



Photo: Maurice Benmergui



L'Association des Montgolfières des Pays de l'Ain remercie Fédération des Coopérative Laitière de l'Ain pour avoir imprimé le Journal Ciel et Terre N°70



Ciel et Terre N°70

Journal de l'Association des Montgolfières des Pays de l'Ain

Photo: Vol au Groenland Allie Dunnington

Edito N°70

La cigale ne chante plus, les fourmis sont rentrées dans leurs demeures, le froid s'est installé, le sapin s'installe dans les maisons du monde, les enfants commencent à être existés, et les petits ont préparé leur lettre pour le Père Noel. Le Père Noel et les lutins s'affairent pour être à l'heure. Il faut peut-être croire Alain Chabat, les lutins et les ouvriers du Père Noel sont endormis. Si vous ne savez pas, notre Jojo national est mort, quand je vois qu'à peine la personne décédée, les journalistes étaient devant la maison... Pensons aussi à la famille.. J'aurais pu parler aussi de Trump avec le déménagement à Jérusalem mais je ne voulais pas encore vous plomber le moral pour cette fin d'année 2017.

J'espère que ce numéro vous fera rêver avec ce récit toujours complet d'Allie avec ses aventures au bout du monde. Voler au bout du monde...et la prochaine fois où sera Allie ?

Fred notre parachutiste préféré nous parle d'un concours de précision qui consiste à arriver sur une rondelle de 2 cm en partant de 4000 mètres d'altitude. Le monde des paras est vraiment un autre monde. Pour finir, je suis revenu sur une étape de notre vie d'association, avec un retour en arrière de 20 ans pour une Montgolfiade organisée dans le Revermont. Ce fut la naissance de l'Association des Montgolfières des Pays de l'Ain. C'est comme tout le temps on se rappelle de la première mais jamais de la deuxième, c'est vrai mais quelle première ce fût!

Bonnes fêtes de fin d'année pour vous ainsi que pour vos proches et attention au foie..

Bernard Foret



Photo: Pierre Perini

Pour voler.....

Comment ça marche ?

Les vols s'effectuent toute l'année au-dessus de notre région . Chaque saison a son charme. Ils se font de préférence le matin, pour profiter des meilleures conditions: la météo, la luminosité du ciel.

Comment s'habiller ?

Choisissez une tenue chaude et sportive adaptée à la saison et surtout de bonnes chaussures. Aucun équipement particulier n'est exigé. Habillez-vous de façon à vous sentir à l'aise.

L'hiver aucune inquiétude, les vols sont très agréables et la température est douce dans la nacelle de la montgolfière.

Pour les réservations.....

Les réservations doivent se faire à l'avance, directement avec le pilote.

Durée d'activité:

3 heures environ arrivée sur le site d'envol, le gonflage, le vol, atterrissage.
 Tarif d'un vol 200 euros pour une personne et 360 euros pour deux personnes.

Pour tous renseignements et réservation.....

Association des Montgolfières des Pays de l'Ain

Tél pilote: 06 74 696 378 montgolfière.01@orange.fr



Une expérience inoubliable avec la découverte de gens passionnés, de leur sport et de notre Revermont vu d'en haut. L'accueil d'un équipage nous a permis de partager la passion de ces personnes sur un week-end. 20 ans après, nous avons encore des étoiles dans les yeux en nous remémorant ces Montgolfiades en Revermont.

Mme Christine MENETRIEUX



22 ballons allument le ciel du Revermont

Il y a vingt ans, l'Association des Montgolfières des Pays de l'Ain, organisait un rassemblement de 22 montgolfières le 1er et 2 novembre 1997 dénommé : Montgolfiades en Revermont.

Je ne rentrerais pas dans la zizanie du déménagement de la Commune de Ceyzériat à Hautecourt - Romanèche, commune à quelques kilomètres l'une de l'autre, trente jours avant les Montgolfiades !!!

Après avoir été vendre mon affaire au conseil municipal de Hautecourt-Romanèche un soir, ce projet a été adopté.

Au travail...

Nous avons 30 jours pour organiser les Montgolfiades...

A la première réunion...

