

VOL

moteur

ULM • PARAMOTEURS • AVIONS LÉGERS • GYROS

REPORTAGES

**Les parcs nationaux américains
en paramoteur**

500 km en paramoteur

Arabie Saoudite



TECHNIQUE

**L'atterrissage,
moteur ou pas ?**

ESSAIS

Multi-axe Kappa

Racer Shoestring

Paraplane Paracool



Shoestring



Paracool

M 3295 - 165 - 39,00 F



Un soir, appel téléphonique "Stéphane on recherche un pilote ULM pour aller en Arabie Saoudite faire voler un Prince et suivre une course de VTT.

Inutile de vous dire qu'Eddy, de l'école de Parapente de Chamonix, n'avait pas encore terminé ses explications que j'avais déjà dit : "Banco !"

ARABIE SAOUDITE

Le voyage a été très long. Départ de Chamonix en bus le vendredi soir pour arriver le matin à Paris. Départ de Paris avec du retard. Halte à Rome. Poser à Jeddah et changement d'avion jusqu'à Abha.

✓ DIMANCHE 30/10/99 :

Montage du matériel et visite des différents endroits où il allait être possible de décoller. Au niveau de l'ULM, on décide de rester près de l'hôtel sur une route qui mène à un parking pas trop fréquenté. Premier décollage le jour-même. Très grosse impression ! On vole presque "dans la ville". Pour assurer la sécurité, on prend un peu de hauteur en faisant les deux premiers virages au-dessus de la "piste"...

Didier Eymin décolle en paramoteur et on se retrouve au-dessus d'une mosquée où sera donné le départ de la course. Pour reprendre l'expression de Didier "Gorges sèches au-dessus de la ville". On a immédiatement compris que ce ne serait pas des vacances !...

✓ **LUNDI 1^{er} NOVEMBRE** : Depuis l'hôtel, nous allons en vol jusqu'à Wadi bin Hachbal. Site superbe à une heure à vol d'oiseau d'Abha.

L'intérêt de faire un départ d'épreuve là-bas est qu'il y a un gros monolithe très imposant qui peut être un endroit touristique.

Nous posons sur une route juste à côté du village puis nous suivons la course de VTT dans des conditions très fortes (thermique/vent soutenu).

En vol, jusqu'au premier ravitaillement, des aigles et des milans nous accompagnent. C'est simplement fantastique. Mélange d'observations et d'interrogations mutuelles en tournant dans les thermiques. Pendant un ins-

tant, une dizaine de volatiles nous entourent et nous comprenons assez vite qu'il faut libérer leur territoire.

En ULM, je suis avec Hervé qui s'occupe de faire des photos d'Eddy et de Patrick en paramoteurs au-dessus de la course.

Le paysage est tout simplement époustoufflant, mélange de désert et de rochers que seule la nature est capable de composer.

En paramoteurs, Eddy et Patrick volent très haut et une ou deux belles fermetures leur confirment que le domaine de vol de ce type d'engin est limité et qu'il faut le respecter.

Nous garons le camion avec le matériel sur "une piste privée" légèrement à l'extérieur de la ville.

Le vent change sans arrêt, la poussée des moteurs n'est pas terrible et des dusts passent régulièrement. Inutile de vous préciser que dans de telles conditions les décollages en paramoteurs ne sont vraiment pas évidents !

Le Prince Bindar, notre hôte, arrive sur l'épreuve avec un gros hélicoptère Sikorski (fabrication Kawasaki). Il s'agit d'un appareil monstrueux de plusieurs tonnes avec deux immenses rotors en tandem.

Pour l'arrivée de l'épreuve de VTT, nous posons ULM et paramoteurs au centre de la petite ville. Sur place, la gendarmerie nous aide en arrêtant la circulation afin que nous puissions redécoller...

Le bilan du lundi est très positif puisque nous avons volé toute la journée. Plus de trois heures en ULM et plus d'une heure pour chaque pilote paramoteur.

Le retour avec Eddy à l'hôtel est très difficile. En effet, il y a une couverture pluvieuse sur le chemin que nous devons contourner.

Heureusement, la barrière n'est pas sur Abha et nous posons facilement.

