

Pendulaire & Belle Province

Guillaume Narbonne, responsable d'ULM Québec à Lachute (Canada), lance le premier « Tour ULM Québec » pour prouver que l'ULP (ultra-léger pendulaire), comme ils disent, est un appareil de loisir sûr et capable de voyager.

Ça plane pour eux !
Au milieu de « gros moutons », le Quik se faufile.



Aérodrome de Sorel-Tracy (CSY3), piste en asphalte de 1 200 m à 55 km de Belœil.



À 6 500 ft, nous entamons la descente jusqu'au terrain de Saint-Jean-Port-Joli, aérodrome privé avec une piste en herbe de 600 m.

Équipe

Même si le pendulaire fait parfois sourire au pays des castors, ce type d'aviation a quand même la vie dure. Souvent, nous remarquons les sourires narquois des pilotes de l'aviation certifiée. Pour les ulmistes français, il n'y a pas d'équivalence des licences et Transports Canada (équivalent de la DGAC) n'a pas voulu nous en faire une temporaire. Nous sommes donc copilotes dans l'aventure. Les « yeux » supplémentaires seront utiles pour nos pilotes dans le trafic des aérodromes et permettront la capture de photos et de vidéos. Sept machines sont inscrites, mais seulement 4 participent :

- DTA Voyageur 912 : pilote Guillaume Narbonne, copilote Niko Sarki (s'occupe aussi de la partie multimédia du voyage – peu d'heures de sommeil, en soirée il préparait les vidéos journalières postées sur leur site) ;
- Air Création Tanarg 912 : Lucien Huot, le doyen du « gang » (86 ans) ;
- P&M Aviation PulsR 912 : pilote Richard Hudon, copilote Nadine Antoine (Costa-Rica) ;
- P&M Aviation QuikR 912 : pilote Bernard Lapointe, copilote Iacopo Barsetti (Belgique).

Jour 1 • samedi 18 juillet

Après une bonne nuit de sommeil, mon pilote Bernard passe me récupérer à Montréal pour nous rendre à sa base, Saint-Mathieu-de-Belœil (CSB3) où son fidèle QuikR rouge nous attend ainsi que l'équipage du PulsR pour avaler des kilomètres de paysages grandioses. Face au terrain, la montagne de Saint-Hilaire n'est pas visible et nos pilotes nous proposent de passer au resto de la base. Nos premières crêpes au sirop d'érable nous y attendent. L'estomac calé et le plafond bien remonté, nous envisageons de partir pour l'aérodrome de Sorel-Tracy (CSY3), piste en asphalte de 1 200 m à 55 km de Belœil. Lieu de rassemblement du Tour, une journée porte ouverte devait y être organisée pour lancer l'aventure, mais la météo en a décidé autrement, il a plu une bonne partie de la journée. Après avoir remonté la ri-

vière Richelieu nous arrivons avec quelques gouttes et rencontrons les deux autres équipages et les membres au sol de l'organisation. Une ambiance bon enfant s'installe tout de suite. Nous plantons nos tentes et visitons les installations, deux gros mobil-home serviront pour la cuisine et les sanitaires (douche et WC). Après un bon spaghetti canadien, comme seuls eux savent le faire -) - parole d'Italien - au coin d'un feu de camp, deux surprises nous attendent. Nous recevons de Druide (sponsor) un ensemble de produits écologiques pour pouvoir nous laver en milieu naturel sans dégrader celui-ci et une tasse personnalisée pendulaire avec nos avatars. Dans un climat tropical, 96 % d'humidité, nous nous couchons et nous bagarrons avec les maringouins (moustiques) toute la nuit.

Jour 2 • dimanche 19 juillet

Au réveil, grosse déception : une météo affreuse, un ciel bouché jusqu'en fin d'après-midi. De violents orages tout autour de nous. Des vols ont même été annulés à l'aéroport international de Montréal. Nous décidons d'aller à Odanak visiter le centre communautaire des Indiens Abénaquis du Québec (457 habitants) et ensuite une bonne glace aux bleuets (sorte de myrtille). En soirée, une ouverture, Richard et Bernard trop impatients de nous faire découvrir leur Province, nous emmènent faire un vol local le long du fleuve Saint-Laurent. Nous passons la nuit dans le hangar sous nos ailes, au sec.