Je rencontre Joël Treillon Maire de la commune, Sylvie Bolard et Jean Monnier, les Maires Adjointes, et Nano Poupons le nouveau Président du Comité des Fêtes. Ce sont les personnes qui ont porté la manifestation à bout de bras. La première des choses à faire était d'expliquer le fonctionnement d'une montgolfière, ensuite le but de la manifestation, et surtout trouver les arguments pour fédérer tout le monde...comme dans un vestiaire avant un match pour que la mayonnaise prenne.

Petite commune, petits moyens, alors toutes les Associations de la commune ont mis la main à la pâte.

22 montgolfières venues d'Allemagne, de Suisse et des quatre coins de la France étaient invitées. Tout ce petit monde était hébergé chez l'habitant, avec pour l'organisation, Didier Santon ministre du logement.

Le programme des vols : samedi deux vols dans

deux communes du Revermont Jasseron, et Simandre-sur-Suran suivi d'un gonflage de nuit dans les quartiers de la commune de Hautecourt-Romanèche.

Dimanche deux vols sur la commune de Hautecourt-Romanèche, sous la baguette de Jean-Alain Martin directeur des vols.

Et c'est partie pour deux jours de folie, une météo de folie, quatre vols sur quatre, du monde dans toute la campagne du Revermont. La population se déplace à Simandre-sur-Suran pour l'épreuve du chaudron magique organisée par la Fédération des Coopératives Laitières (Fruitière à Comté).

Chaque pilote de montgolfière doit passer au-dessus du chaudron magique (un chaudron en cuivre utilisé pour la fabrication du comté) et devait lancer un objet à l'intérieur. Il y avait environ 1500 personnes dans les rues de Simandre.

Dimanche après-midi un décollage collectif dans la plaine Soiriat...

Les commentaires allaient bon train, un bouchon de 5 kilomètres pour arriver au parking, 5000 personnes autour des balustrades pour voir les montgolfières décoller.

Plus de pâte à crêpes...

France 3 nous a même fait l'honneur d'être présent et a diffusé aux infos de 19h un reportage sur Laure, Margaux, Pierre élèves de CM2 à l'école d'Hautecourt-Romanèche reporters pour le journal de l'école dénommé Le Petit Galopin...

Voilà il y a 20 ans déjà... Quelle drôle d'idée que d'organiser ces Montgolfiades en pleine campagne, mais quelle aventure humaine, et quelle rampe de lancement pour Association



