

Paramoteur Vol Bivouac

Paris

Basse-Ham

Le mondial paramoteur a été l'occasion pour Franck Simonnet de rallier Paris à Basse Ham en vol bivouac. Il explique sa démarche et livre le récit de cette aventure.

Le vol bivouac est l'une des plus belles aventures possible en parapente et a fourni des récits épiques. Pourquoi les paramotoristes ne feraient-ils pas de même ? Les conditions ont été réunies pour que je tente l'expérience en volant de Paris à Basse Ham avec une arrivée pour l'ouverture du mondial paramoteur. Qui dit vol bivouac, dit autonomie. S'il est facile d'emporter des aliments pour une ou deux journées, si prendre un duvet et une bâche pour être à l'abri la nuit est toujours possible, il faudra inévitablement se poser pour faire le plein de carburant. Ces arrêts pourront également être mis à profit pour acheter de la nourriture. La réussite d'un vol bivouac en paramoteur est liée à la recherche de la pompe... à essence. Se poser pour ravitailler n'est pas un échec. C'est une phase à part entière du vol bivouac, l'une des plus intéressantes, celle où l'on est confronté à l'inconnu, l'imprévu. Et je ne serai pas déçu.

Destination l'horizon : vol bivouac vers Basse Ham

La préparation

J'ai utilisé un paramoteur Fresh Breeze Simonini et une voile ITV Dakota Sport. Il existe des moteurs plus économes et des voiles plus rapides, mais aucun matériel n'est rédhibitoire pour se lancer dans l'aventure. Une bonne pointe de vitesse est un avantage, surtout en cas de vent, comme est venu nous le rappeler la rubrique mécafol de Vol Libre daté de juillet 2008. Un chariot offre la possibilité de se charger davantage sans avoir à porter mais au détriment d'une moindre mobilité au sol. Les deux seules modifications que j'ai apportées sont le montage d'un plus grand réservoir et d'un sac pour ranger les « bagages ». Le réservoir d'origine de onze litres est remplacé par un de quinze litres. Accessoire plutôt destiné au chariot, Markus Müller, l'un des dirigeants de Fresh Breeze, a souri lorsque je lui ai demandé et m'a dit : « pas de problème, c'est toi qui porte ». Un sac à dos léger, prévu pour la course à pied, est attaché en passant tout simplement les sangles de portage au travers de la canne basse ou barre de confort. Cette charge latérale supplémentaire équilibre le poids du parachute de secours situé de l'autre côté. Le sac peut aussi être porté en position ventrale ou bien fixé à la cage.

Passons en revue le contenu du sac à dos. Une bouteille d'eau, des salades en barquette et des barres de céréales fournissent de quoi s'alimenter même en vol. Un sac de couchage compact, une

Les objets emmenés pour le vol bivouac : une bâche, un sac à dos léger, de l'huile pour moteur 2 temps, un chiffon, de l'argent, le brevet de pilote, les papiers d'assurance, un appareil photo numérique avec deux objectifs, une batterie de rechange et une carte mémoire supplémentaire, les cartes aéronautique et topographique, de la nourriture, une bouteille d'eau, un livre, un lecteur mp3, un carnet de note et un stylo, un sac de couchage compact



bâche et des piquets sont tout le nécessaire pour faire un abri et passer la nuit. Un carnet de notes, un livre (édition de poche plus légère) et un lecteur mp3 peuvent s'avérer utiles en cas d'attente au sol. Les papiers administratifs (licence, assurance, carte d'identification) et de l'argent liquide sont indispensables. Les cartes aéronautique et routière servent à la navigation. Pour le moteur, de l'huile est emportée. Il peut être difficile d'avoir de l'essence. Si en plus il faut trouver de l'huile, c'est additionner les difficultés. Incurable esthète aérien, je ne me sépare pas d'un appareil photo numérique et de deux objectifs pour un poids d'un kilogramme et demi. Il est certain qu'il y aurait du poids à gagner de ce côté-là ! Dans les poches de la sellette, sont laissés à demeure un miroir pour contrôler le niveau d'essence, un sac léger pour transporter la voile repliée et une clé pour enlever l'hélice. Malgré tout, plus tard, j'ai noté quelques oublis : lampe frontale, cuillère et brosse à dents.

La liste pourra surprendre, certains objets emportés semblent superflus. Il faut rappeler que le trajet Paris - Basse Ham est expérimental, c'est un premier pas vers de plus longs parcours. La voile pourrait suffire pour s'abriter la nuit, mais en cas de pluie, une bâche est indispensable. S'il pleut pendant la journée ou si le vent est trop fort, je peux m'arrêter n'importe où, être protégé et lire, écrire ou écouter de la musique en attendant l'éclaircie.

