

VOL moteur

LE MENSUEL DU PILOTE ULM

PRÉSENTATION
MULTIAXES

B&F Technik
Retour
du **FK9**

Nouveauté
WILD SKY GOAT, PENDULAIRE DE BROUSSE

Vol montagne
GALDEZ, RENCONTRE AMICALE

Carnet de vol
EN SAVANNAH VERS L'AFRIQUE

OXAI M2 AMPHIBIE



AIR CRÉATION AILE NUVIX LS

TEST
PENDULAIRE



DERNIÈRE PARTIE

- SYSTÈME ÉLECTRIQUE UL POWER 260
- LA BONNE LECTURE DES NUAGES



SHOCK WHEEL
L'AMORTISSEMENT
POUR TOUS

L 14137 - 397 - F: 6,90 € - RD





GALDEZ 2019

RENCONTRE AMICALE AU SOMMET !

Les 15 et 16 février, s'est tenue la première édition du GALDEZ. Une rencontre amicale des pilotes du PNVM (Pôle National du Vol Montagne) qui se sont mesurés en toute convivialité pour savoir qui pouvaient décoller et atterrir le plus court. Une vingtaine de pilotes et plusieurs bénévoles ont répondu à l'appel pour un beau week-end de partage, de soleil et de vols.



*Le G1 aux grands angles lors du posé.
Aux commandes, Éric Grare qui parvient à décoller
en 25 m et à poser en 17 m !*

*En autogire avec l'Orion JJ NN, aidé par un tout petit
vent de face, il décolle en 55 m et se pose en 12 m.*



Dans le sud

Il règne ici depuis la mi-décembre une météo bénie des dieux. Dire qu'on y vole presque tous les jours pourrait en énerver plus d'un... c'est pourtant le cas.

Sous l'impulsion du Pôle Montagne (PNVM), nous nous sommes donc retrouvés en petits pulls légers et T-shirts pour cette belle et première édition du Galdez.

Derrière cette dénomination se trouve la contraction de Gap et de Valdez, haut lieu d'Alaska où se déroule chaque année la plus mythique des compétitions des as du STOL (Short Take-Off and Landing).

À Gap-Tallard, les organisateurs ont, pour cette première édition, limité le nombre d'ULM à une vingtaine de machines. Les multiaxes étaient majoritaires mais j'ai

quand même compté trois autogires dont un J-RO DTA et deux Magni. Au niveau des forces en présence, on note une majorité de G1 (avec becs ou Vortex), trois Savage, quatre Savannah, un Tétrás, un Zenair 701 et un Storch ULM piloté par un certain Jean-Louis Schlessler, ancien coureur automobile de renom.

À la tête de l'organisation, toujours la même équipe dynamique du Pôle Montagne avec Paul Prudent et Véronique Beringer, épaulés par leurs dévoués bénévoles.

À la supervision des vols, Nicolas Libis était l'Air Boss (pilote Canadien, instructeur ULM...) flanqué de son juge de ligne, Jean-Marie Urlacher (rédacteur en chef d'Info-Pilote). Une demi-douzaine de juges de piste, des parkeurs, un scribe, soient environ 15 personnes pour faire tourner au mieux ce premier Galdez. Cette manifestation n'aurait évidemment pas eu la même saveur sans la gentillesse et le dévouement de Thibaut Dulong de Rosnay, directeur de l'aérodrome de Gap-Tallard. Un NOTAM avait été déposé pour l'occasion.

Voilà les premiers ingrédients de cette réussite, saupoudrez de beaucoup soleil et de grands sourires. Ne rajoutez pas de vent, pas la peine ! Le résultat est une super manif qui permet de se mesurer les uns aux autres, de connaître ses propres limites, celles de sa machine et de mettre en lumière son niveau de pilotage et ses capacités face au stress. Certains sont venus tranquillement sans vraiment se prendre la tête, d'autres sont arrivés aiguisés, préparés, pour nous montrer tous leurs talents. L'idée première est quand même de se faire plaisir sans course aux résultats... puisqu'il n'y a absolument rien à gagner sur cette manifestation amicale.



*Nicolas Libis
(gilet orange)
était l'Air Boss
associé à
Jean-Marie
Urlacher, juge
de ligne.*

