

Septembre- 2020 -

- LE - - PTERODACTYLE -

N° 14

*Le ptérodactyle est un reptile volant de l'ère secondaire . Son nom vient du Grec ancien **Ptéros** : les ailes et de **Dactyle** : les doigts. Ce qui veut dire littéralement : Celui qui a des doigts ailés. Tout comme nous qui avons les ailes de nos machines au bout de nos doigts.
Nous sommes donc tous quelque part des **Ptérodactyles**.*

Parait la dernière semaine de chaque mois.



Le Canadair de Jean-Luc. L'illusion est parfaite !

Salut à tous !

Toujours des nouveautés dans le Ptéro. Ce mois-ci c'est une nouvelle présentation du journal avec une photo en première page. Jean-Luc ouvre le bal avec cette magnifique vue de son Canadair. Je vous l'avais promis le mois passé et bien c'est chose faite, vous pouvez admirer son bel oiseau en vol.

Qui sera le prochain d'entre-vous à faire la une ? Je compte sur vous !

Une autre nouveauté, qui s'appelle Tourisme et passion. Notre envoyé spécial Philippe nous a fait un petit reportage en images sur ses vacances du côté de Millau, histoire de nous faire découvrir des sites superbes autour de sa passion : Le planeur.

Cela vous donnera peut-être à vous aussi l'envie d'aller y faire un tour ! (avec ou sans planeur d'ailleurs).

Vous aurez également la suite de l'aventure palpitante de notre président avec son retour d'expérience.

Un président qui s'est pris au jeu de l'écriture et qui pour occuper ses journées (il est un peu souffrant), nous fait partager ses souvenirs de pilote. Vous aurez tout le loisir, durant les mois à venir, de profiter de sa prose et de son expérience, dans d'autres récits qu'il est en train de coucher sur le clavier.

La rubrique « C'était comment avant », a eu du succès et a fait des émules puisque j'ai reçu des photos de la part de Claude Cuinet. N'hésitez pas à en faire autant.

Au sommaire ce mois-ci

- Vu sur le terrain
- Carnet rose
- Retour d'expérience (un récit de L. Marilier, la suite)
- C'était « comment » avant
- En bref (Un drôle de moteur)
- Tourisme et passion (un récit de Ph. Lacour)
- Le mot de la fin

Vu sur le terrain

On n'a pas vu de nouveautés sur le terrain ce mois-ci, mis à part votre serviteur qui procède aux essais de son nouveau gadget baptisé Zimbreak. Ceci dans le but de vous en faire profiter le mois prochain dans le Ptéro, avec un plan ainsi que toute la description du montage et des réglages.

Le Zimbreak n'est pas un avion, ce n'est pas non plus un hélico, c'est un truc bizarre avec lequel vous ne passerez pas inaperçus. Je ne vous en dis pas plus pour le moment, mais si vous aimez les réglages et les mixages, le Zimbreak est fait pour vous !

Une petite précision pour les connaisseurs, le Zimbreak n'a pas de gyroscope...



Et pourtant, ça vole !

Carnet rose

Un moment de douceur et de tendresse dans le Ptéro.

C'est avec un bonheur non dissimulé, que notre ami Marc nous a fait part de la naissance de son fils
Rio.

Le bébé et la maman se portent bien.



So cute !

C'était comment avant ?

Un petit article retrouvé dans le M.R.A. N°457 de décembre 1977.

Il concerne la première Coupe Henri Fabre, organisée par le C.L.A.P. (qui deviendra par la suite le C.A.R.E.B.) et le club modéliste de Martigues. Je vous laisse le soin d'y retrouver des noms pour le moins, connus.

COUPE HENRI FABRE

ETANG de BERRE

Les 25 et 26 juin 1977 a eu lieu, à Martigues, la 1^{re} Coupe Henri Fabre d'hydravions radio-téléguidés, organisée par la section C.L.A.P. (Centre laïque d'Aviation Populaire) de Berre-la-Fare et le Club Modéliste de Martigues.

Quatorze concurrents, représentant l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, la Principauté de Monaco et la France, ont participé à cette manifestation. A signaler la présence de Monsieur Longo Sylvano, Suisse, Vainqueur de la Coupe d'Europe 76.

Au programme de ce week-end, 3 vols pour chacun avec un 4^e et dernier le dimanche pour les 5 premiers. La compétition s'est déroulée sur les lieux mêmes où Henri Fabre avait réalisé son premier vol le 28 mars 1910. Commencées avec le beau temps, les évolutions se sont poursuivies, principalement le dimanche par fort mistral, qui rendait difficiles décollages et amerrissages. A l'issue de la manifestation, les "Canadair" de la Protection Civile de Marignane, ont effectué une démonstration éblouissante, fort appréciée et applaudie du nombreux public.

En fin d'après-midi remise des prix en présence du petit fils de M. Fabre, ainsi que des municipalités et divers organismes ayant encouragé cette rencontre.

Enchantés par cette manifestation unique en France, les concurrents se sont quittés, promettant de se retrouver dans 2 ans pour la "2^e coupe Henri Fabre de l'Étang de Berre".

Le "Dragon 2" de Longo (Suisse) au décollage-J



Classement final.

1 ^{er}	ROLLIER	Suisse	2340
2 ^e	LONGO	Suisse	2333
3 ^e	PROGIN	Suisse	2211
4 ^e	SPÖTTL	Autriche	2088
5 ^e	JABOULIN	France	1423
6 ^e	DAUBLER	Allemagne	1269
7 ^e	HUBER	Allemagne	1219
8 ^e	HÖRL	Allemagne	909
9 ^e	ALBERTINI	France	837
10 ^e	BILLARDELLO	Monaco	714
11 ^e	PISTORESI	France	704
12 ^e	GIUFFRÀ C.	Monaco	494
13 ^e	BEVACQUA	Monaco	167
14 ^e	GIUFFRÀ J.	Monaco	

C. GASTALDO.



Le Maxi de Billardello (Monaco).

L'article avec le classement.

Les souvenirs continuent avec des photos envoyées par Claude Cuinet.

Celle-ci a été prise lors d'un concours F3A le 15 novembre 1992 au C.A.R.E.B.