Une série d'instruments

Refaire le plein d'essence est l'une des clés du vol bivouac en paramoteur



électroniques modernes n'ont pas trouvé d'intérêt à mes yeux. Un altimètre ? Non, je sais faire la différence entre 10, 100 et 1000 mètres et ça me suffit. Un téléphone portable ? Non, je n'en ai jamais eu. Et de toutes les façons, je pars sans assistance. Un GPS ? Non, je n'ai jamais volé avec. Une montre ? Non, je regarde juste de temps en temps l'horloge de mon appareil photo. A la dernière personne qui m'a demandé pourquoi je n'avais pas de montre, j'ai répondu que j'avais le temps.

La navigation est faite le plus simplement du monde avec des cartes. La carte aéronautique au 1/500 000ème est indispensable pour localiser zones dangereuses, interdites, à accès réglementée et les CTR. Mais l'échelle est mal adaptée au vol en paramoteur. Les cartes routières au

1/250 000ème sont les plus utiles avec la représentation de l'intégralité des routes et de tous les villages avec leur nom. Pour naviguer, je me fixe des objectifs visibles et avance de proche en proche, méthode dite du cheminement. Sans GPS, il faut actualiser sa position très régulièrement pour ne pas se perdre. Je localise sur ma route quelques aérodromes où je devrais pouvoir faire le plein en cas de nécessité. Basse Ham est tout proche de la centrale nucléaire de Cattenom qui sera un excellent indicateur de la direction à suivre. Je sais par expérience en Seine et Marne que par temps dégagé, le panache de fumée de la centrale de Romilly sur Seine est visible à une centaine de kilomètres.

Vol Bivouac

Les derniers bulletins météorologiques me confirment la faisabilité de l'itinéraire. Un départ est décidé pour la fin d'après-midi. Un envol matinal a été immédiatement exclu car il serait possible alors d'arriver la journée même, ôtant l'un des charmes de la balade : le bivouac. Le terrain pour décoller est choisi au plus proche de la maison, une aire privée au-dessus de la Vallée du Petit Morin entre Coulommiers et la Ferté-Gaucher. Sur la route, la forme des cumulus m'indique qu'en altitude le vent vient de l'ouest. Je pourrais bénéficier d'un vent favorable, c'est parfait. Au sol, le vent est faible. Mal établi, il change sans cesse de direction. Charger comme un mulet, j'attends un

coup de vent pour partir. Il est 17 heures au moment du départ. Je remonte la vallée du Petit Morin. Les thermiques faiblissent. Je ne m'en occupe guère, les turbulences sont remarquablement amorties en tangage par le profil semi-réflexe de la voile. Bientôt, la ville de Montmirail apparaît. Je m'attarde pour profiter de la vue du château sur son promontoire qui offre un beau panorama. Direction à l'est, le long de la départementale 933, je découvre de petits villages nichés dans les vignes. Aux coteaux succèdent de grandes plaines cultivées et Châlons sur Marne est déjà en vue. Je passe au sud de la ville et au nord de la CTR de Vatry. J'ai encore assez de carburant et choisi de ne pas faire escale à l'aérodrome d'Ecury. Seule la Marne qui a creusé une vallée, rompt la monotonie des champs. Les

villages se font de plus en plus rares. Vitry le François est visible de loin au milieu de la forêt. Avant Bar le Duc, collines, bois et lacs séduisent l'œil. De là à fouler la terre ferme pour apprécier le pays, il n'y a que quelques gouttes d'essence...

Je n'ai pas assez de carburant pour arriver à l'étape et me détourne alors vers une grande ville où à coup sûr il y aura une station service, Revigny sur Omain. Manque de finesse ou manque d'essence ? Il faut se poser avant. Je repère un village, Vroil dont seuls les habitants, et moi maintenant, doivent connaître le nom. A 300 mètres à la verticale du hameau, les dernières gouttes contenues dans le filtre à essence sont aspirées par le carburateur. Le moteur s'arrête. Etonnamment, il y a un pré dans le village. Je me concentre pour localiser tout obstacle comme des lignes électriques ou des clôtures. La fermière : « René, tu d'vineras jamais ce qui a atterri dans l'pré ! ». Seulement 50 mètres de marche pour traverser la route et rencontrer les premiers habitants. Le but du soir est tout proche, j'ai le temps de discuter. Ils sont amusés de me voir, les questions se succèdent. D'où venez-vous ? Où allez-vous ? Combien ça pèse ? Est-ce que ça coûte cher ? Ils ont oublié l'essentiel, le plaisir de voler sous un parapente, cette extraordinaire impression d'être en lévitation et de faire parti d'un autre monde. Je leur achète quelques litres de carburant pour rallier l'aérodrome au nord de Bar le Duc situé à une quinzaine de kilomètres. Le mélange est fait en secouant le réservoir. Je suis prêt à marcher pour m'éloigner du village et ne pas déranger, mais ils veulent me voir repartir. La fermière : « Il n'y a que Napoléon, le chat, qui risque d'être effrayé ». Je slalome entre les balles de foin, vire serré avant la ligne électrique et salue de la main les terriens. Les vaches me regardent passer.