Jour 3 • lundi 20 juillet

Profitant d'un temps clément et sec, après une prise de vue aérienne au-dessus des nuages, nous décidons de nous diviser en deux groupes, le Tanarg et le Voyageur iront à Saint-Donat (CSY4) en passant par Lachute. Les deux P&M Aviation feront un passage par Asbestos au-dessus de la mine désaffectée d'amiante Jeffrey, la plus grande au monde, remplie d'un lac d'une eau bleue comme aux Caraïbes et retour à Belœil pour « loader » (faire le plein) les machines. Redécollage pour Saint-Donat (CSY4) une piste

mixte avions/hydravions en asphalte de 900 m encaissée dans des moyennes montagnes au bord d'un immense lac devant le Parc National du Mont-Tremblant à 130 km de Belœil. Les transpondeurs allumés, nous longeons la ville de Montréal, tout en suivant le fleuve Saint-Laurent. Nous passons au-dessus du barrage de Beauharnois (vieux barrages québécois) et soudain le paysage commence à changer, des lacs par centaines et des forêts à perte de vue et cela pendant plus de 40 minutes à une altitude de 5500 ft en cas de panne moteur. Nos yeux cherchent la piste à peine visible, perdue dans une forêt au flanc d'une montagne et au pied du lac Ouareau.

Jour 4 • mardi 21 juillet

La journée s'annonce maussade, après une nuit froide et pluvieuse, les forêts lâchent toute l'humidité, plafond bas nous sommes coincés dans la cuvette. Un orage s'annonce, le vent se lève et une masse noire flotte au-dessus du camp. Sous la tente commune nous servons de réfectoire, nous avons juste le temps de sauter sur les piquets qui commencent à vibrer. Les seuls objets prêts à décoller aujourd'hui. En fin d'après-midi, Solis nous revient et nous décidons de louer un ponton (bateau) pour nous baigner dans le lac Ouareau d'une superficie de 14 km² et une eau à 15 °C.

Préparation à la baignade dans le lac Ouareau : l'eau est à 15° C.



85 ans séparent ces deux Ford !



Photo de famille du Tour ULM Québec 2015.





Tour du Lac William et découverte d'une piste privée.



Vol en patrouille au-dessus de la couche. Instants magiques au calme.

Jour 5 • mercredi 22 juillet

Au vu de la météo de la veille, nous espérons qu'après la pluie le beau temps ferait son apparition et, au lever à 6h30, nos prévisions furent confirmées. Un ciel dégagé, sans vent, une aubaine il ne faudra pas traîner. Le petit-déjeuner, nettoyage des ailes pour enlever toute l'eau reçue hier et à 8h30 les quatre pendulaires s'alignent en bout de piste 30 pour une navigation vers Trois-Rivières (YRQ) à 200 km. Un regard au ciel qui se bouche, nous ne devons pas traîner sinon nous serons prisonniers de ce chaudron vert. Le 912 donne tout ce qu'il a et nous voilà partis en direction de Saint-Alexis-des-Monts. Nous volons à la base des nuages pas très sympathiques qui, de temps en temps, nous bousculent. Arrivés au-dessus de Shawinigan, nous remontons la rivière Saint-Maurice et, détail amusant, sur le bord d'une route une grande bâtisse avec les inscriptions « Danseuses » en lettres blanches géantes sur le toit rouge. Elles ont une clientèle de pilotes par là, je n'ai pas vu la piste à côté? Nous tournons autour de Lac-à-la-Tortue nommée ainsi car l'endroit est considéré tortueux (le nom dérivé serait tortue !). Elle accueille une des plus vieilles bases d'hydravions de la région. Ensuite, nous mettons le cap sur la ville de Trois-Rivières et son aérodrome (YRQ) avec une piste en asphalte de 2,7 km. Il y a des gros porteurs sur le bord de la piste, nos pendulaires ressemblent à des « maringouins » à côté de ces monstres. Une petite halte pour soulager nos vessies et nos estomacs. Un petit coup d'œil à la météo, le ciel se dégage, mais le vent forçit et l'endroit où nous allons les habitants l'appelle « le pays du vent » (prononcer vin pour avoir une idée du québécois). En partant de Trois-Rivières, nous survolons le pont Laviolette sur le fleuve Saint-Laurent et longeons les berges du fleuve jusqu'à Québec ville. Quel spectacle s'offre à nous, le vieux Québec, la chute de Montmorency, l'île d'Orléans ! Ensuite, le fleuve devient très large et un chapelet d'îles fait son apparition, Grosse-Île, L'Isle-aux-Grues, L'Isle-aux-Coudres. À la verticale du fleuve, nous montons jusqu'à 6500 ft pour ef-