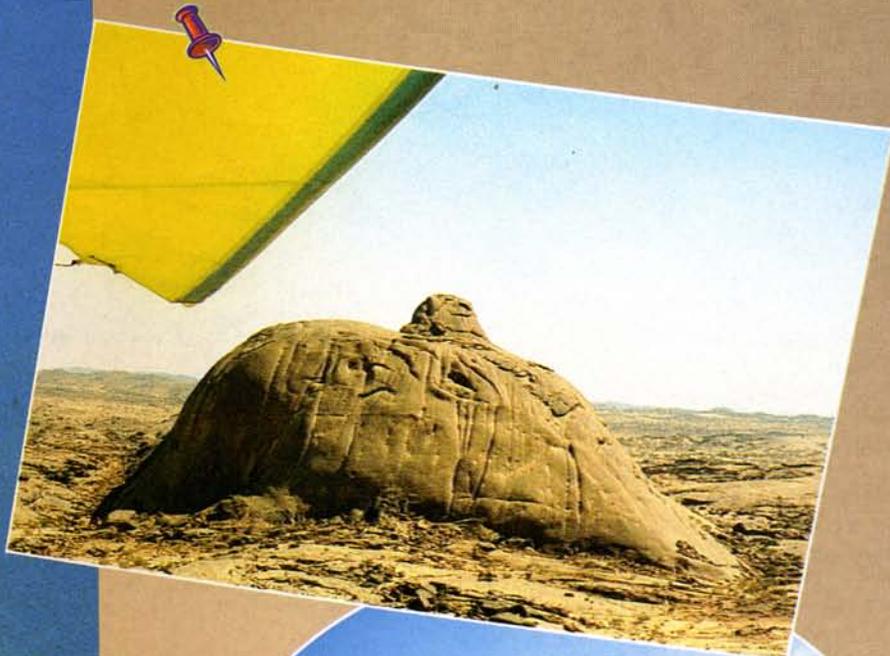
✓ **MARDI 2 NOVEMBRE** : Le matin, à peine arrivé à l'ULM, je me rends compte que la roue avant est crevée et, bien entendu, je dois emmener le Prince Bindar. Un détail comme celui-là prend vite de l'importance quand vous êtes à l'autre bout de la planète... Je cours jusqu'à l'hôtel et là un chauffeur marocain qui parle très bien français et anglais me conduit au Nord de la ville où il y a un magasin spécialisé dans les pneus. Nous trouvons facilement des bombes anti-crevaisson. On arrive enfin au parking où le Prince m'attend. En 5 minutes tout est réglé. J'embarque donc le Prince qui pèse 100 kg jusqu'à Al Qhara. A 2 300 m, on ne peut pas dire qu'il y ait la marge de sécurité en sortie de piste.

On arrive très vite au départ de la course qui se trouve au bord d'immenses falaises entre une réserve naturelle, une zone militaire et un palais ! Après mon arrivée, Eddy prend la décision de décoller. Nous ne sommes pas moins de trois pour l'assurer. Au niveau technique, Eddy nous a fait une belle démonstration en passant juste au-dessus de l'arche de départ entre les lignes électriques.

Vers 11 h 30, le ciel est déjà chargé de congestus. Inutile de vous dire que tous les parapentes sont déjà pliés (les voiles se gonflaient toutes seules au sol, ce qui a coûté une hélice à Didier).

Nous prenons la décision avec Eddy de décoller au plus vite afin d'aller en vol jusqu'à la Mer Rouge où se déroulera l'épreuve du lendemain. Le début du vol se fait dans des conditions limites où il faut être omni-présent sous l'appareil.

Nous volons parfois au maximum (120 km/h moteur à fond) pour passer certaines zones turbulentes. Impossible de voler haut car le plafond est à 2 400 m... Après une demi-heure



De haut en bas :

Le gros monolithe servant de départ pour l'épreuve de VTT.

Derrière notre Cosmos, un paysage tout simplement époustoufflant, mélange savant de désert et de rochers que seule la nature est capable de composer.

Piste d'atterrissage improvisée à Al Qhara.

Séance photos avec toute l'équipe et son matériel.

En fond, bassins de pisciculture au bord de la Mer Rouge.