Aérodrome de Bar le Duc, 21 heures 30 : l'instructeur ULM ferme le hangar, il n'y a pas d'essence sur la base. Inutile d'aller à la station service la plus proche à 5 kilomètres, elle est fermée à cette heure là. Il m'explique où elle se trouve pour m'y rendre le lendemain matin. La cabine téléphonique à pièces me permet d'appeler mes grands-parents chez qui je suis passé avant de partir. Apprenant mon projet, ils m'avaient dit que c'était impossible... L'abri du soir est rapidement installé. La bâche est tendue, paramoteur, voile et sac de couchage sont dessous. Une salade de riz, mangée avec les doigts suite à l'oubli de la cuillère, et des barres de céréales calent la faim du soir. Je m'endors avec le son de Louise Attaque « «J't'emmène au vent » ». Le ciel est dégagé, hôtel mille et une étoiles pour la nuit.

Les premières lueurs du jour me réveillent, mais je paresse. Je suis si bien, au chaud dans le duvet et sur un confortable matelas d'herbe rase. L'arrivée d'un véhicule me sort de ma torpeur. Un pilote arrive avec de quoi faire le plein pour une sortie de son ULM 3 axes. Très sympathique, il me fait le plein et refuse l'argent évoquant la solidarité entre ULMistes. Pour l'anecdote, il me restera suffisamment d'essence pour parti-

Le campement pour la nuit sur l'aérodrome de Bar-le-Duc





ciper au record du monde du plus grand nombre de pilotes en l'air en même temps à Basse Ham.

Le vent est plus fort que la veille et moins favorable, Basse Ham est à une centaine de kilomètres au nord est. Vers Pierrefitte sur Aire, les éoliennes brassent l'air. J'aperçois déjà le panache de fumée de la centrale nucléaire de Cattenom. Je franchis des barrières naturelles et artificielles comme la Meuse et la ligne du TGV Est qui se croisent exactement à la Croix sur Meuse. Il faut passer des zones réglementées qui sont actives, une fois au-dessus du plafond de l'une, une autre fois en dessous du plancher de l'autre. Lacs et étangs du Parc Naturel de Lorraine font miroiter le ciel. L'aérodrome de Chambley où se dérouleront la semaine suivante les championnats de France ULM est à un battement d'aile. Il faut maintenant remonter vers le nord pour longer par l'ouest la CTR de Metz. Ma course et celle d'un front nuageux convergent. Le vent se fait plus fort, les bouts de plumes s'agitent. L'aérodrome de Doncourt est dépassé sans s'arrêter. Cette fois j'en suis sûr, le niveau d'essence est suffisant pour atteindre l'objectif. A la base des nuages, il commence à faire frais. Une profonde entaille dans le plateau abrite Thionville. Il ne reste plus qu'à planer jusqu'à Basse Ham.

250, 300 ou 350 kilomètres ? Je ne sais pas, ça ne m'intéresse pas. En cumulé, le trajet représente environ 5 heures 30 minutes de vol. Mais ce vol bivouac représente surtout une belle balade avec la découverte de nombreux sites que je ne connais que par la voie des airs ! Même s'il est nécessaire d'avancer et d'accumuler des heures de vol, il n'y a pas de place à l'ennui. Photographie et navigation occupent beaucoup et l'intérêt est sans cesse renouvelé par de nouveaux paysages. Le but n'était pas seulement de se rendre à Basse Ham, mais aussi de se rendre compte des possibilités du vol bivouac en paramoteur. La conclusion est positive, ces possibilités sont immenses. Récemment, ma sœur a déménagé en Aquitaine. L'opportunité de réaliser un nouveau vol bivouac : Paris - Bordeaux.

Cher lecteur, j'espère t'avoir montré que l'aventure peut être au tournant de ton tour de piste.

Franck Simonnet, Juillet 2008



Le sac à dos de voyage est accroché sur le côté de la sellette