28 - 29
OCTOBRE
2017

Picka's
Challenge
VR / PA

OUVERT À TOUS

De l'élève PAC/PA au confirmé

VR2+1

2 Performers et 1 Vidéoman

- Possibilité de changer Performer/Vidéoman à chaque saut

PA

- Précision d'atterrissage voiles conventionnelles et voile de PA

- classement par équipe -

28€

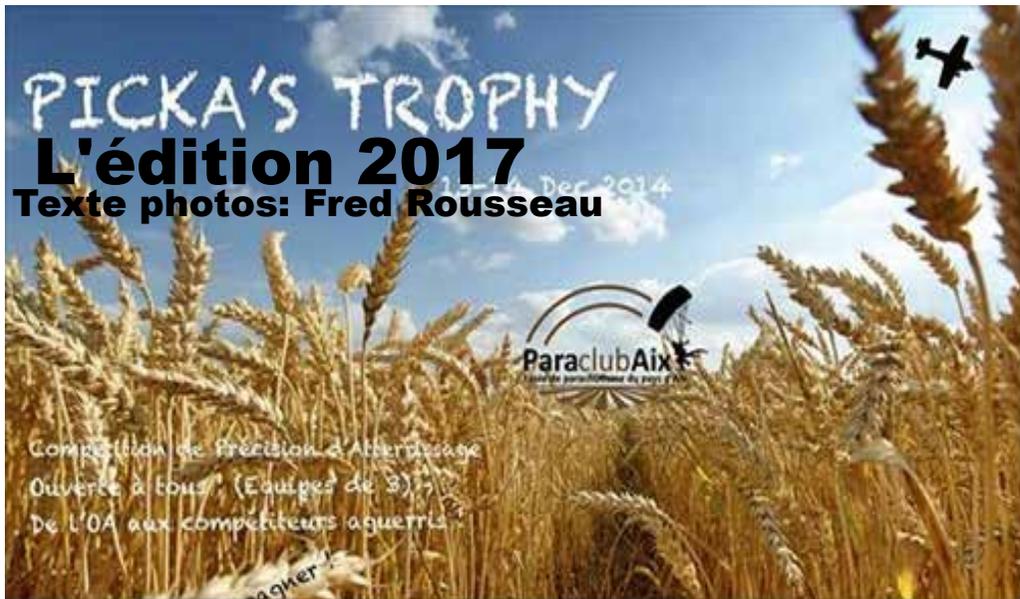
d'inscription

+ Soirée

PARILLA

www.paracubaix.com

06 14 88 35 98



L'édition 2017 du Picka's Challenge a pu avoir lieu le samedi 28 octobre dernier sur le terrain du parachute club d'Aix en Provence avant que le vent ne se lève et dépasse les 60 km/h.

Des sauts de vol relatif (VR) et de précision d'atterrissage (PA) ont été réalisés. Pour les sauts de VR, l'équipe composée d'un vidéoman et de 2 compétiteurs quitte l'avion à 4000m d'altitude pour effectuer des figures imposées. Chaque figure compte pour un point. C'est l'équipe qui en réalise le plus qui gagne. Pour éviter que les compétiteurs réalisent des figures jusqu'au sol, une altitude de fin de travail est définie.

Pour les sauts de PA, l'important, ce n'est pas la chute mais l'atterrissage. Il s'agit en effet de poser une partie du corps (souvent le talon du pied) sur une cible. La performance absolue, le carreau (0 cm), est réalisée quand le compétiteur touche le centre de la cible : c'est un disque jaune de 2 cm de diamètre. Oui, vous avez bien lu, le disque mesure bien 2 cm de diamètre. Ensuite, on mesure

jusqu'à 16 cm à l'aide d'une galette.

Cette galette se situe sur un tapis carré d'1 mètre de côté. Quand on se pose sur le tapis, la performance est de 17 cm. Ce tapis se trouve sur une cible gonflable d'environ 5 m de diamètre. Quand on arrive sur le bord de la cible, on obtient 18cm. Cette cible gonflable est elle-même posée sur une cible en gravier de 20 m de diamètre environ et cela correspond à 19 cm. Au-delà, le score est de 20 cm.



À travers l'Arctique canadien et vol de formation au travers des gorges de Pangnirtung
 À la prochaine étape pour se rendre au Canada, nous avons finalement senti que la transition continentale était «pour de vrai». Rappelez-vous que la seule policière de la GRC à 'Kik' (Qikiqtarjuaq pour être exact, mais imprononçable !) nous a accueillis au Canada «tant que vous n'apportez pas d'alcool avec vous» (comme si !). Les habitants faisaient la queue pour la viande de phoque gratuite - pas pour le délire.
 Non (avion) AVGAS ici, donc nous avons complété avec MOGAS non approuvé (voiture) et n'étaient pas le pire pour cela.

Au départ vers Iqaluit (capitale du Nunavut, l'extrême nord du Canada), nous sommes passés devant le Mont Thor, prétendument la plus haute paroi verticale du monde à 4100 pieds, et sur la route Pangnirtung. Tout cela entourant un DC-3 accidenté mais intact en route qui était tombé en panne de carburant en 1973. Ce n'est que lorsque nous avons atteint l'aéroport étonnamment sophistiqué d'Iqaluit que notre réservation d'hôtel s'est évaporée parce que le prince de Galles devait prendre l'avion le lendemain pour une visite royale. Plus précisément, nous avions besoin d'être «hors-jeu» avant que l'avion de HRH ne bloque nos progrès.

Ballon au Canada et trouver une nouvelle maison pour l'hiver

D'Iqaluit, le vol était simple et moins spectaculaire et, après une nuit confortable dans un curieux B & B dirigé par Clara, une jeune femme de 70 ans à Schefferville, nous sommes arrivés à notre point d'arrivée choisi, l'aéroport de Sorel à l'est de Montréal. Ici, pour la première fois, nous avons eu des problèmes, mais cela nous a donné une journée pour chercher désespérément un hangar à long terme pour le Beech.