ANECDOTES

- Dans l'avion la position de la Mecque est indiquée.
- Dans l'aéroport, les femmes sont mises à part dans une salle.
- Les Saoudiens font travailler plutôt les étrangers.
- Nous avons un chauffeur de camion philippin qui a été d'une gentillesse et d'une aide considérables.
- Il n'est pas rare de voir des gens travailler la nuit en raison de la température ou de l'humidité. Au bord de la Mer Rouge des maçons coulaient des dalles la nuit avec des halogènes.
- L'implantation de Toyota et de Coca-Cola est hallucinante ! Vous en voyez partout.

de vol nous sortons de cette zone et le ciel se dégage. Nous montons jusqu'à 3 000 m avec, en dessous, un paysage d'une extrême beauté.

Au bout d'une heure de vol nous commençons à nous poser quelques questions car nous n'apercevons toujours pas la mer quand, d'un seul coup, des reflets bleus jaillissent du désert.

Le paysage ressemble aux cartes postales que vos amis vous envoient au travail, vous savez : la mer avec le sable, l'île paradisiaque, les coraux, etc.

Nous trouvons une route pas loin d'une île bien axée par rapport au vent marin.

La navigation se fait à l'instinct. En effet, le GPS ne marche pas car il est resté à l'hôtel et j'ai oublié la boussole ! Néanmoins, pendant toute cette semaine de vol nous ne nous sommes jamais trompés de plus de 100 m par rapport à notre destination.

L'hôtel de l'étape n'étant pas loin, nous redécollons pour aller nous poser au plus près. C'est la première fois que nous ne posons pas sur une route goudronnée et cela s'avère être une erreur, heureusement sans conséquence ! Incroyable, cette route en terre qui paraissait idéale vue d'en haut, n'est en fait qu'un chemin défoncé par des véhicules de chantier. L'arrivée en roulant avec l'ULM à l'hôtel a beaucoup étonné. Le soir, j'ai assuré quelques biplaces pour des personnes importantes, dont le Prince, qui apprécie particulièrement la découverte de la région par ce moyen de transport.

Le soir, après une pose piscine avec toute l'équipe, nous avons droit à un spectacle de chants traditionnels donné, bien entendu, par des hommes et des enfants...

✓ **MERCREDI 3 NOVEMBRE** : journée consacrée à la photo. Le Prince Bindar veut des paramoteurs avec les différents logos sur l'aile au-dessus d'une petite île.

Je prends avec moi François d'Ham, un photographe professionnel. Nous décollons très tôt afin d'avoir la meilleure lumière.

En ULM, après trois quarts d'heure de vol, nous n'avons toujours pas vu le reste de l'équipe de paramotoristes.

Après deux ou trois aller-retour autour de l'île, nous repérons enfin le camion. Je décide de poser juste à côté pour leur donner un coup de main à décoller.

Après avoir attendu que le camion qui roulait trop vite passe, que la voiture qui venait dans l'autre

sens ne nous gêne plus, nous trouvons un créneau pour nous aligner sur la route principale (sans les gendarmes, c'est moins facile). Avec François, en moins d'une demi-heure, nous arrivons à les mettre tous en l'air. Toujours les mêmes difficultés : problèmes moteur, vent qui change de direction, problème de portance,...

Et j'oubliais, pour arroser le tout, il y a un taux d'humidité très important. En quelques minutes au sol vous vous sentez "tout dégoulinant", ce qui diminue d'une façon importante votre potentiel.

En l'air, il semble que Didier n'apprécie pas notre passage devant lui. Néanmoins, c'est dans la boîte, nous aurons nos superbes photos de quatre paramoteurs alignés au-dessus de l'île.

Le paramoteur est un engin fantastique qui prend toute sa dimension dans ce type de paysage.

Vers 16 h 30, nous prenons la décision de repartir avec Patrick.

L'hélico doit nous montrer le chemin. En fait, en moins de dix minutes nous le perdons car nous volons haut et lui en "radada".

Avant Abha, la couverture nuageuse nous barre à nouveau la route. Nous prenons la décision de passer dessous mais le relief nous bloque.

