

essais

- ✓ Paramania Action-GT
- ✓ Skymax Hirth 3503 E
- ✓ Take Off-iXess

technique

La conception des parachutes pyrotechniques

pilotage

Glissades et volets

services

- ✓ Choisir son ULM
- ✓ Les prix de l'occasion
- ✓ Comparatif assurances

voyage

Raid pendulaires en Namibie



M 03295 - 253 - F: 6,20 €



Imprimé en France • Printed in France • N° 253 • mars 2007 • 6,20 €
Réunion avion : 9 € • Polynésie S. : 1 150 xpf • N^{elle} Cal. S. : 1 100 xpf
Belg., Esp., Port. Cont., DOM surface, TOM : 7 € • Canada : 9,50 \$C

Octobre



Connaître des sensations fortes, des aventures engagées, sans prendre le moindre risque ! Voilà le credo du loisir contemporain tel qu'on nous le vante partout. Peu de personnes ont le courage et la volonté d'organiser des raids ULM à l'autre bout du monde... Heureusement, il y a encore de vrais passionnés, des gens qui s'engagent à fond dans leurs rêves, dans leurs projets ! Alain et Hélène font partie de ces rares exceptions qui ont tout quitté pour vivre autre chose... Ils se sont installés en Namibie et ont organisé pour nous en octobre un périple ULM dans leur pays d'adoption.

en Namibie

Il y a des opportunités dans la vie qu'il ne faut pas laisser passer... Aller voler au-dessus d'un pays comme la Namibie en fait partie. Le choix d'Hélène et Alain pour la Namibie se justifie par l'attrait des pays africains, les paysages, l'état d'esprit, la relative stabilité politique, les coutumes, le coût... Par contre, il faut impérativement trouver un homme de confiance sur place qui va vous aider à vous installer ! Ils ont acheté un ancien golf (dont il ne reste que le nom) à l'extrémité de la ville d'Uis. Pour le raid, ils ont eu l'intelligence de faire appel à un tour-operator local... Ils ont compris que pour s'intégrer dans un pays, il faut respecter les gens et les institutions en place...

Le voyage n'a pas été de tout repos, mais c'est un peu le prix à payer pour vivre quelque chose d'extraordinaire... Départ de Genève (avec de gros bagages) en TGV pour prendre l'avion à Roissy. Les machines : parties par bateau le 8 août 2006 sont arrivées le 22 septembre...

Onze heures de vol depuis Paris jusqu'en Afrique du Sud et 3 heures jusqu'à la capitale, Windhoek. L'arrivée se fait sous la pluie et les éclairs... Sommes-nous bien en Afrique ?

L'accueil est très chaleureux lors des présentations, mais il reste encore quelques heures de 4 X 4 pour arriver à Uis... Bien entendu, on roule à gauche, influence anglaise oblige. Je profite de ces heures de trajet pour obtenir le maximum d'informations, sur les gens, le climat, les moeurs, la vie sur place quand, devant nous, en pleine nuit, traverse un oryx. Aucun doute, nous sommes bien en Afrique !

Le long des chemins, des barbelés délimitent partout les propriétés : choquant dans un pays semi-désertique ! En fait, la loi namibienne indique que les animaux qui sont sur une parcelle appartiennent à son propriétaire. Ceci explique cela !

Nous arrivons enfin à Uis, une ville qui s'est construite autour d'une exploitation minière...

Dimanche 8 octobre, la journée est consacrée au montage des machines. Comme nous sommes un petit groupe, il s'installe une importante solidarité spontanée entre nous. Alain nous explique que les navigations seront sûres car nous resterons toujours au-dessus des pistes principales qui sont larges, avec des lignes électriques bien écartées afin de permettre aux avions de secours de se poser.

1^{ère} étape : Uis-Midgard (300 km)

Lever 5 h, mais nous ne décollons pas avant 7 h car Bernard a des problèmes de carburateur. Lorsqu'on est à l'autre bout de la planète, il faut un appareil en parfait état et entièrement révisé.

Dès 9 h du matin, les conditions sont assez musclées avec 30 km/h de vent... Les paysages sont immenses et nous traversons des régions entièrement brûlées. Nous posons à Omaruru pour refuiler. Il s'agit d'une piste en croix. Bien entendu, personne à la radio.

Gérard et moi posons ensuite sur une piste privée. Arrivée immédiate des propriétaires qui nous disent : « Attention, nous, nous sommes gentils, mais vous pourriez vous faire tirer dessus, car vous êtes sur une propriété privée ». L'étape suivante est Okahandja

En médaillon : les participants au raid.