De gauche à droite : E. Solari (Silent), C. Cuinet (SupraStar), E. Salvatore, C. Pistoresi (Aurora), J. Anglada (Surf), M. Bonniot, A. Jouve (caché), Y. Coron, O. Guyot, Y. Dosne (caché), P. Maurer, S. Hartman au premier plan

Un petit jeu pour la suivante : Qui saura me dire lors de quel événement a été prise la photo, quand et qui est dessus. Un an d'abonnement gratuit au Ptéro pour le gagnant.



???

Retour d'expérience

La suite de l'aventure de Luc Marilier

Pour aller à Aubenas, il me faut pénétrer 2 zones réglementées : la R 55 B et la R 55 D. Elles sont utilisées par Orange et Salon pour entraînements aux vols sans visibilité, combats et voltiges. Se risquer là-dedans sans s'informer, c'est risquer de se trouver nez à nez avec un Mirage bien réel lui.

L'ensemble de ces zones sont couvertes par la SIV 7 Provence (Secteur d'Informations de Vol). J'affiche la fréquence sur la radio :

-SIV Provence Bonjour ... Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 au parking à Montélimar, une personne à bord, pour un vol à destination de Candillargues, transit par Aubenas.

-Bravo Roméo Fox Uniform Bonjour, les zones R 55 B et R55 D ne sont pas actives, SIV Provence.

-Les zones R 55 B et R55 D ne sont pas actives, Fox Uniform.

J'avais prévu un autre itinéraire plus dans la vallée dans le cas où les zones réglementées auraient été actives.

Mais celui-là a l'avantage de me faire éviter une zone interdite au survol : les gorges de l'Ardèche et il est plus direct.

Bon je repasse sur 123,500. Je regarde si les abords du Fox Uniform sont dégagés me saisis du manche à balai et j'appuie sur le démarreur. 1200 tours, du regard, je fais le tour de mon tableau de bord. Ok !

-Montélimar bonjour, Fox Uniform un DR 400 au parking pour un vol à destination de Candillargues transit par Aubenas, une personne à bord.

Frein de parc, nouveau regard sur les abords. Tout est clair, je commence à rouler pour le taxiway le long de la piste. Je marque un arrêt avant de m'engager dessus, pas d'avion à droite ni à gauche.

-Montélimar, je roule sur le taxiway pour la piste 02, Fox Uniform.

Je vire pour me positionner en début de piste, mais sans pénétrer. A gauche, piste dégagée, l'espace aérien à ma droite est dégagé. Personne sur la fréquence.

-Montélimar, je m'aligne et je décolle, Fox Uniform.

Je note l'heure et je pousse la tirette des gaz. Je vire à gauche et m'aligne sur la piste.

Plein gaz, 2200 tours. Recommence le désagréable roulement de tambour, Cling ! Clang ! Les pierres, ce sont des galets du Rhône... 100 kms/h ! Je tire sur le profondeur et soulagement, le bruit cesse. Je laisse le pauvre DR 420 prendre de la Hauteur puis je rentre les volets et arrête la pompe à essence électrique. Coup d'œil sur le tableau de bord : tous voyants éteints.

J'inspecte l'espace aérien arrière à gauche, et je vire pour prendre le Cap (261,4) de l'aérodrome d'Aubenas. Je garde du badin pour monter à 2500 ft.

-Montélimar, je quitte la zone et la Fréquence, Fox Uniform.

Je passe sur la fréquence d'Aubenas 119,850. Cet aérodrome peut être utilisé par les Canadiens de la Protection Civile. Il possède une belle piste de 1400 mètres sur 30 mètres de large. Elle affecte la forme d'un V dans le sens de la longueur, avec une dénivelée de près de 40 mètres entre ces extrémités. Les 15 Nm (Nautic-miles) qui me sépare d'elle, sont vite avalées.

-Aubenas Bonjour, Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Montélimar Ancône, (j'ai précisé Ancône pour éviter la confusion avec la ville), à destination de Montpellier Candillargues. Une personne à bord. A 5 minutes de vos installations pour une verticale.

-Fox Uniform, pas d'activité Sécurité Civile sur l'aérodrome. Aubenas.

-Pas d'activité Sécurité Civile sur l'aérodrome, Fox Uniform.

Je le vois très bien, là, devant moi. Il est doté d'une piste pour ULM, à mi-chemin entre la piste grandeur et les hangars et la tour de contrôle.

Il y a d'ailleurs trois ULM en bordure de piste. Un DR 400 au parking devant les hangars.

-Aubenas, Fox Uniform à la verticale de vos installations. Au revoir.

Je donne du manche et du palonnier à gauche pour prendre le cap de Candillargues : 192,67. Je réduis le régime moteur à 1800 tours. Le Badin (en kms/h) me donne 200 kms/h sol.

Bon, il est temps de me mettre sous la protection de la SIV 7 Provence 134,800.

-SIV Provence Bonjour, Fox Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 420 en provenance d'Aubenas, à destination de Montpellier Candillargues, une personne à bord, altitude 2500 ft.

- Fox Uniform bonjour, transpondeur : 9.7.5.4. SIV Provence.

-Transpondeur : 9.7.5.4. Fox Uniform.

A 9 minutes, Ruoms. Petit terrain de 630 m de long situé à la convergence de la Baumes et de l'Ardèche. Terrain en Auto-information. Je vais les survoler sans les déranger d'autant que le terrain est à une altitude de 380 ft. Ce qui me fait passer largement au-dessus d'eux.

Devant moi, un sommet à 1800 ft environ. Sur ma gauche, à 4 ou 5 minutes les gorges de l'Ardèche. A ma droite, les hauts

sommets (3000 ft) de l'Ardèche et des Cévennes. En arrière-plan les monts Lozère (entre 4000 et 5500 ft). Il y a encore des plaques de neige. Paysages magnifiques... Je suis détendu. Plus d'appréhension. Je suis dans l'action... Devant moi, la mer que je ne vois pas encore. De la brume la cache.

Une bouffée d'alégresse monte dans ma gorge. J'ai envie de crier ma joie, mon plaisir. Je me sens au-dessus de la plèbe carnassière. Je balance les ailes de Fox Uniform et je le fais frémir de la queue en appuyant alternativement sur le palonnier...

Je reprends mon sérieux, et regarde attentivement les paramètres de l'appareil. Tout est clair.

J'ai devant moi la vallée de la Cèze. Je vais changer de zone réglementée dans 5 minutes. Cette fois-ci elle s'appelle R 217 / 5 et c'est une zone d'essais pour Istres. Je regarde ma feuille de navigation. Là, il faut que j'accroche Camargue CTL (Camargue Contrôle) sur 127,925.