fectuer une descente jusqu'au terrain de Saint-Jean-Port-Joli. Aérodrome privé avec une piste en herbe de 600 m. À l'entrée du terrain, une ligne haute tension nous barre la route et un vent de travers de + de 25 km/h nous balance de droite à gauche de façon violente. Bernard, le pilote se bat comme un lion contre cette force de la nature pour garder le pendulaire dans l'axe de piste. Finalement posé et, rapidement, nous attachons les ailes. En fin d'après-midi, plusieurs surprises nous attendent au cœur du village de Saint-Jean-Port-Joli connu pour être l'endroit des sculpteurs sur bois. Il en reste une petite dizaine. Nous nous rendons chez Nicole Deschênes-Duval primée depuis plusieurs années et spécialiste en sculpture d'enfants et d'adolescents sur bois. Après la visite de son atelier, son mari nous attendait avec un Ford A Touring de 1929. Nous avons fait le tour de la ville et retour vers nos machines. Le soir pour soulager l'équipe au sol qui a roulé toute la journée, le camion ne pouvant se déplacer qu'à 60 km/h, nous décidons d'aller manger à la microbrasserie locale face au petit port où nous ferons la fermeture avec quelques bouteilles de vin chilien.

Jour 6 • jeudi 23 juillet

Réveil à 7 h00, nous passons prendre le café et les muffins chez Tim Hortons. Décollage tôt, car le ciel redevenait menaçant. Changement de région vers Chaudière-Appalaches. Nous décidons de faire une pause déjeuner à Saint-Lambert-de-Lauzon (CST7) à 125 km. Une piste en herbe de 800 m nous y attend. Bernard nous briefe avec la carte pour nous montrer la région qu'il aimerait survoler cet après-midi. Nous longerons la rivière Chaudière en direction de Saint-Joseph-de-Beauce, mais après 20 minutes en dessous de nuages noirs et menaçants qui nous balancent, nous décidons de nous dérouter vers l'aérodrome qui nous servira de camp pour deux jours – Thetford Mines (CSM3), une piste en asphalte de 1350 m. Les Snowbirds, patrouille acrobatique du Canada, s'y exhibent souvent en CT-114 Tutor.



Le pendulaire, ici un DTA sans tube avant, permet d'apprécier le paysage sur 270°, la tête et les pieds dans le vide : l'extase.

Jour 7 • vendredi 24 juillet

Toujours dans l'humidité, nous ne pouvons faire des petits vols locaux qu'en fin de soirée, de superbes lagon d'un bleu-vert magnifique remplissent les mines d'amiante qui se trouvent autour du terrain. Tour du Lac William et découverte d'une piste privée.

Jour 8 • samedi 25 juillet

D'un commun accord, nous décidons de partir tôt, car il y a une petite ouverture malgré un plafond bas. Nous envisageons de nous rendre au mont Mégantic en survolant le lac Saint-François. Le mont est complètement emballé dans les cumulus qui, malgré l'heure matinale, commencent à bourgeonner. Nous ne sommes pas bien haut pour arriver à l'aéroport de Sherbrooke (CYSC), une belle piste en asphalte de 1800 m. Un copieux petit-déjeuner constitué de lard, saucisses, œufs et pain brun. Nous reprenons nos machines pour l'étape finale, direction du parc National du mont Oxford jusqu'à



Le célèbre « Poutine », plat national québécois, composé de frites nappées d'une sauce chasseur et recouvertes de fromage « couic couic ». Un plat pour trappeur et qui colle au corps.



Installation du camp sous la pluie et cloués au sol pour la soirée.

l'immense lac Champlain dans la baie du Missisquoi. Nous longeons la ligne imaginaire au-dessus du lac qui représente la frontière entre le Canada et les États-Unis, état du Vermont. Et finalement après 185 km, nous avons bouclé la boucle en atterrissant à Saint-Mathieu-de-Belœil. Un périple de plus de 1 900 km en 8 jours avec des paysages majestueux comme le Canada sait nous offrir. Pour continuer l'aventure, vous pouvez voir les vidéos d'ULM Québec, 8 épisodes :

www.youtube.com/user/narbonneguillaume

Et mes vidéos :

<https://vimeo.com/user2149155>

Et si cela vous a donné envie, il y aura

une édition 2016 avec une organisation très professionnelle. Un grand merci à tous et surtout des amitiés qui resteront à tout jamais scellées dans nos carnets de vol. ●