Vue de fond : contraste entre l'ombre et le lever du soleil dans le canyon.

dotée d'une piste en dur avec beaucoup de vent. Début d'après-midi, les conditions sont très fortes et nous prenons régulièrement des thermiques à 7 m/s, certains pilotes se font légèrement soulever de leur siège... L'arrivée se fait près d'un ranch qui appartenait à un gros producteur de bière... Le Lodge, hôtel de brousse, est immense. Le soir nous dormons dans des wagons ! L'idée est géniale et ceux qui n'apprécient pas peuvent dormir dans des chambres normales.

□ **2^e étape : Midcard Lodge-Kalahari (400 km)**

Tout le monde est prêt à 5 h du matin. Le lever de soleil est tout simplement superbe ! Il y a déjà du vent. Le début du vol est difficile, turbulence, vent, puis à 1 300 m tout devient plus laminaire. Nous nous occupons de la radio, Miki qui est parfaitement bilingue confirme en anglais. Nous faisons attention de respecter la TMA en contournant Windhoek.

La tour de contrôle nous assaille de questions sur un ton un peu agressif, c'est surprenant car ils étaient informés de notre passage. Très vite, nous arrivons sur Dordabis pour refiouter ! C'est vraiment très agréable et sécurisant de poser sur ces immenses pistes en croix... Il est évident que l'aérien est le meilleur moyen de se déplacer en Namibie et tous les ranchs ont leur piste privée...

La pause café et les échanges sont très chaleureux. Nous redécollons direction le ranch de Bitterwasser ! C'est l'une des références dans le monde des vélioles... Des triangles de 1 350 km ont déjà été réalisés. L'arrivée en vol est magique, il y a un immense « Pan », sorte de gigantesque dépression lagunaire asséchée, des pistes à perte de vue et des allées de palmiers. Le cadre est idyllique. L'accueil est très sympa et le responsable nous montre le bouquin écrit sur l'activité vol de sa base.

Seul petit bémol, il nous propose de nous offrir un verre et nous donne la note avant notre départ ! Les heures passent et nous avons encore de la route, nous survolons quelques ranchs superbes ! Il y en a même un avec une piste hélico privée et

plusieurs piscines. Incroyable de voir cela dans des régions désertiques... Nous restons relativement groupés et n'hésitons pas à poser près de Patrick qui a des problèmes de température avec son 912. Il s'agit simplement du radiateur qui est mal placé !

Le vol est magnifique, nous arrivons vers d'immenses dunes rouges qui marquent le début du désert du Kalahari.

L'arrivée, après 400 km, se fait sur une petite route et là, grosse surprise ! Il y a une petite ligne électrique qui traverse. Elle vient d'être installée et n'existait pas lors du repérage, il y a 3 mois... bien entendu, très difficile à voir en vol. Ce détail montre l'importance de garder du potentiel pour la fin de vol (ne pas arriver trop fatigué) car un petit manque de vigilance peut avoir des conséquences graves.

□ **3^e étape : Red Dune Camp-PanCamp (264 km)**

A peine décollés on se retrouve, après une heure de vol, face au néant ! Nous sommes au milieu de nulle part et, au-dessous de nous, rien... rien que le désert à perte de vue !



*Vue de fond : coucher de soleil sur le Rocher, parc naturel.
En haut : dunes gigantesques.
Ci-contre : Red Dune camp.
A droite : Pan désertique.*



Depuis une demi-heure, plus de route, c'est très impressionnant ! Il est évident que dans une telle situation, tout devient important, voire même vital. Le vol en groupe, la radio, la précision des points GPS, la carte, l'assistance, tout est fondamental. Et en prime, les conditions forçissent. Nous retrouvons la route et décidons de nous poser. Cela met en évidence le potentiel et la facilité d'utilisation de nos pendulaires... Nous faisons encore 130 km avant de poser dans un « pan » très loin de la route abandonnée de tout. Il nous a fallu 1/4 d'heure pour le trouver (il me paraissait impossible qu'il soit aussi loin de la route). Comme il est immense, il est facile de se poser malgré la violence des thermiques... Nous nous retrouvons avec deux cabanes abandonnées, isolées de tout. Au sol, la température est intenable en plein après-midi ! Vu les cumulus, nous décidons avec Philippe de faire du vol thermique. Pour nous, il n'y a pas photo, il est évident qu'il est plus agréable de voler que de rester en plein cagnard... Nous enroulons moteur au minimum un + 4 m/s régulier qui nous satellise au plafond à 2 800 m en quelques dizaines