-Camargue Contrôle Bonjour, Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 420 en provenance de Aubenas, une personne à bord, pour un vol à destination de Montpellier Candillargues, Transpondeur : 9.7.5.4. Autorisation de pénétrer dans les zones R 217 / 3, 4 et 5 ?

-Fox Uniform Bonjour, transpondeur 9.7.5.4. Vous êtes autorisé à pénétrer dans les zones R 217 / 3, 4 et 5, Camargue Contrôle.

-Autorisé à pénétrer dans les zones R 217 / 3, 4 et 5, Fox Uniform.

Ça y est, je commence à voir la mer. La brume se dissipe. A 1 heure je vois Alès, ex-ville minière, le Cévennes noir. La ville se remet peu à peu de la fermeture des mines. Une ou deux d'entre elles se sont transformées en musée. Alès c'est doté d'un bien joli aérodrome avec une piste de 1430 mètres sur 30, ce qui lui permet de recevoir des avions de moyens tonnages. Donc, des Canadiens Je vais la laisser à 3 minutes main droite. Je vais franchir le Gardon. 30 secondes après, je suis dans la R 217 / 4.

Je longe quasiment le Vidourle en direction de Sommières. 6 minutes avant, il me faudra quitter Camargue Contrôle pour appeler la tour de Fréjorgues. Sommières est le point d'entrée Novembre de la TMA de Montpellier. Candillargues se trouve à l'intérieur.

C'est le moment, un peu d'appréhension me reprend.

-Camargue Contrôle, Bravo Roméo Fox Uniform, à 5 minutes de Novembre pour vous quitter et appeler la tour de Montpellier Méditerranée.

-Bravo Roméo Fox Uniform, vous êtes autorisé à appeler Fréjorgues tour : 118,775. Au revoir.

-Autorisé à appeler Fréjorgues tour 118,775. Au revoir, merci, Fox Uniform.

Vite : 118,775. Veine ils ne sont pas en communication.

-Tour de Fréjorgues bonjour, Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Aubenas à destination de Candillargues, altitude 2500 ft, une personne à bord. Je suis à 3 minutes de Novembre.

-Bravo Roméo Fox Uniform, bonjour, itinéraire à 1000 ft pour Candillargues : novembre écho, novembre charly et verticale Candillargues. Contactez Candillargues tour sur 120,600 à 3 minutes de la verticale. Tour de Fréjorgues.

-Itinéraire à 1000 ft pour Candillargues : novembre écho, novembre charly et verticale Candillargues. Contact Candillargues tour sur 120,600 à 3 minutes de la verticale. Fox Uniform.

Ok, j'ai la clairance ! Je regarde mes instruments : voyants éteints, tout est clair. Je reste à 1800 tours au moteur, je rends la main pour descendre doucement à 1000ft. Et je prends en main la carte VAC (Visual Approach Chart – Carte d'approche et d'atterrissage à vue) de Montpellier Méditerranée.

Novembre écho est dans 216°, avant l'agglomération de Castries. C'est un château d'eau. Ensuite Novembre charly est dans 163°, au nord de Mauguio, c'est aussi un château d'eau. Après, cap sur la verticale de Candillargues à vue.

Je n'ai aucune peine à identifier Novembre écho. 1000 ft. A la verticale j'inspecte l'espace aérien à ma gauche et je vire au 163°. Je vois immédiatement Novembre charly dans l'alignement du capot. A peine 5 minutes de vol et je vire à nouveau à gauche et pointe le nez sur le centre de la piste Candillargues.

-Tour de Fréjorgues, pour passer avec Candillargues, Fox Uniform.

-Fox Uniform, autorisé à passer sur la fréquence de Candillargues : 120,600, Tour de Fréjorgues.

-Je passe sur la fréquence 120,600, au revoir, merci. Fox Uniform.

J'affiche 120,600 et devant le silence Radio j'appuie sur l'alternat :

-Tour de Candillargues bonjour, Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de Aubenas à destination de vos installations, altitude 1000 ft, une personne à bord. À 3 minutes de la verticale pour une intégration dans le circuit et un complet.

-Bravo Roméo Fox Uniform bonjour, vent de secteur pour 15 kt, QNH 13,2 Hpa, vous êtes autorisé à vous présenter en début de vent arrière. Circuit est à 700ft, tour de Candillargues.

-Fox Uniform, vent de secteur nord 15 kt, QNH 13 Hpa, autorisé à me présenter début de vent arrière. Circuit 700ft.

Tout de suite, sans attendre d'atteindre le centre de la piste, je vire sur la gauche et ensuite sur la droite pour me positionner en début de vent arrière. Je rends la main pour descendre à 700 ft.

-Candillargues, Fox Uniforme en début de vent arrière, main droite pour un complet. A nouveau, malgré la vigilance de la tour, Je surveille les abords, pas d'avion en l'air, pas de mouvement au sol.

Je prépare ma machine : Mélange plein riche, réchauffage carburateur réglé, pompe électrique ON, volet un cran, régime moteur 1700 tours, vitesse 130 km/h. altitude 700 ft. Voilà, je suis au-dessus de l'eau c'est l'étang de Mauguio ou étang de l'Or.

-Candillargues, Fox Uniforme en base.

Approche et piste libre. On dit qu'on qu'il est difficile d'estimer son altitude au-dessus de l'eau. Manque de repères.

-Candillargues, Fox Uniforme en finale.

Vitesse 110 km/h, volet 2 crans, hop ! Le piqué du nez. Je vise le peigne, main droite sur la tirette des gaz, prêt à en redonner. Les pieds sur les palonniers. Voilà le peigne, je tire doucement sur le manche pour arrondir, le train principal touche et la roulette avant à la suite. Fox Uniform roule facilement sur le bitume, presque sans bruit. Je me contente de contrôler la direction. Il faut que je remonte les 900 mètres de piste. Les installations sont tout au bout.

Je ressens tout de même un peu de lassitude. Je suis obligé de donner du moteur pour arriver en bout de piste. Le parking est là, à droite. Je vire et annonce :

-Candillargues piste dégagée, Fox Uniform.