N'ayant pas pu monter plus haut dans le Nord - en raison de la fonte de la glace de mer - j'étais très désireux d'obtenir le numéro de pays 85 dans mon journal de bord avant de perdre notre équipe et mon ballon ! Donc, malgré la météo un peu sombre avec des nuages bas et de la pluie potentielle, j'ai pris le ciel avec Tim dans des vents très légers et variables. Vu l'état délavé des champs cultivés, nous avons eu la chance de finir avec un ballon sec.

Ayant déjà quitté nos amis de RV à Schefferville, il était temps de faire nos adieux à Sam, Paula, Tim et Jeremy alors que notre équipe poursuivait pendant 3 heures vers l'ouest en direction d'Edenvale, un aéroport privé au nord de Toronto. Nous avons atterri entre de fortes averses de pluie mais avons été immédiatement accueillis par l'équipe amicale d'Edenvale. G-BKGM partage maintenant un hangar avec l'un des rares bombardiers

Avro Lancaster encore en attente de son remontage !

John s'est précipité pour se connecter directement à un cours d'entraînement à Seattle, alors que nous avions décidé que nous avions besoin d'une pause du fait de nos surdoses d'adrénaline. Embaucher une voiture et brasser notre ballon à l'intérieur semblait être la réponse! Phil a eu l'idée ingénieuse de se diriger vers le sud-est en direction de Post Mills, dans le Vermont, aux États-Unis, si nous avions prévu de reprendre contact avec son collègue de longue date, Brian Boland. Brian est certainement un personnage !

Brian Boland's and Post Mills Balloon museum, Vermont, Etat-Unis

Propriétaire d'aérodrome, fabricant de ballons et inventeur des voitures les plus folles, Brian a construit 148 ballons et a tout fait vole. Des bus suspendus, aux kayaks en passant par des tables de pique-nique et des motos! J'avais envie de tester son poids léger 48. Mais où voler ici ? Son 'aire de vol' est littéralement une immense forêt sans espace libre!!! Peu importe, parfois "vous tombez juste dans les arbres", Brian a commenté mes inquiétudes.

Et en effet, notre premier vol au-dessus d'une forêt sans fin et dans le soleil couchant a définitivement refoulé cette adrénaline dans nos veines!

J'ai finalement fait deux autres vols décollant dans des vents très calmes mais avançant à 20kt à seulement 700 ft. Une fois que nous avons dit adieu à notre ballon qui a trouvé un espace dans le musée de ballon le plus étonnant de Brian. Nous nous sommes finalement dirigés vers nos vraies vacances vers Cape Cod (non-loin de Boston)!

Laissant derrière nous l'avion et le ballon, nous nous sommes sentis comme de mauvais parents abandonnant leurs enfants, mais nous espérons continuer l'aventure au printemps 2018 en direction de l'Amérique du Sud et Centrale.

Suivez-nous sur: www.onthebeech.blogspot.co.uk. Toutes les idées de parrainage et de soutien logistique sont les bienvenues!



Au Groenland et vol d'expédition vers Bluie East 2

L'aéroport de Kulusuk, cependant, avait remplacé une bande de terre ayant connue la guerre à Ikateq, plus connue sous le nom de Bluie East Two, et nous étions désireux d'être les premiers visiteurs à voilure fixe depuis près de soixante-dix ans. Dans ce lieu s'entasse des milliers de barils de carburant rouillés, de hangars effondrés et de camions abandonnés par l'armée américaine. Le Beech a été choisi comme «chef de file» pour le RV et le Saratoga de Sam parce qu'ils ont de gros pneus et que la bande de terre pour atterrir était faite en gravier meuble. A quel point est-ce devenu lâche quand, après deux passages lents et bas, John a mis G-BKGM seulement pour s'enfoncer dans la surface molle.