de minutes. Nous faisons le relais radio avec Hélène qui nous indique qu'ils n'arrivent pas à nous rejoindre et qu'ils ont planté le Mitsubishi dans le sable. A peine posés avec Philippe, je re-décolle avec Alain pour rejoindre les véhicules qui ont fait demi-tour. On se pose sur la route juste à côté d'eux. On nous apprend que les personnes qui devaient préparer notre arrivée (eau, nettoyage des cabanes,...) ont été un peu laxistes ! Ce n'est pas bien grave et redonne un petit côté aventure en ce qui concerne l'hébergement. Le cahier des charges est simple : il faut trouver un « pan », accessible en voiture, pas trop loin de la route, sans

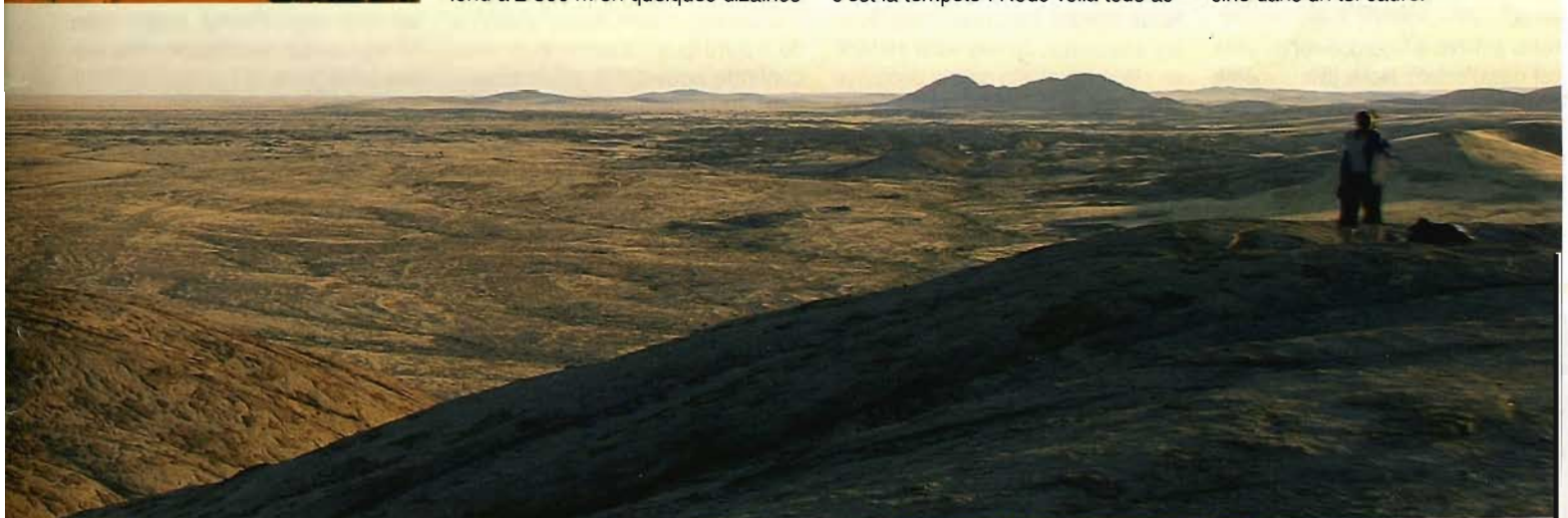


barrière... En moins d'une demi-heure, c'est repéré et notre poser nous confirme le bon choix. Les jours précédents nous avions l'impression qu'une perturbation arrivait et rien ! Pas d'orage. Mais cette fin d'après-midi, c'est différent, le front avance de plus en plus vers nous et, en moins d'une demi-heure, c'est la tempête ! Nous voilà tous ac-

crochés aux appareils. C'est une vision d'apocalypse... Heureusement, en se mettant trois ou quatre par machine nous arrivons à mettre au sol toutes les ailes !

4^e étape : Pan Camp-Canyon Camp (227 km)

C'est incroyable, le paysage est complètement différent. On se croirait dans les canyons aux USA. C'est époustoufflant comme paysage, il n'y a pas un nuage, aucune habitation, même pas de ranch. L'étape se fait d'un trait, seulement 2 h 30 de vol. Ce mélange de déserts et de canyons est vraiment impressionnant. On se rapproche de Karasburg. Le ravitaillement se fait sur une piste en croix dans le sud de la ville. Nous redécollons assez vite, direction le parc naturel de Canyon notre étape de ce soir. Lorsque nous posons, nous mettons rapidement les ailes à plat en raison des rafales de vent. Les douches sont les bienvenues (la veille nous n'avions pas pu nous laver) et c'est vraiment agréable de profiter de la piscine dans un tel cadre.