Je m'avance et tourne encore à droite vers la tour de contrôle. Devant, un avion garé nez face à elle. Mauvaise solution. Le propriétaire devra, pour le dégager, le manœuvrer à la main. Je vais vers lui, en serrant le hangar à ma gauche, j'appui fortement sur le palonnier à droite et je donne un grand coup d'accélérateur pour faire exécuter à Fox Uniform un quart de tour à droite. Satisfait, j'annonce à la radio :

-Candillargues, Fox Uniform au parking.

Derechef, je mets la radio sur OFF. Pompe électrique OFF, réchauffe carburateur froid, feux de navigation OFF, transpondeur OFF, Régime ralenti, essai de coupure (avec le sélecteur de magnétos. Régime 1100 tours, mixture : étouffe moteur. Clé de contact retirée, Anticollision OFF, Alternateur OFF, Batterie OFF, hora-mètre noté, Volets pleins sortis.

J'ouvre la verrière, détache ma ceinture et m'extrait de mon siège. La pochette. Je jette un regard circulaire. A ma droite et derrière moi, les hangars. Ils sont un peu de briques et de broques. Ce sont des hangars « propriétaires », c'est-à-dire qu'ils ont un propriétaire. Pas d'agencement concerté. Chacun fait en fonction de son porte monnaies.

A ma droite le taxiway et la piste.

Je descends de l'avion, passe devant l'aile gauche, et me place à l'emplanture pour le pousser 3 ou 4 mètres en arrière. Tel que, je débordais sur le taxiway. Ouf ! je suis obligé de m'y reprendre à plusieurs fois pour parvenir à mes fins. Je remonte sur l'appareil et serre le frein de parc. Je tire la verrière, et me dirige vers la tour. Le préposé est assis devant son pupitre est lit une revue. Il faut dire que l'activité aérienne ici n'est pas très importante. Surtout des mouvements engendrés par les ateliers mécaniques qui ratissent large car ils ont une bonne réputation. Nous même club des Milles, nous leur avons confié une mille heures sur un DR 315. Le contrôleur n'est là que pour soulager ceux de Fréjorgues.

-Bonjour, bonjour, Luc Marilier, je suis en navigation PPL. Je boucle Aix les Milles, Montélimar, Candillargues, Aix les Milles. Je viens vous solliciter pour la signature de mon carnet de vol.

-Bravo pour l'avion.

Comme je le regarde sans comprendre, il précise :

-Vous ne l'avez pas garé n'importe comment. Vous avez pris la peine de le dégager du taxiway. C'est fou le nombre de gens qui jettent leurs appareils sur le parking comme un sac de patates. C'est votre première nav ?

-Non la première était sur Fayence... Pèlerinage... mon Père y a servi contre les italiens en 40...

Sourire poli, tampon au droit de la mention Candillargues.

-Je vais aller me désaltérer et me dégourdir les jambes à la cafétéria. Voulez-vous que je vous ramène quelque chose ?

-Merci, bien aimable à vous, mais faites...

On se serre la main et je prends congés. La cafétéria est à droite en sortie de piste. Le gérant s'accroche à son commerce est essai de l'animer par tous les moyens pour survivre. Il a eu la pudeur de l'appeler « Lou Gabian » et non pas du nom de Mermoz comme au Milles ou Saint Exupéry comme à Montélimar et ailleurs. On doit compter par dizaine les restaurants d'aérodrome qui portent ces noms sans compter les Guillaumet ou les Roland Garros. Je m'assieds sur un tabouret au comptoir. Le patron vient vers moi et me dit avec le sourire :

-C'est vous le Fox Uniform ?

A ce moment-là, j'entends un Cessna annoncer des tours de pistes. Le bonhomme a une VHF sous le comptoir et est en permanence à l'écoute de la fréquence de l'aérodrome. Une idée comme une autre. Ça doit lui permettre d'économiser la redevance Radio et met tout de suite les gens dans l'ambiance.

Je réponds par l'affirmative et commande un Périer citron. Pendant qu'il prépare ma boisson, je m'enquiers des toilettes...

Au retour, il m'interroge :

-vous venez d'où ?

-Aix les Milles.

Je réglé ma consommation et le salut. Je n'ai pas l'intention de m'incruster.

Visite pré-vol extérieure, et je m'installe dans mon siège. Ceinture, casque, carte et feuillets de navigation.

Démarrreur ! Vitesse de rotation 1200 tours/minute, secousses dues aux perturbations de l'hélice. Pression d'huile voyant éteint, pompe électrique OFF, pression d'essence voyant éteint. Alternateur sur ON, charge vérifiée. Radio : J'affiche la fréquence de Fréjorgues pour obtenir la clairance de sortie de la CTR par Alpha Mike. Je patiente jusqu'à l'obtention d'un trou dans les communications, et je me place :

Luc Marilier

Suite et fin dans le prochain numéro...

APPROCHE A VUE Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic
08 NOV 18

MONTPELLIER MEDITERRANEE AD 2 LFMT APP 01

	ALT AD : 17 (1 hPa) LAT : 43 35 00 N LONG : 003 57 41 E	LFMT VAR : 1° E (15)
---	--	---------------------------------------

ATIS 124.130 ☎ 04 67 13 11 70
 FIS : 134.375 (3) - 125.650 (4) - 136.625
 APP : MONTPELLIER Approche/Approach 130.855 - 131.055 - 127.280 - 120.375 (s)
 TWR : 118.775 (1) - 118.2 (2) (1) Secteur Nord / North sector
 GND (SOL) : 121.955 (2) Secteur Sud / South sector



Si vous êtes perdus, de quoi vous repérer !

En bref

(Un drôle de moteur)

C'est Pierre Carrier qui m'a fait parvenir la photo de ce drôle de moteur.



A le voir comme ça, rien de bien original, un cinq cylindres comme il en existe beaucoup, bof, sans plus.

Oui mais...à y regarder de plus près, on peut remarquer que les cylindres sont ceux des fameux moteurs COX 0,8 cm³, qu'il n'y a qu'un seul carburateur et que, sauf erreur de ma part, la Sté COX n'a jamais produit de pareils moteurs.

Petite question : Sachant que le moteur est un deux temps, comment se fait l'admission ?

(Je n'en sais rien, je vous laisse réfléchir).

Tourisme et passion

Une toute nouvelle rubrique qui vous intéressera sûrement.

