

Table des matières

PREFACE de Louis COLLARDEAU Pdt de l'EMF	9
Commençons par la fin...ou le début !	11
Les grandes lignes du projet.....	13
Un pilote et un copilote !	15
Oscar Romeo notre ULM 3 axes.....	19
Le soleil rasant se lève derrière les Alpes	21
Et déjà un déroutement non prévu !	27
Informations Aéro et Météo en ligne.....	33
Les lacs du nord de l'ITALIE et enfin Venise	39
Décollage pour la SLOVENIE	45
L'ambiance des ex-pays du bloc de l'Est	51
Aéroports douaniers HONGRIE / ROUMANIE	57
Quand je vous parlais de l'Aéropostale	61
L'addition est plutôt salée pour ce handling !	67
AUTORISATIONS pour notre voyage	77
SLOVAQUIE, l'Aéropostale livre toujours !.....	81
AUTRICHE Arrivée, parkings, aérodromes.	89
ALLEMAGNE, outils de préparation de vol.....	93
Tableau de bord et logiciel de navigation	101
Dépôt d'un PLAN DE VOL	105
Qui est le pilote aux commandes ?	109
EQUIPEMENTS ET SECURITE.....	115
LES 6 CLASSES d'ULM	119

Le point de vue du copilote.....	121
POSTFACE de Patrick THEPIN, Pdt CR FFLUM	125

PREFACE de Louis COLLARDEAU Pdt de l'EMF (European Microlight Federation) 1^{er} Vice-Président de la FFPLUM

L'Europe à portée d'ULM...

L'ULM, quel merveilleux moyen de déplacement pour partir à la découverte d'un pays, sa géographie et sa culture à travers de belles rencontres.

La lecture du récit de ce périple européen par nos deux compères Antoine et Paul, aux commandes de leur ULM Savannah, m'a replongé une vingtaine d'années en arrière.

Nous avons pris l'habitude avec mes copains Jean-Marc et Werner de nous échapper de l'Isère par les airs une fois par an avec l'arrivée des beaux jours, en passant les frontières de l'hexagone et d'élargir notre espace de vol aux 4 coins de l'Europe.

Nous volions sans tablette GPS, et avec nos ULM 2 temps de l'époque... au début c'était en Wheedoper 503 et Air Création 447, vitesse de croisière 70 km/h !

Quel plaisir de revivre à travers les lignes de cet ouvrage une partie du parcours que nous avons suivi en sautant les Alpes, puis en effectuant la traversée de l'Italie jusqu'à Venise. Nous avons survolé le lac Balaton et sommes posés à Budapest en Hongrie, suivi d'un retour par la Slovaquie, une virée à Vienne en Autriche, et hop un petit tour en Allemagne avant le retour à la maison !

Entreprendre un tel voyage est devenu aujourd'hui plus accessible, nos ULM ont gagné en fiabilité avec les moteurs

4 temps et le réseau ULM européen s'est développé et structuré autour de l'EMF (Fédération Européenne d'ULM).

Rappelons-nous que chaque état de l'UE a sa propre réglementation ULM nationale et spécifique, c'est notre meilleure garantie de préserver notre système déclaratif français ; aussi convient-il de se renseigner avant de passer les frontières.

Toutefois, dans chacun de ces pays, vous avez des fédérations ULM avec des interlocuteurs qui sauront non seulement vous guider dans vos démarches, mais aussi vous conseiller sur les meilleurs spots, et vous accueillir : <http://emf.aero>

Et aussi la rubrique « volez à l'étranger » sur le site de la FFPLUM <https://ffplum.fr>.

Et pour faire taire ceux qui disent que c'est trop compliqué, il n'y a qu'à lire cet ouvrage qui, en plus de vous faire partager une belle aventure humaine, vous donnera l'envie et les bonnes clés pour partir sereinement avec votre ULM à la découverte du « Vieux Continent ».

Merci Antoine et Paul de nous avoir fait partager par l'écrit et l'image ces belles tranches d'Aviation.

Bons vols en France et en Europe, toujours avec prudence !

Commençons par la fin...ou le début !

Nous sommes le 4 juillet 2018, nous venons de nous poser à Mionnay sur notre terrain d'attache en France. Après 12 jours de vols en Europe dans notre ULM 3 axes, nous avons avancé notre retour, car un front orageux très actif, est prévu sur l'Europe de l'Ouest.

Allo Paul...bien rentré, comment est la météo chez toi en Auvergne ?... C'est noir partout, des éclairs, des bourrasques, il pleut très fort ! Et chez toi Antoine ?