Préparation

Il est fondamental d'avoir :

- des machines révisées en parfait état ;
- des piquets de fixation de l'aile au sol ;
- une parfaite connaissance de son GPS et de bonnes cartes ;
- gourde, couverture de survie, couteau multi-usage ;
- Il est intéressant pour les amis de suivre le raid avec les points GPS en utilisant par internet : google earth.

On arrive à voir avec un zoom les images précises des endroits où nous nous trouvons (et j'avais la sensation que mon amie était avec nous) !

5^e étape : Canyon Camp - Abiqua Camp (166 km)

Nous nous levons à 4 h 45 avec Alain, Philippe, Isabelle pour faire des photos et une vidéo. Les images sont superbes avec le contraste ombre-lever du soleil. Nous volons assez haut car les canyons dessous sont très engagés...

Nous suivons une route goudronnée (rare). Nous nous posons, sans même nous garer. Nous profitons de ces instants magiques pour discuter de la vie avec Alain qui nous a rejoints.

Nous arrivons à Noordoover (la piste est désaffectée). Nous avons même eu du mal à la voir en vol. Elle est délimitée seulement par quelques cailloux sur les côtés. L'arrivée sur la ville est extraordinaire, nous n'en croyons pas nos yeux : tout est vert ! En effet, nous sommes déjà à la frontière avec l'Afrique du Sud, délimitée par le fleuve Orange qui alimente un vaste système d'irrigation ! Ajoutons qu'en janvier 2006 il est tombé autant d'eau que durant toute l'année 2005. On trouve donc d'immenses champs verts dans un désert.

L'après-midi, c'est divertissement... Nous traversons tous la rivière pour aller symboliquement mettre un pied en Afrique du Sud, puis toute l'équipe se retrouve sur des canoës à descendre le fleuve.

6^e étape Abiqua Camp - Aus (266 km)

Le début du vol se fait le long de la rivière. Malgré les canyons, il y a des terrains « vachables ». Première étape sur une piste en dur magnifique du nom de « Scorpion ». Sur

place, un avion « rescue » charge une civière et s'apprête à décoller. Beaucoup de malades ou d'accidentés sont ainsi transportés par les airs. C'est le meilleur moyen pour se déplacer en Namibie. Nous redécollons direction Aus. Les paysages sont hallucinants ! Des reliefs et des couleurs à couper le souffle...

Nous arrivons sur la plate-forme d'un plateau assez élevé. Nous avons survolé quelques chevaux. Il s'agit des descendants de ceux abandonnés par les Allemands lors de la première guerre mondiale.

Dans les anecdotes de la journée, Miki s'est endormie en vol, ce qui montre la fatigue accumulée par chacun. Au camp, deux grosses autruches sont les premières à nous recevoir. Nous mangeons dans le restaurant typique du camping dont l'infrastructure et le niveau de prestation sont largement équivalents aux européens.

7^e étape : surprise ! (178 km)

Lever, pour une fois départ un peu tardif à 7 h du matin. Petit-déjeuner dans une ambiance très chaleureuse.

Nous faisons des baptêmes avec les assistants. Je fais voler Hélène en place avant afin qu'elle découvre une autre vision de l'ULM. La faune est superbe. Nous survolons des troupeaux complets de sprinboks, de chevaux sauvages, d'autruches... Le compromis n'est pas facile à trouver : voler bas pour les voir de près, mais surtout ne pas les effrayer ! Un peu dans l'euphorie, je décide de traverser direct, cap plein nord. Le but étant de gagner du temps et d'éviter un crochet par l'est qui n'avait d'intérêt que le fait de suivre la route.

Après 1 h 20 de vol, je me rends compte que nous ne sommes pas où nous devrions être. J'ai fait plusieurs erreurs : Je n'ai pas pris en considération le 1^{er} cap que nous avons emprunté pour aller voir les chevaux, j'ai sous-estimé la dérive et je n'ai pas fait confiance au GPS. Lorsque j'ai vu un autre ULM après une heure de vol, je croyais être dans la bonne zone.