C'est notre globe-trotter Philippe qui, au travers de ses vacances, nous fait à la fois découvrir et profiter des sites de vols planeurs ainsi que des lieux qu'il a pu rencontrer. Un road-movie sympathique qui donne envie.

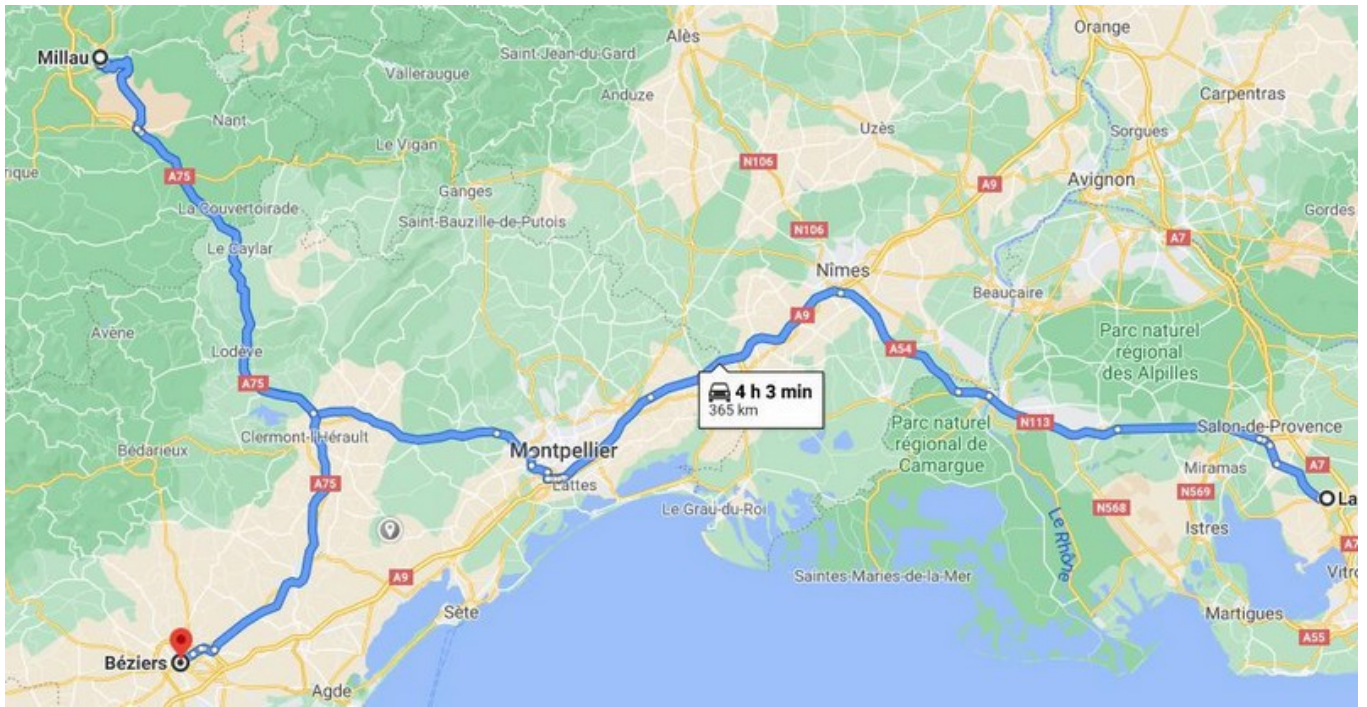
Ce reportage est intitulé :

De La Fare à Béziers en passant par Millau.

Bonne lecture à tous et n'oubliez pas d'envoyer vos commentaires et félicitations à l'auteur, il les mérite.

(Philippe a ajouté des hyperliens dans le texte, soyez attentifs).

« Je vous présente un petit reportage de mes vacances commencées dans l'Aveyron à Millau pour se finir à Béziers. »



Séquence passion.

Arrivée sur Millau depuis le site de vol des Vautours de Millau : La Granède. C'est la bordure nord du causse du Larzac où l'on voit l'ancienne route qui était le passage obligé pour franchir le Tarn. En arrière-plan, la ville de Millau bordée par le Tarn et sur la gauche on devine le viaduc avec les 2 piles nord.



Si déjà on est sur Millau, on va quand même profiter un peu de la pente et de la convivialité des camarades du club local. Comme il s'agit de vacances en famille, je suis venu avec juste 3.80 mètres de planeur : en détail, le Ka8b de 3 mètres et le planeur Lidl de 0.80 mètre, (un jouet pour enfant en mousse modifié en incidence intégrale).



Départ du Ka8b :



En vol :