Aucune route ne mène à Ikateq qui est inhabité, donc nous avons écarté l'option d'une quelconque aide extérieur et nous avons averti les deux autres avions de ne pas suivre. Ils ont navigué pendant une demi-heure tandis que John a réussi à se dégager et nous avons trouvé une bande plus ferme pour le départ. En effet, John a utilisé des techniques de bandes de sable apprises en Afrique pour réduire la traînée et augmenter la vitesse, nous sommes donc retournés à Kulusuk pour une bière châtiée (et chère). Kulusuk à Narsarsuaq sur la calotte glaciaire et un vol historique en montgolfière Kulusuk à Narsarsuaq nous ont promis une vue

imprenable sur la calotte glaciaire du Groenland et ses montagnes côtières adjacentes. Nous n'avons pas été déçus et avons réussi à éviter un destin commun d'atterrissage par erreur là où la glace, la neige et les nuages se confondent. Narsarsuaq, connu pour le transport d'avions de toutes tailles, a été notre deuxième occasion pour voler en ballon. Phil et moi-même faisant ce que l'on croyait être le premier vol libre en ballon au Groenland. Ajoutez à cela la chance de rouler le Beech jusqu'à la fin de la piste, décharger le ballon, gonfler, voler jusqu'au tablier du parking, puis ramasser et remballer avec le fidèle 'Beech' retrieve', et vous avez une première historique.

Partir de Narsarsuaq nous a été déconseillé par le chef de l'ATC en raison de vents forts 26G36kt, mais nos pilotes ont tous convenu que s'il le temps était trop mauvais, nous ferions demi-tour. Après la montée initiale, les conditions étaient assez bonne et nous avons mis le cap sur Nuuk (anciennement Godthab), la capitale du Groenland. En tant que capitale, cette ville n'a pas grand chose à offrir, mais le pilote / contrôleur Tom et son examinateur d'hydravion allemand en visite nous ont très bien accueillis et nous avons fait une fête la «nuit» (qui était bien sûr la lumière du jour à cette latitude).



Sur la photo ci-dessus, vous retrouvez l'ensemble de ces éléments avec en plus madame le juge qui est accroupie, la directrice technique et son chien. Le juge vérifie que le score affiché correspond bien à la 1ère partie du corps du compétiteur qui a touché la cible.

Sur la séquence ci-dessous, on a l'impression que c'est le pied droit qui touche en 1er alors que ce n'est pas le cas. Une fois posé, le parachutiste se soumet à l'épreuve du débriefing. Quand la performance réalisée n'est pas bonne, il va essayer de convaincre la directrice technique et les autres compétiteurs par tous les moyens que ce n'est pas de sa faute.

Vous aussi venez pratiquer la plus ancienne des disciplines du parachutisme, cette épreuve d'adresse où la technique de pilotage et l'analyse des conditions météo sont déterminantes.





La Trans-atlantique avec un Beech 18 et un ballon à bord.

Texte photos: Allie Dunnington. Photos: Jeremy Martin *

L'histoire cachée

13 ans après le jour où je me suis mariée avec un incroyable aéronaute appelé Phil Dunnington, je me suis retrouvée à avoir volée en ballons dans près de 85 pays parmi lesquels certaines îles les plus reculés et pays difficiles d'accès comme les Fidji, le Ghana, le Swaziland, l'Albanie, Andorre, le Laos et beaucoup d'autres. La course est lancée malgré que je sois seulement quatrième au classement du nombre de pays où j'ai volée. Phil est bien sûr devant moi. Notre dilemme est toujours le temps et le fait que les pays manquant à Phil sont inaccessibles par la route ou en bateau.

De cette constatation nous est donc venu le rêve d'acquérir un Beech 18 (un avion) qui a la taille parfaite pour être en mesure de transporter un ballon léger. Et puis le destin a frappé: lors d'un spectacle aérien, Phil est tombé amoureux! Pas de moi, je m'empresse de le dire, mais avec "Betty"!

Construit pour la Royal Canadian Air Force pour les exercices de navigation en 1952. Ce Beech était à vendre et avec l'héritage de la maman de Phil à la banque, nous avons décidé de nous lancer pour une grande aventure. Mais le rêve a rapidement tourné au cauchemar lorsque nous avons constaté que l'avion avait été mal entretenu et qu'il était plutôt difficile de trouver des pilotes capables de piloter un avion avec un moteur vintage, bimoteur et avec queue d'aileron, et qui seraient assez aventureux pour ce défi

unique. Pour résumer cette histoire : il nous a fallu trois ans, beaucoup de maux de tête et un compte bancaire sérieusement drainé pour enfin avoir un avion qui vole et pour trouver le bon pilote pour ce plan fou !