Nous prenons, avec Gérard qui m'a suivi, la décision de poser pour faire le point. Nous sommes limités en essence, nous n'avons pas trop

d'eau et le portable ne passe pas. On commence à marcher vers les habitations, après un 1/4 d'heure, il faut se rendre à l'évidence, elles sont vraiment loin... De plus, marcher en plein midi sans protection ni eau en pleine région désertique n'est vraiment pas recommandé...

Je décide de me rendre vers le groupe de maisons en vol. A première vue personne... Le poser est beaucoup plus aléatoire (sable, terrain vallonné...). Je trouve enfin deux autochtones, très surpris de me voir ici. Avec la carte, je leur demande de m'aider à nous positionner. Malgré leur bonne volonté, je me rends parfaitement compte qu'ils ont du mal à s'y retrouver, lorsqu'ils tiennent la carte à l'envers et qu'ils nous situent plein sud à 150 km de là. Je redécalle un peu limite. Sur place après le temps de réflexion, nous arrivons tous à la même analyse. Nous sommes beaucoup trop à l'Ouest, par contre à la bonne latitude. Nous décidons de suivre plein Est ce que nous confirme notre GPS. Nous traversons 40 km de dunes sans possibilité de se poser.

Mais, très vite, nous retrouvons nos collègues. L'après-midi est consacré à une grande balade de 2 h pour voir des jacuzzis naturels !

8^e étape : Namtib-Little Sossusvlei (242 km)

Levés très tôt, avec Miki nous volons jusqu'au superbe Lodge de Solitaire doté d'une immense piste avion. Les chambres sont toutes ouvertes avec une vue à 180° sur les dunes et les animaux (il y a des points d'eau directement devant la chambre). L'alti nous indique que nous sommes à 1 020 m ! L'étape suivante n'est pas facile à trouver : en effet, les points GPS ne sont pas assez précis. Nous posons tout d'abord sur une base avion. Puis, nous trouvons une piste privée près d'un camping, le responsable nous indique que ce n'est pas le bon endroit et, enfin, nous trouvons la

bonne piste qui n'est vraiment pas facile à repérer.

Elle est désaffectée avec de l'herbe et un petit tas de pierres qui avait été signalé par Alain en début de piste alors qu'il est situé plus vers le milieu. Stéphane et Andrée n'ont pas fait attention. Heureusement, juste une jante cassée et une grosse frayeur ! Ceci montre qu'un passage bas sur une piste inconnue est obligatoire et que, malgré la fatigue et les heures de vol, il faut rester vigilant ! Evidemment, ce petit incident a fait un peu monter la pression... Ce qui est logique après déjà une semaine de vol non-stop. Pierrot, notre Mike Giver, réussit heureusement à ressembler la jante.

9^e étape : Little Sossusvlei-Bloedkoppe (241 km)

Comme la piste n'était pas terrible, beaucoup de pilotes préfèrent décoller solo et reposer sur la route pour prendre leur passager. La deuxième étape est sûrement l'une des plus belles du raid.

Vous êtes dans un désert, c'est très plat et, tout à coup, une immense faille ! C'est le grand vide. C'est vraiment très impressionnant car cette succession de failles s'étend sur plusieurs kilomètres. On imagine bien que la décision de traverser, n'est pas facile. Personnellement, je reprends de l'altitude. Gérard, lui, descend pour photographier des zèbres ! La faune est exceptionnelle (oryx, autruches, springboks...). Nous ne sommes pas au bout de nos surprises quand Gérard indique à la radio : « girafe, girafe, girafe... ». Et après 10 mn de vol, nous nous retrouvons au-dessus.





En haut : la Welwitschia, la plante la plus ancienne sur terre.

En bas : ciel immaculé, prairies à perte de vue et montagnes à des kilomètres... Un autre monde.

Le bivouac se situe aux pieds d'un bloc de rochers d'environ 200 à 300 m de hauteur « Rocher de Sang ». Nous sommes dans le parc naturel du Namib nord (Bloedkoppe). Nous marchons jusqu'au sommet, les formes variées sont naturellement sculptées par le vent, l'eau, le sable. Nous profitons de ce paysage pour faire voler les accompagnateurs. Le coucher de soleil dans ce cadre est sublime. Lors du briefing du soir, l'ambiance est très sympa, nous trouvons génial que Gérard, équipé d'un vieux Bidulm avec une Chronos et un 503 (appareil à 3 000 euros) réalise exactement les mêmes vols et presque aussi vite que les autres appareils... L'ULM pour les puristes !