A Mionnay, les autres ULM ne volent plus, en revanche, ce sont les chaises qui volent dans mon jardin, c'est la tempête prévue... Nous avons fait le bon choix de rentrer un jour plus tôt.

Même si nous avons fait un voyage magnifique Paul et moi, ce soir, je vais bien dormir dans mon lit.

Nul besoin de préparer la météo, le plan de vol, de consulter les Notams, de négocier une place de hangar ou de chercher du carburant. Pas d'explication non plus à donner à ceux qui gentiment nous attendent, et qui ne comprennent pas toujours que nous n'arriverons pas à l'heure prévue ou même le jour prévu !

Mais, comment s'est passé ce périple aérien en Europe ? ça m'intéresse de savoir : comment préparer ce type de vol, à quoi faire attention avant, pendant, durant et ... après le vol ? Allez Antoine ! livres nous ta préparation, et confies nous cette aventure avec Paul. J'ai envie d'y aller moi aussi...

Allez, c'est d'accord ! Mais, commençons par le début !

Savannah	FJXOR		Fb	0,40		13/06/18	AL	
						Km étape	minutes	
Point	Description	Km	Km cumul	Time '	Cumul'		variante	
LF0157	Mionnay						col	
LFLB	Chambery	80	80	32	32		petit st bernard	
LFKD	Sollieres	85	165	34	66		aosta	
LI263	Valsusa	45	210	18	84		chamois	vac+
TOMTD	Montaldo	70	280	28	112	Pause 1	Montaldo	
NW6	Lac d'orta	50	330	20	132			
N1>N5	Magiore Como	90	420	36	168			
NE4		55	475	22	190			
LI107	campo volo corry's	40	515	16	206	Pause 2	<fuel	
LIPV	Venezia Lido	180	695	72	278			
Journée 1	Nuit IT Venezia	0	695	0	278	695	278	
LIPQ	Trieste	100	795	40	318			
LIJO	Postojna/Ingrid	60	855	24	342			<fuel
Journée 2	Nuit SLO Ingrid	0	855	0	342	160	64	
LJMS	Murska Sobota	180	1035	72	414			
LHBK	Balaton Lake	100	1135	40	454			
Journée 3	Nuit HU Balaton	0	1135	0	454	280	112	
LHUD	Szeged	220	1355	88	542			
LRAR	Arad/douane	90	1445	36	578			Pause 1
LRDV	Saulesti	140	1585	56	634			
LRCD	Magura Cisnadie	95	1680	38	672			
Journée 4	Nuit RO Rasinari	0	1680	0	672	545	218	
LROD	Oradea/douane	230	1910	92	764			
LHBS	Budaors	240	2150	96	860			
Journée 5	Nuit à Budapest	0	2150	0	860	470	188	
SLC	Dobra Niva	120	2270	48	908			
Journée 6	Nuit SK Sebechleb	0	2270	0	908	120	48	
LOAU	Stockerau	220	2490	88	996			
Journée 7	Nuit à Vienne	0	2490	0	996	220	88	
LOWS	Salzburg	250	2740	100	1096			
Journée 8	Nuit Salzburg Harry	0	2740	0	1096	250	100	
LDNQ	Bopfingen	250	2990	100	1196			
Journée 9	Nuit D Werner	0	2990	0	1196	250	100	
LFGB	Mulhouse	250	3240	100	1296			
LF0157	Mionnay	260	3500	104	1400			
Journée 10	Arrivée France	0	3500	0	1400	510	204	
						3500	1400	
Vérification : 23H35 théorique, non compris procédures, déroutements, vents, etc.								
	3500km Fb 0,40	23H	OK					

Figure 1 Première estimation du périple

Les grandes lignes du projet.

Il fallait bien trouver un prétexte pour ma femme Evelyne, justifiant d'une nouvelle absence de deux semaines ! Sur ce coup là, ça passe plutôt bien, car elle est aussi pilote d'avion, nous nous sommes rencontrés sur un aérodrome il y a 26 ans. Il faut dire que je suis retraité et que j'occupe mes journées à bricoler, mais ça ne me suffit pas. J'ai deux passions, les grandes marches et le vol en ULM.

Mon village de Civrieux en Dombes, est jumelé avec deux villages : Rasinari en Roumanie et Sebechleby en Slovaquie. Mon idée est de porter du courrier des élèves de mon village, pour l'apporter à leurs correspondants de nos deux villages jumelés. En quelque sorte, une concurrence déloyale de l'aéropostale, mais chut !