Heureusement, un passage se libère et nous suivons un couloir qui nous a fait monter jusqu'à 3 000 m. Nous en sortons à seulement 100 m au-dessus du relief qui surplombe Abha. Frissons rétrospectifs, mais notre choix de continuer notre route entre les nuages où il y avait encore de la visibilité s'est avéré non seulement bon, mais la seule possibilité...

Il fait presque nuit, notre "aérodrome privé près de l'hôtel" est utilisé par les voitures. Patrick est tendu. Il faut dire que la sortie à cent mètres du relief lui a mis un coup au moral.

"Tu te mets en attente ! On ne peut pas poser, des gendarmes vont sûrement arriver pour bloquer la route".

En analysant bien le flux des véhicules, j'arrive à poser comme si tout était normal et Patrick qui n'a rien vu me félicite comme si ce n'était pas habituel de poser la nuit entre des voitures en Arabie !

✓ **JEUDI 4 NOVEMBRE** : Lever 6 h du matin et décollage à 8 h avec le Prince. Nous survolons les hauts reliefs au-dessus de la ville pour voir le cheminement de la course qui descend abrupte dans la pente par un petit chemin. En peu de temps nous sommes déjà à 3 600 m. Après une heure de vol, nous décidons de nous poser sur le parking d'un hôtel luxueux qui se trouve à 2 800 m d'altitude.

L'approche face à la falaise et le parking exigu ainsi que les nombreux obstacles en approche n'augmentent pas une partie de plaisir. Surtout quand le parking en question descend un peu avec, au fond, des ferrailles dépassant du béton. Heureusement, une fois de plus, tout se passe bien même le redécollage avec Eddy.

ATTENTION AU NIVEAU DES VOLS

- Distance de décollage/réglage richesse carburant.
- Il semble que le taux d'octane de leur essence soit moins bon, ce qui ne facilite pas le parfait fonctionnement des moteurs.
- Prenez impérativement des bombes anti-crevaisson.
- Dans l'avion, il est strictement interdit d'avoir de l'essence et il est obligatoire de débrancher la batterie.

POINTS FAIBLES

- C'est dommage que l'équipe de TV ne se soit pas plus impliquée avec nous. Nous aurions aimé faire des images beaucoup plus fortes.
- Pour l'instant en Arabie, il manque encore un côté écologique dans les mentalités, en effet, il n'est pas rare de voir des paysages fantastiques où il traîne des débris de toutes sortes. C'est vraiment dommage.
- Faites attention pour les délais au niveau des passeports
- Sur place l'alcool est strictement interdit
- Il y a une humidité "tropicale" au bord de la Mer Rouge et la température de l'eau est très très chaude.

INFORMATIONS PRATIQUES :

Monnaie : le Riad

POUR PLUS D'INFORMATIONS

- **PARAPENTE AZUR** (organisateur de l'expédition), Eddy-Patrick-Hervé 8, Impasse des Primevères 74400 Chamonix, Tél : 04 50 53 50 14, 06 09 92 83 20
- **SATURNE PARAMOTEUR** (responsable paramoteur en Arabie), Didier Eymin 10, Rue Basse 89700 St-Martin-sur-Armançon, Tél : 03 86 75 85 45, 06 84 48 05 32
- **SCORPIO**, Stéphane Dantand (Pilote et instructeur ULM de l'expédition), Base de Vol Libre 74550 Cervens, Tél : 04 50 72 58 90, 06 81 11 50 68, E-mail : Scorpio@wanadoo.fr
Site web Scorpio : <http://pro.wanadoo.fr/scorpio/>

OÙ DORMIR

PALACE HOTEL : l'hôtel était un palace exceptionnel. Tout était en marbre. Il y avait des salles de conférence gigantesques et il était possible de pratiquer de nombreuses activités (piscine, sauna,...). Il y avait même un bowling. Bref un luxe époustouflant !
L'hôtel était situé à 2 300 m d'altitude. Il est évident que nous avons rencontré des problèmes moteur à cette hauteur. Nous avions des difficultés pour démarrer. Au décollage, il fallait mettre plus de régime moteur et la portance n'était pas bonne, ce qui a considérablement augmenté les distances de décollage et entraîné certaines galères.