaine de la Crau équivaudrait à pisser face au Mistral. Heureusement, les autochtones, qui sont décidément très malins, ont tout un stock de pneus remplis de béton. A 40 kg pièce et par groupe de trois à chaque point d'ancrage, je suis au moins sûr de retrouver deux bouts de longerons et ma roulette de queue demain matin, c'est déjà ça. Rapide démontage rituel. Peut-être un des rares avantages du Mistral, c'est un insecticide aussi puissant que naturel !

### Vol de pente avec des enfants

Joie des retrouvailles rehaussées par l'enthousiasme des enfants qui découvrent l'engin dans lequel ils vont faire un baptême de l'air dans deux jours, et voilà encore une journée bien remplie qui finit bien. Le lendemain, c'est "relâche" sur le tour de France, mais comme tout sportif il y aura un petit entraînement quand même... En l'occurrence un aller-retour Saint-Auban pour une autre visite. Le Mistral est tombé dans la nuit et les pneus en béton n'ont pas lâché le Sinus d'une semelle de longeron... C'est parfait mais je préfère ne pas les emporter avec moi pour ne pas trop pénaliser les performances. Je décide de passer par le Mont Ventoux et la montagne de Lure. Ce n'est pas la route directe mais c'est beau et c'est aussi un pèlerinage - attention, le vieux con revient ! Au Ventoux, une surprise agréable m'attend. Il reste un souffle de vent du nord, j'arrive bas sur la face au vent et cela fait mieux que tenir avec le moteur au ralenti, youpi ! Pas question de couper à cette hauteur et sans vache aux alentours mais hélice en transparence, je dépasse le sommet - oh pas de beaucoup vue la faiblesse du vent - et commence un petit transit dont je rêvais depuis plus de dix ans ! Ainsi vais-je longer toute cette arête à 100 km/h et m'offrir le luxe d'arriver sur la montagne de Lure avec 1 000 ft de plus qu'au départ. Joies simples du motoplaneur... Quelques allers et retours sur la pente de la corne de Lure pour le plaisir de retrouver des sensations connues et je plonge vers Saint-Aub' car c'est pas l'tout mais l'on m'attend pour le repas. L'après-midi, une sortie vol à voile pur dans les environs ne sera pas très concluante. Travailler par sécurité à finesse 15 (30/2 pour ceusses qu'ont jamais coupé un moteur de leur vie) dans un environnement montagneux avec un plafond moyen à

Escalé dans la vallée du Rhône où, Mistral oblige, les terrains comptent quelques pneus remplis de béton pour amarrer l'appareil.

2 500 m nous limite vite, particulièrement en transition. Mais c'est toujours ça de pris de vol moteur coupé, surtout pour le copain privé d'aptitude médicale depuis longtemps mais qui n'a pas trop perdu la main à défaut du pied. D'ici peu, je compte faire bien mieux et surtout faire enfin en sorte que mes heures cellule dépassent mes heures moteur !

Retour Salon. Demain, c'est le baptême de l'air des enfants et durant la soirée, l'excitation est à son comble, je ne crois pas m'être trompé de cadeau. Pour avoir une bonne expérience des baptêmes de l'air avec des enfants, je pense pouvoir dire qu'au-delà de trois ans et demi, l'émerveillement prend le pas sur la crainte. Si on leur



évit les manœuvres brusques, avec quelques explications simples préalables à chaque nouvel événement, tout se passe à merveille. Il faut juste parfois se méfier des plus braves (je n'ai pas dit des plus enthousiastes) qui masquent souvent leur réelle appréhension de cette façon. Si celle-ci n'est pas désamorcée à temps, elle peut devenir panique... Mais ce jour-là, avec ces trois-là, ce sera tout le contraire. Il sera difficile de redescendre à chaque fois et on ira même jusqu'à couper le moteur avec les deux plus grands pour "pennouiller" par un petit vent du sud sur la montagne Sainte Victoire... Si vous n'avez jamais eu l'impression d'être un demi-dieu, alors amenez des enfants en vol, c'est du bonheur assuré, ça devrait être obligatoire et en plus remboursé par la sécu tellement ça fait du bien à tout le monde ! ■

*Ndlr : la seconde et dernière partie de ce voyage "initiatique" à la pratique de l'ULM sera publiée dans Pilotes n°14 (janvier-février 2009).*