Je ne vais tout de même pas voler directement jusqu'à ces deux pays sans m'arrêter ? Non, mais que trouver à faire en route ? Pourquoi pas visiter Ingrid en Slovénie, Harry en Autriche et Werner en Allemagne, tous trois des amis pèlerins rencontrés sur différents chemins de Compostelle.

Ok, le trajet est dans ma tête, je me plonge sur une cartographie internet, pour y placer les lignes droites entre ces différents villages. J'obtiens une idée du kilométrage, et donc des heures de vol nécessaires, soit 3.500 km, 23 heures de vol, hors procédures atterrissage, décollage, déroutement, vent, etc.

Pour le budget : je prévois pour la machine, carburant, huile, 1.200€.

Bien entendu, repas non compris, même si nous allons être invités très souvent. Une somme que je ne souhaite pas dépenser seul, comme piloter seul d'ailleurs, mais avec qui ?

Paul est comme moi, un élu régional de la FFPLUM (Fédération Française des Ultra Légers), c'est là que nous nous sommes connus. Nous avons une expérience commune de vol en 2017 : 9 h aller-retour d'Issoire vers l'île d'Yeu. Après ma proposition, il doit gérer la même problématique que moi, il est marié et tient à le rester... Donc argumenter auprès de ses autorités, puis le OK arrivant, on peut y aller !

Détails tableau précédent, page 12 :

Ma première estimation du périple, réalisée sur tableur.

Point : les endroits ou aérodromes de passage.

Description des points en clair.

Km : kilométrage entre 2 points.

Km cumul : kilométrage cumulé.

Time' : temps en minutes prévu sans vent entre 2 points.

Cumul' : temps en minutes cumulées/ vérifications somme détails.

Un pilote et un copilote !

Hé ! Antoine et Paul, nous avons compris que vous n'êtes pas des pilotes de lignes, mais en bref, c'est quoi vos pedigrees aéronautiques pour entreprendre ce type de vol ?

OK requête acceptée !

Pour Antoine :

Début de pilote à 24 ans, 700 heures de vol (HDV) avion, Qualification B : avions à train rentrant ou hélice à pas variable, QRRI : Qualification Restreinte Radio Internationale, anglais aéro,

QVN : Qualification Vol de Nuit,

Depuis 2014, pilote ULM 3 axes, 600 HDV.

Formation et pratique du Vol en Montagne sur roues.

Vols préalables à l'étranger ou traversées maritime : Allemagne, Italie, Espagne, Corse, Baléares et Maroc.

Pour Paul : Breveté Paramoteur en 2009, 300 HDV

Début de formation ULM 3 axes en 2017, mais formation interrompue pour raison professionnelle chaque été, proche du lâcher... Au moment du voyage : 25 HDV en école + 8 HDV en pax (Ile d'Yeu avec Antoine). Et des talents avérés de photographe comme vous pourrez le voir.

Il est peut-être temps de nous préciser le trajet que vous avez fait ? Avec le sens et les pays traversés, que je m'y retrouve !

Départ de France Mionnay (1) en Rhône-Alpes, Traversée de l'Italie par les lacs du nord, Venise (2) puis Slovénie (3), Hongrie via le Lac Balaton (4), Roumanie (5), Hongrie via Budapest (6), Slovaquie (7), Autriche via Salzburg (8), Allemagne (9) et retour à notre base de Mionnay (1).

Nous détaillerons les étapes réelles au fur et à mesure des vols, avec les cartes aéronautiques qui vont bien. En lettre c'est bien, mais je m'y retrouve bien mieux avec le trait rouge sur la carte page suivante...le sens du vol est : de la France vers l'Italie, puis la Slovénie, etc.