Les machines

Globalement, celles qui fonctionnent le mieux pour décoller et atterrir sur des courtes distances sont les appareils à ailes hautes. La présence de becs en bord d'attaque permet d'obtenir d'excellents résultats à l'image du G1, Zenair 701 et Storch ULM. Ainsi équipés, ces appareils sont taillés pour la brousse et les petites pistes, en tenant sans broncher des incidences spectaculaires. Viennent ensuite les Savannah qui se débrouillent très bien, les Savage et le Tétrás BS piloté de main de maître par le jeune Thibault Fortin. Évidemment, la prudence est de mise dans ce type d'exercice. En multiaxes, il faut être particulièrement vigilant aux vols au second régime. Même surmotorisés, nos ULM ne sont pas à l'abri de ce type de phase dangereuse. Nous y reviendrons d'ailleurs bientôt dans un article complet. Sans vent, les autogires ont eu un peu de mal à s'extirper de la piste et les pilotes s'appliquaient à ne pas arracher leur voilure tournante sous peine de longs roulages. Avec le petit vent de face qui va bien, les choses s'améliorent nettement et nous nous rapprochons des perfes des meilleurs STOL trois axes. À ce petit jeu des déco et atterro courts il faut soigner son prélançement et éviter de vouloir décoller avec un rotor pas assez lancé. Jean-Christophe Gibert, venu d'Avignon, me confie avoir prélançé son Magni à 300 tours pour mettre toutes les chances de son côté.

D'une machine à l'autre, en autogire ou en multiaxes, on constate aussi des différences notables selon les hélices utilisées. Cela peut notablement faire la différence mais encore faut-il trouver le parfait réglage. Mettre plein petit pas ne garantit pas forcément un fort pouvoir de traction.

À l'atterro, on a pu constater que sur l'herbe humide... toutes les machines glissent copieusement. En termes d'amortissement, lors des appontages les plus virils, il était impressionnant de voir se déformer les lames des Savannah ou des G1. Sur les trois Savage présents et équipés de l'ALG de chez BERINGER, cet amortisseur permettait d'annihiler tout rebond même en cas de très fort impact.

Cela a été très net de comparer les ULM avec et sans. Une simple lame de train vibre, s'écarte, se tord et, surtout, projette violemment la machine vers l'avant après le rebond, avec à la clé de grosses contraintes pour la roue avant (voir article Shock Wheel dans ce numéro).

Joël Ayme va franchir la ligne pour poser son G1 en 48 m sous l'œil du juge de ligne.



Marc Picard, dans ses œuvres, au posé avec son DTA J-RO. Il officie depuis peu sur la plateforme de Tallard en temps qu'instructeur autogire, +33 (0)6 80 23 68 21.



Stéphane Rey n'hésite pas à repousser les limites de son Savannah. Il réussira à décoller en 25 m.





1

1. Jean-Louis Schlessler juste avant l'appontage de son ULM Storch. Il décolle en 44 m et se pose en 30 m. Une machine atypique taillée pour les basses vitesses et des incidences impressionnantes.



2

2. Thibaut Dulong de Rosnay pilote de main de maître son drone DJI, son ULM G1 et, accessoirement, tout l'aérodrome de Tallard! Merci à lui pour son aide précieuse.



3

3. Véronique Beringer (secrétaire du Pôle Montagne) aux côtés de Nicolas Libis (Air Boss).



4

4. Paul Prudent est la figure emblématique des pilotes du vol montagne.



5

5. La montagne de Ceuze surveille le bon déroulement de la manifestation: quel cadre de jeu!

6. Pierre Sibilia vient de passer la ligne et va poser son Savannah en moins de 50 m.

6





Véronique Beringer arrache son rutilant Savage en 39 m !

Vivement l'année prochaine

Une telle manifestation a plusieurs objectifs. Même si l'utilisation des altisurfaces en ULM ne requiert pas de qualification comme en avion, nos machines et pilotes sont soumis aux mêmes spécificités en termes de pilotage, à savoir la gestion des très basses vitesses, des fortes incidences et des décollages-atterrissages courts. Le Galdez est donc parfait pour compléter la formation de pilotes déjà confirmés au PNVM. Lors de la manifestation, ils évoluent dans un cadre sécuritaire et sous l'œil d'instructeurs tels que Paul Prudent jamais avare de bons conseils. C'est un point essentiel pour continuer à pratiquer en toute sécurité cette belle activité qu'est le vol montagne. Cela ne s'improvise pas du tout, croyez-moi !

Pour cette première édition, tout le monde arbore un large sourire. Rendez-vous l'année prochaine !

Cette première édition fut donc une totale réussite et l'organisation qui semble déjà rodée pense déjà à une suite. L'idée serait de recevoir un peu plus de participants et dans toutes les catégories, notamment le pendulaire absent cette année. Le niveau général est globalement très bon avec des pilotes, tous membres du PNVM et connaissant bien leur ULM. À l'image du Valdez en Alaska, le Galdez gapençais pourrait devenir un rendez-vous incontournable pour les amoureux du STOL ! ●



Michel Lerda au touché avec son Savannah S qu'il stoppera en 69 m.

Ci-dessous, Jean-Christophe Gibert n'hésite pas à prélaner à 300 tr/min pour mettre toutes les chances de son côté.



CONTACT

polenationalvolmontagne@gmail.com
+33 (0)6 83 51 26 68
Film de la manif sur www.alpes-envol.fr