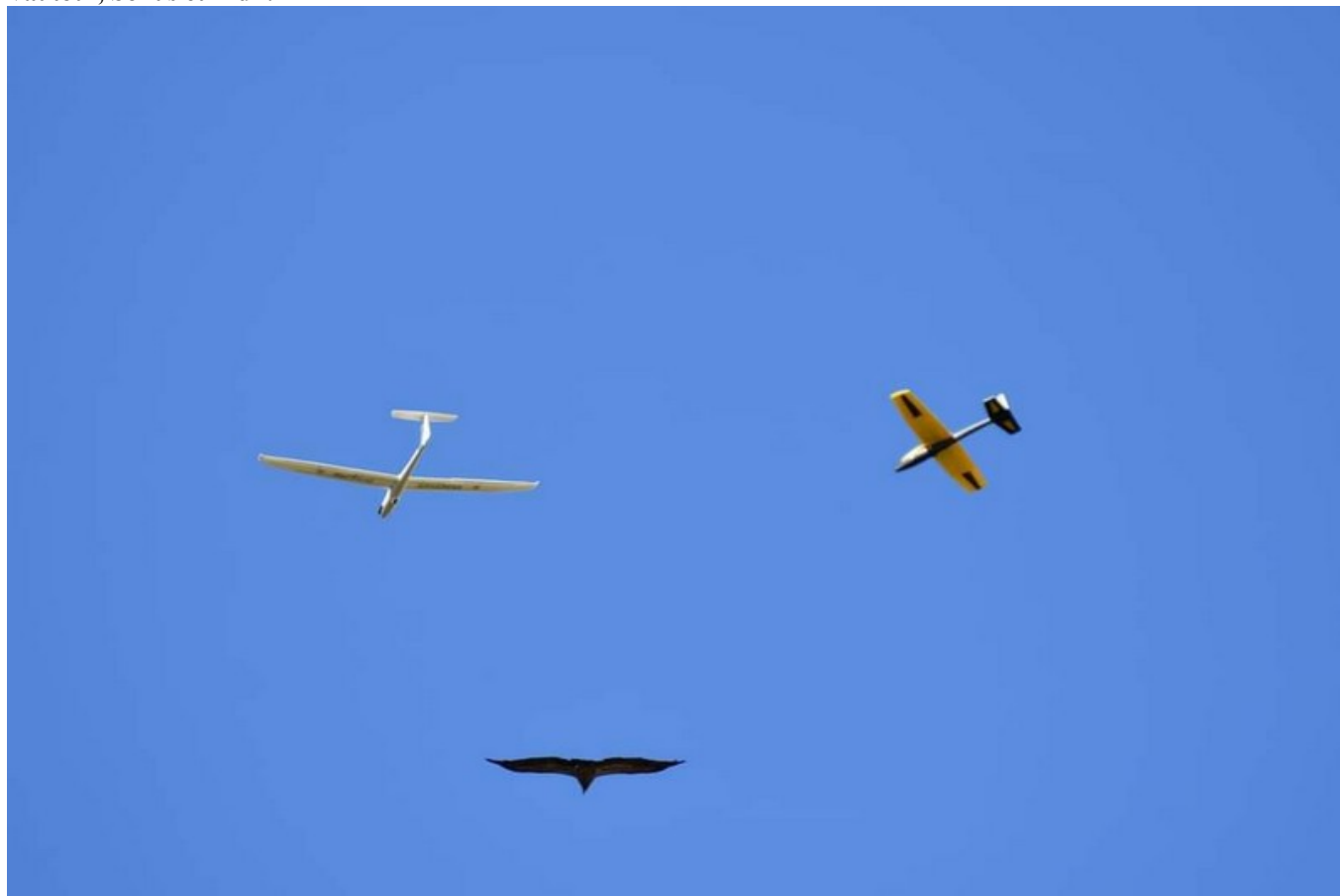


Le Lidl en vol :

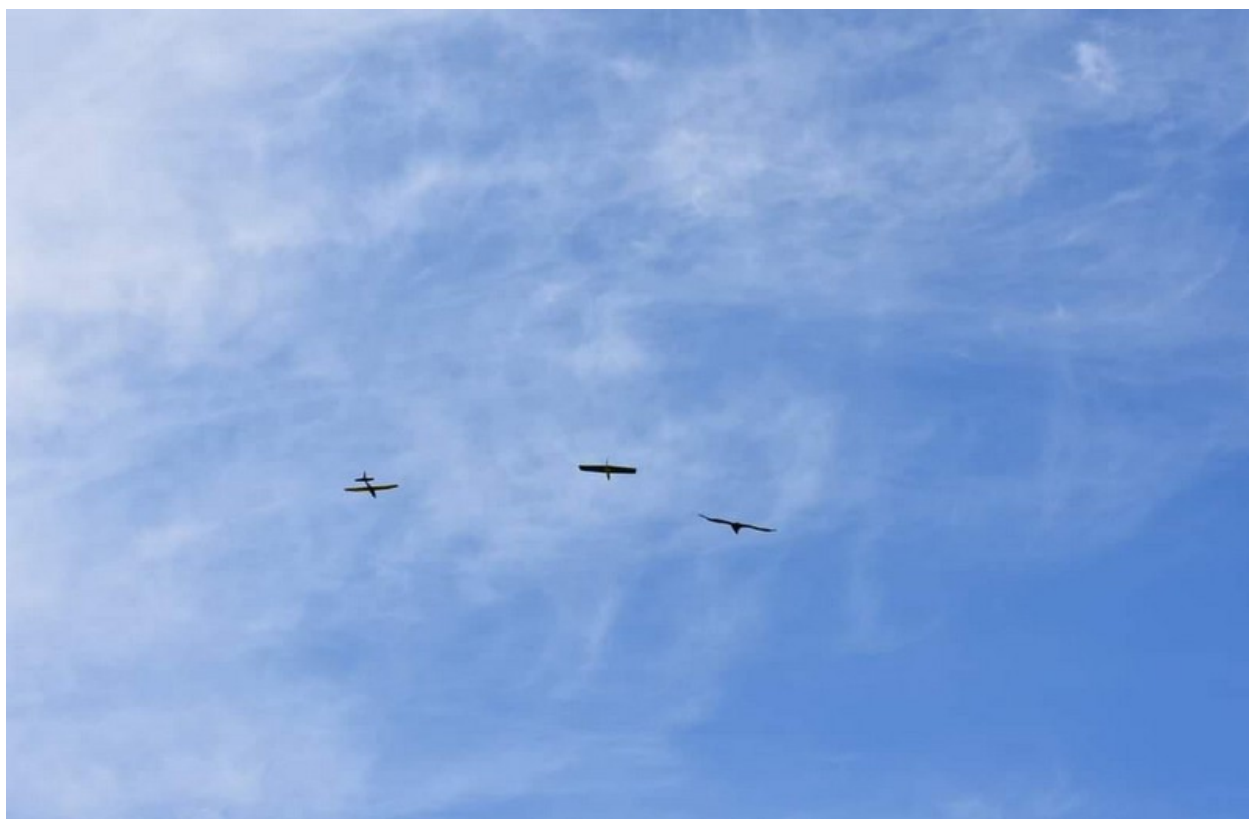


Le vol en patrouilles avec les vautours est chose courante dans l'Aveyron :

Vautour, Solius et Lidl :



Une autre patrouille : un vautour, une [Chocolat'in](#), (0.76m) et le Lidl, (0.80m) :



Petite photo avec les autochtones :

Didier C., Gilles D. et votre envoyé spécial.

(*)



Après la séquence passion, la séquence tourisme.



(*)

Millau, c'est aussi un certain viaduc qui a changé l'image de la ville. Après avoir été connue pour ses traditionnels embouteillages de la route des vacances, c'est le viaduc qui attire les touristes.

Un ouvrage magistral qui a nécessité 13 ans d'études et 3 ans de constructions, (prévu 3ans ½ au départ).