Sur le chemin de l'Islande

Comme l'ensemble du projet était axé sur Bristol (en effet l'avion resplendit sous le titre de «Bristol Airways»), le départ de l'aéroport international de Bristol était naturel. Notre nouveau Cameron 0-56 - un ballon ultra-léger spécialement conçu - a été chargé à bord du Beech devant les médias présents et la première aventure en ballon et en avion au monde était enfin en route!

Volant en VFR et naviguant au travers du strict espace aérien du Royaume-Uni, nous sommes arrivés en toute sécurité à Wick, en Ecosse. L'arrivée était venteuse et beaucoup plus fraîche que le départ.

Ici, nous avons rejoint deux autres avions : un RV-8 (G-RRVV) construit par Mark Albery et Rogier Westerhuis et un Piper Saratoga (N3999) piloté par Sam Rutherford, notre chef d'expédition, avec Jeremy, le collègue et photographe de Vintage Air Rally. Martin, le cinéaste Timothy Allen et la journaliste Paula Froehlich de New York.

Après un briefing de sécurité sur l'amerrissage forcé dans la mer de glace (une grande perspective en effet !), Nous avons commencé notre première grande traversée maritime vers le nord en direction de l'Islande. Après un peu plus de trois heures, en passant par les Orcades et les îles Féroé, nous avons atterri à Egilstadir, en Islande.

Comme Phil avait déjà volé en Islande en 1983 (il y a 34 ans!), la pression était sur moi pour organiser les choses pour faire voler notre nouveau ballon ici ! Ayant obtenu du propane à partir d'une station-service locale, la déception a vite dépassé l'enthousiasme initial, car il commençait à pleuvoir et aucun de nos adaptateurs ne correspondait aux connecteurs islandais pour le ravitaillement!

Faire du ballon en Islande

Au final, il m'a fallu près de 24 heures pour trier le ravitaillement et, à ce moment-là, c'était déjà la fin

de la matinée et une forte brise soufflait sur la piste. Néanmoins, l'inflation s'est bien passée et je suis parti en solo. Phil estime que je peux prétendre être le premier pilote féminin à avoir déjà piloté dans ce pays incroyable avec seulement trois autres pilotes, y compris celui qui y a déjà volé. En direction d'un paysage inhospitalier rempli de rochers et d'eau, j'ai atterri avec un bon et long atterrissage sur le côté herbe de la piste ! Pays n° 84 en plus dans mes livres. Quel soulagement! Aidé par le personnel de l'aéroport local, nous étions bientôt de retour à nos avions et prêts à traverser l'Islande pour Isafjordur.

Mais le désastre nous a frappé: alors que nous roulions tous jusqu'au bout de la piste, le véhicule de plaisance a soudainement pris feu. Les services d'incendie de l'aéroport se sont rapidement occupés avec deux immenses véhicules pour faire face à leur tout premier feu vécu « En direct».

Après 4 heures de retard, nous sommes finalement partis en formation serrée à travers les vastes étendues du nord de l'Islande vers Isafjordur avec un atterrissage effrayant sur une piste très étroite prise entre la mer glacée d'un côté et les hautes montagnes enneigées de l'autre. Je pensais à un moment que nous avions un accident!

Le lendemain matin, le temps a complètement changé : il faisait très froid, les nuages gris et bas représentaient un sérieux danger pour le départ. Ces conditions n'étaient pas idéales pour un vol longue distance en direction du Groenland. Effectivement le clag persistait et au FL75 nous avons commencé à ramasser de la glace sur les ailes et l'écran. Nous sommes donc descendu dans ces conditions difficiles à 1250 pieds au-dessus de la mer afin de pénétrer dans un coin de ciel dégagé pour une arrivée CAVOK dans la bande de gravier de Kulusuk. Quel soulagement ce fût d'être de nouveau en sécurité sur le sol. Et quel paysage magnifique ! C'est le Groenland glacial - même en plein été!