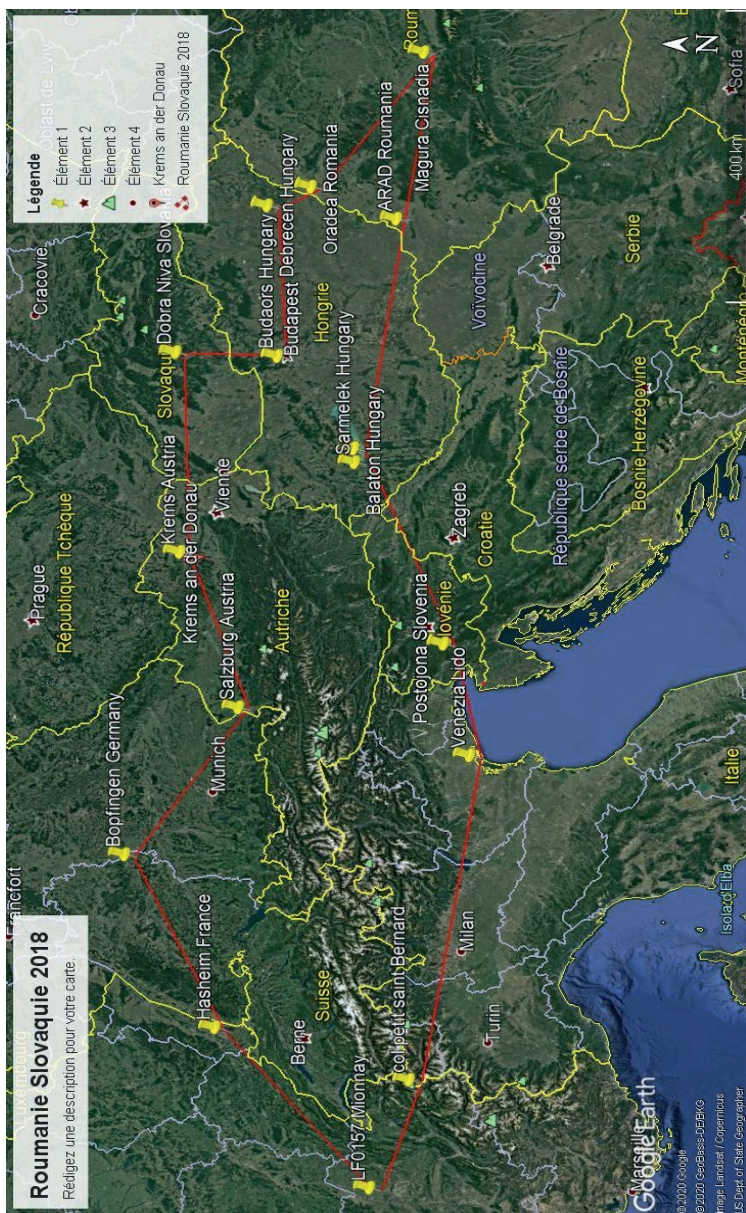


Figure 2 En rouge, trajet, sens, pays traversés



Figure 3 Oscar Romeo notre ULM 3 axes

Oscar Romeo notre ULM 3 axes.

Eh les gars, doucement pas si vite, moi j'aimerais bien voir la machine, c'est quoi votre « 3 axes » un ULM, oui mais lequel ?

Bon, voilà la fiche descriptive simplifiée de notre aéronef !

Classé ULM, Ultra Léger Motorisé pour les non initiés : cela veut dire qu'en 2018, le poids maximum autorisé est de 450 Kg, la machine, le carburant, les 2 personnes maxi à bord, et ... les bagages. Ce n'est pas beaucoup, mais il faut s'organiser. Cet ULM doit être capable de se poser à une vitesse inférieure à 65 km/h

Production Italienne ICP, Type SAVANNAH VG, construit en 2009, il a 573 HDV au départ. Il est équipé avec un moteur ROTAX de 100 CV, 4 cylindres, 4 temps, carburant SP 98/95 ou 100 LL avion.

Au niveau des performances : notre « Bestico » est équipé de roues « Brousse » ce qui nous permet de nous poser presque partout. Une piste de 200 mètres de longueur en herbe, fait bien l'affaire.

La vitesse de croisière est de 150 km/h ; on ne vole pas à la vitesse maximum en aviation, pour économiser le carburant et ménager le moteur.

Avec 70 litres de carburant emporté, et une consommation de 15 litres/heure notre autonomie de vol (incluant une réserve de vol de 40 minutes) est de 4 heures soit 600 km de vol. Nous verrons que c'est largement suffisant. On peut dire que c'est un ULM polyvalent, pour voyager d'une part, mais

d'autre part pour se poser et décoller en montagne sur des pistes rudimentaires, en pente et très courtes.

Comme la plupart des ULM biplace côté à côte, il est équipé d'un double manche en « Y » pour un pilotage alterné à deux. Le freinage sur les deux roues principales est accessible par une poignée sur le manche central.

L'indicatif radio est interdit d'affichage sous les ailes en France. En revanche c'est notre seule identification connue à l'étranger. Donc, j'ai affiché en petit le F. JXOR sur le capot, en cas de contrôle.