Il a détenu 3 records mondiaux :

- ensemble pile-pylône le plus haut au monde (P2 : 343 m)
- les deux piles les plus hautes au monde (P2 = 245 m et P3 = 221 m)
- Le record perdu en 2013 : le plus long pour un pont haubané (à peu près 2 460 mètres car le tablier est en acier et sa longueur varie en fonction de la température. Ce qui est permis puisque le tablier est juste posé sur les piles avec des cales en teflon pour permettre le glissement). C'est le pont chinois au-dessus de la rivière Jiaxing-Shaoxing avec 2680m qui détient actuellement le record.

Pour en profiter il y a l'aire autoroutière du viaduc qui a été aménagée à la sortie nord avec un belvédère permettant d'être à hauteur du tablier, un musée relatant la construction ainsi qu'un musée de la biodiversité locale.

Au pied de la pile P4, un autre musée qui permet aussi de faire une visite à l'intérieur d'une pile.

Une autre manière de découvrir le viaduc, une promenade en barque (motorisée, pas besoin de ramer), avec [les bateliers du viaduc](#). Une promenade d'une heure et demi sur le Tarn et plus précisément au début de la vallée du Tarn.

L'embarcadere :



Le pont Robert Roussel qui a été submergé lors de la cru de mi-juin 2020 :

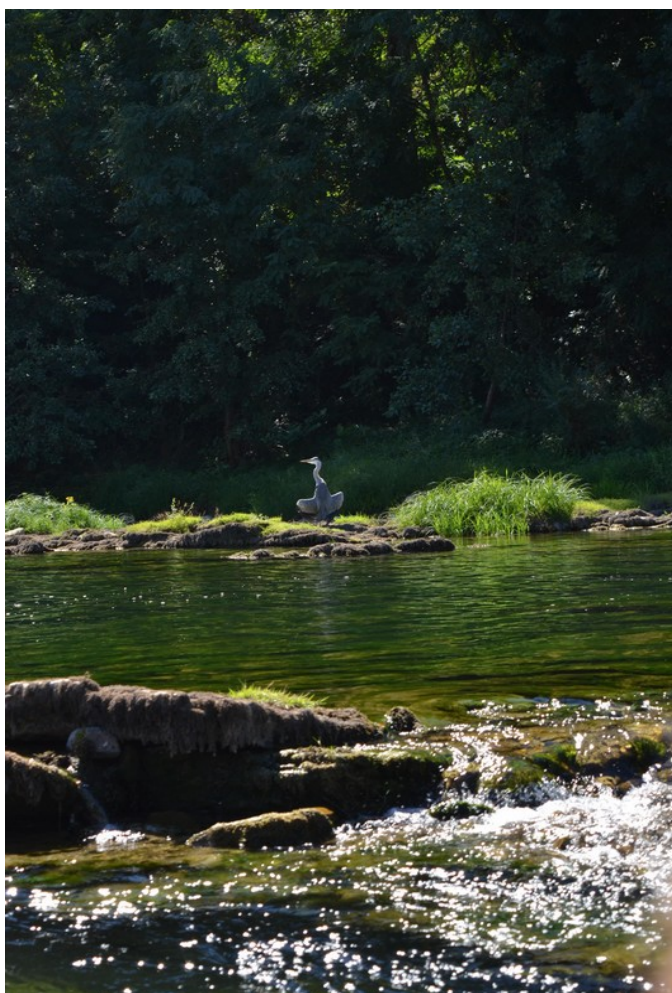


Au fil de l'eau :





Un pêcheur local qui se sèche :



Le village de Peyre qui se dessine annonce la fin proche de la ballade. En suivant la vallée du Tarn, c'est le premier village où l'on passe après avoir quitté Millau par la rive droite, mais aucun commerce, aucune boutique de souvenir. Par contre, si vous le visitez, (visite à pied car seuls les riverains peuvent entrer en voiture dans le village), vous pourrez y acheter des confitures maison, pourtant personne pour vous les vendre, juste des pots alignés sur un rebord de fenêtre et une tirelire avec le prix. L'honnêteté fonctionne encore.



Séquence émotion :

Après cette ballade en barque motorisée, c'est à la rame que je vais faire une petite descente de la Dourbie sur 13 km, (affluent du Tarn qu'elle rejoint à Millau au pont de l'Aigoual).

La première partie du parcours est constituée de quelques rapides, pas besoin d'être un expert du kayak, c'est faisable même pour un novice.



On n'échappe pas toujours au bain :



Pause déjeuner :



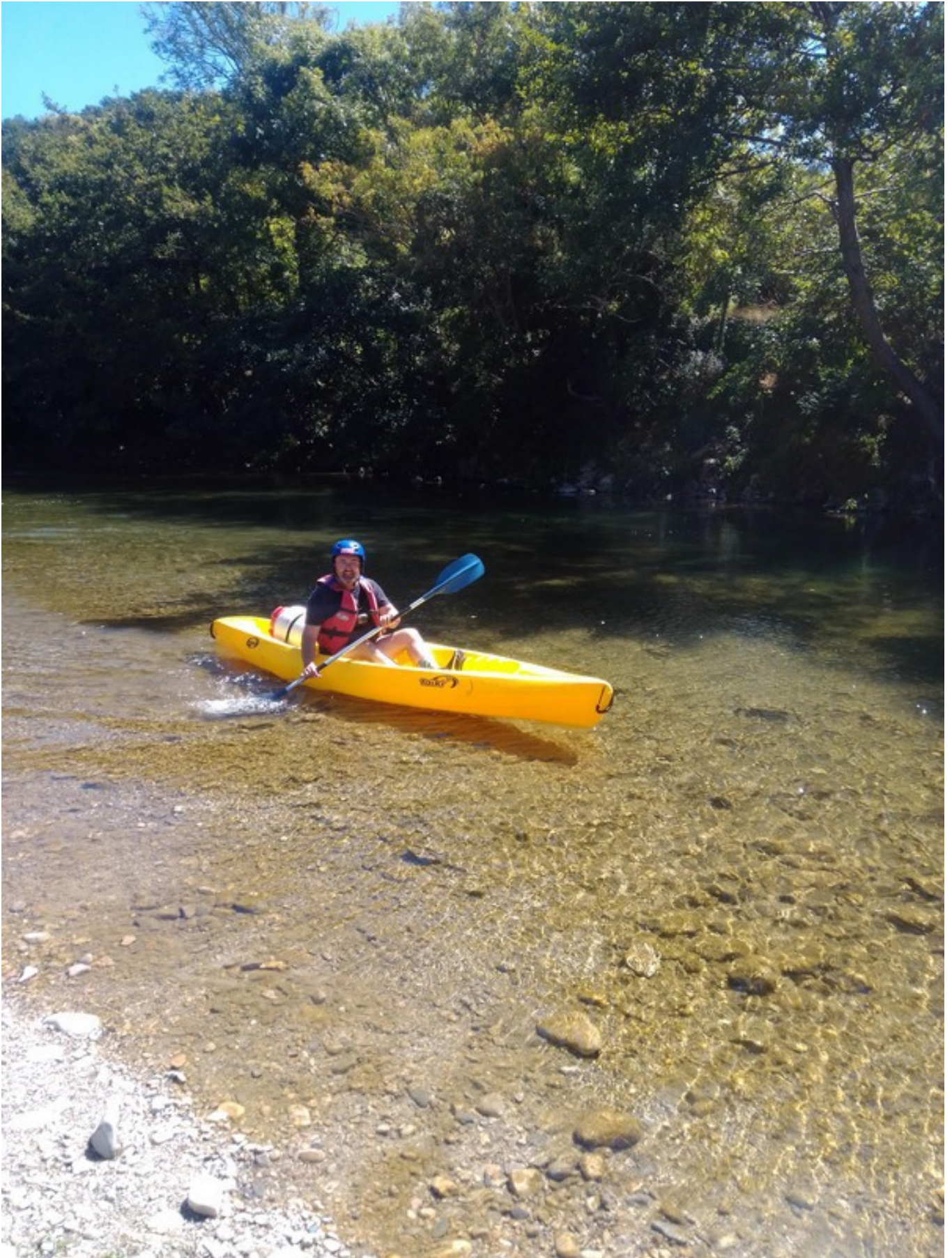
Ça tourne au-dessus :