□ 10^e étape : Bloedkoppe- Walvis Bay (112 km)

Décollage tôt, nous enchaînons les survols (canyons, failles, rochers, désert...). Impossible d'être blasé par un paysage pareil ! En nous rapprochant de la mer, nous sommes arrêtés par une barrière de brouillard. Nous nous posons à 5 appareils sur une route en attendant que la brume se lève. Après une bonne heure, nous redécollons pour Walvis Bay. L'écart de température est phénoménal. Il fait réellement froid (15°) et humide en bord de mer. Il y a une brume côtière presque permanente, qui n'est pas très agréable.

dans les dunes. Nous sommes accueillis par des Français qui sont des amis très proches d'Alain et Hélène. Le guide est vraiment très sympa, il nous raconte que le Bushman tire une petite flèche dans la fesse de la femme qu'il a envie de courtiser, si elle ne veut pas, elle casse la flèche.

Il y a chaque année à Walvis Bay des tempêtes de sable durant plusieurs jours et les voitures se retrouvent sans peinture sur un côté, si elles n'ont pas été mises à l'abri.

□ 11^e étape : Walis Bay -Uis (258 km)

Grasse matinée. Décollage très facile (vent régulier, piste...). Pendant plus de deux heures de vol, nous survolons le bord de mer. Par contre, il fait vraiment froid. On ravitaille sur un aérodrome le long de la côte. Nous sommes heureux de repartir vers l'Est où il fait plus chaud ! Nous nous posons après une heure

de vol, direction la montagne du Brandberg. Alain nous propose de nous faire découvrir la fameuse plante : Welwitschia. Il s'agit de la plante la plus ancienne vivante. Nous redécollons un peu plus loin sur la route... On décide à trois pilotes, Alain, Patrick et moi, de survoler le Brandberg pour voir la carcasse d'un avion qui a essayé d'atterrir au sommet. Il est vrai, qu'en le survolant, c'est très tentant ! Il y a une petite piste avec une biroute. Par contre, en faisant un point bas, je me rends vite compte que c'est très dangereux (manque de portance, quelques cailloux et en plus la piste est sous le vent...). On arrête les bêtises : direction Uis ! Sur place, il est 16 h et c'est un peu extrême (+7, -7 avec des rafales à 50 km/h sous le vent de la montagne). Par sécurité, on décide de se poser sur une route, plus longue et mieux orientée, près de la maison, mais ce n'est pas une partie de plaisir et l'on est tous contents d'être par terre ! Cette expérience me confirme que ma politique de formation (voler dans toutes les conditions) est la bonne... On commence à replier les machines ! Bien que cette étape marque la fin du raid, tout le monde est de bonne humeur et l'entraide se fait naturellement.

□ Vendredi 20 octobre

On se lève tôt, Hélène m'a demandé de l'amener au-dessus du Brandberg et faire un retour par la rivière, il paraît que des éléphants ont été localisés... Alain a eu la gen-

La Namibie

Ancienne colonie allemande donnée en protectorat à l'Afrique du Sud en 1915.

- nombre d'habitants : **1 987 000 Namibiens ;**
- densité au km² : **2,4 !**
- la Namibie est un pays désertique ou quasi-désertique sur **90 %** de son territoire ;
- population en majorité noire ;
- capitale : **Windhoek** située à **1 500 m** d'altitude ;
- Monnaie : **dollar namibien ;**
- pays frontaliers : **Afrique du Sud, Angola, Botswana, Zambie.** Elle devient indépendante en **1990 ;**
- les richesses (dans l'ordre) :
 - les mines : **diamant, uranium, cuivre, or, cobalt...**
 - l'agriculture (élevage intensif) ;
 - la pêche ;
 - le tourisme ;
- animaux : **springbok, Kudu, Oryx, autruche...**
- langues officielles : **1. Anglais**
2. Afrikaans, 3. Allemand.

tillesse de me prêter sa machine (il voulait aussi avoir mon avis sur son comportement).

Même le matin tôt, la piste au sommet est dangereuse, après un petit toucher de roues, on remet les gaz ! On part à l'Est direction la rivière aride. Après 20 mn de vol, nous avons beaucoup de chance. Ils sont là ! Quatre magnifiques éléphants qui se déplacent majestueusement. Ils sont très nerveux et battent des oreilles en courant. Après deux 360° au-dessus, nous repartons. Toute la journée, en finissant de ranger les machines et lors du départ, nous avons en permanence ces inoubliables images qui défilent dans la tête... □