Bon, on repart :



L'arrivée est proche.



Puis après cette semaine riche en émotions, direction la côte.

Petite halte au lac du Salagou, un spot connu des hydravionneux, lieu de vol du club local de Clermont l'Hérault, l'AMVH :



Séquence visite :

Puis nous voici à Béziers avec la cathédrale Saint-Nazaire :



Le canal du midi avec le pont canal sur l'Orb :



Les écluses de Fonsérannes :



Le plateau des poètes :



Et sa fontaine :

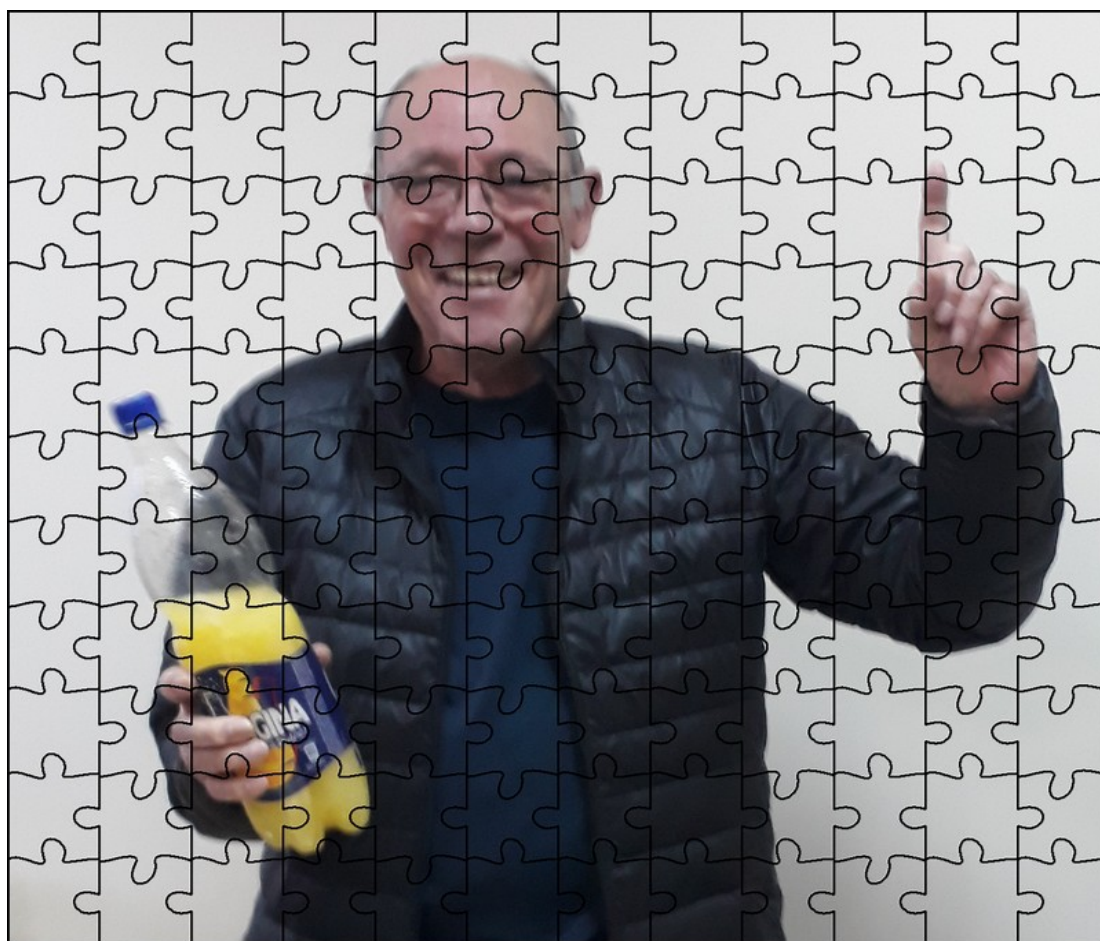


C'est avec fontaine que s'achève le périple de votre envoyé spécial de la rubrique **TOURISME ET PASSION**.

Philippe.

Photos : Astrid et Philippe L. sauf (*)

Voilà, c'est fini pour ce mois-ci. Et comme d'habitude le mot de la fin revient à notre ami Georges !



On n'est pas bien là ?

Merci à vous les Ptérodactyles et à la prochaine.....

Jean Claude PESCE.

Un merci particulier à ma compagne Françoise qui corrige mes fautes d'orthographe !

Je remercie également, tous ceux qui ont participé à cette édition du Ptéro, en espérant que leur nombre ira croissant (avec des pains au chocolat ça ne marche pas!).