

Paramoteur

Pendulaire

Multiaxe

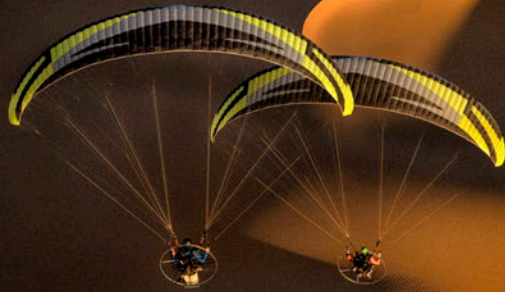
Autogire

Aérostat

Hélicoptère

la Gazette de l'ULM

LES PILOTES PARLENT AUX PILOTES... ET BIEN PLUS ENCORE !



Paramotoristes,
on ne vous oublie pas... | Page 20

Mensuel

04

Mai 2024



1000 km en ULM
pendulaire
électrique

Page 4



L'appel du Chotia...
(du Weed
à la weed)

Page 8



Quand tu voles, tu
comprends pourquoi
les oiseaux
chantent...

Page 26



Les rencontres
de la Gazette

Page 32

Sommaire de la Gazette du mois d'avril 2024

L'éditorial de Topper Harley	page 3
1000 km en ULM pendulaire électrique (Partie 3)	page 4
L'appel du Chotia... (du Weed à la weed)	page 8
Le rêve d'Icare sous toutes ses facettes - Second épisode	page 13
Les Derniers Romantiques du Dimanche	page 17
ASPRES SUR BUECH	page 18
Paramotoristes, on ne vous oublie pas...	page 20
Le Swan de Radu Berceanu	page 23
Quand tu voles, tu comprends pourquoi les oiseaux chantent...	page 26
La Gazette part en vrille	page 29
Le triangle de la Burle	page 30
Les rencontres de la Gazette	page 32
Disney se paye la «Grande course»	page 34
Le Vieux Grincheux qui n'en voulait plus du moteur à Pistons.....	page 37
Le petit bazar de la Gazette	page 38
La chanson de l'ULM	page 44



Editorial

La seule chose absolue
dans un monde
comme le nôtre,
c'est l'humour.



Voilà. C'est mon tour. Il s'avère que la gazette de l'ulm aime à changer de rédacteur en chef tous les mois et tant que cela sera possible nous ferons tourner un maximum de monde. C'est ainsi qu'est conçu ce webzine, une sorte de hiérarchie horizontale, indicible et insaisissable. Nous sommes un collectif et non la vision d'une personne en particulier. Chaque boss du mois pourra donc donner ses directives et sa conception du numéro qu'il aimerait voir paraître. Et pour ce mois de mai où tu fais ce qu'il te plaît, ça sera léger, je dirais même plus ça sera Ultra Léger Marrant. Cela peut paraître perturbant pour les lecteurs (et même les rédacteurs !) de la gazette mais c'est ainsi que souffle le vent de liberté et de l'indépendance.

Alors oui, pour ce numéro, ce qui va se dégager en priorité ça sera de l'histoire drôle, l'humour aux premières loges, du tonton flingueur de l'aviation légère, de la blague potache, un ton décalé, après le tout-venant on va se risquer aussi sur le bizarre et l'étrange. Et pourquoi pas ? Dans ce monde où la rigolade est associée au je-m'en-foutisme et à l'incompétence il est temps de remettre les choses à l'endroit. Nous allons donc quitter tous ces gens qui se prennent un peu trop au sérieux et retrouver l'espace d'un instant ces années 70-80, un monde où l'ulm était caractérisé par l'insouciance et le rêve.

A ce sujet ne soyez pas timides, pour les prochains numéros, jeunes ou moins jeunes, envoyez-nous vos articles sous des angles différents, étonnez-nous, franchissez le pas, vous verrez ce n'est pas si terrible que ça...

Maintenant, place au plaisir de la lecture, aux images qui nourrissent l'âme ! Place au rire, à la joie et au partage.

« La seule chose absolue dans un monde comme le nôtre, c'est l'humour. »

Albert Einstein

Prenez soin de vous, tenez le bon cap. Bons vols à toutes et à tous.

Raphaël BENARD

1000 km en ULM pendulaire électrique – partie 3



Daniel RAMSEIER

Après 20 ans de parachutisme, dont 10 en équipe nationale qui vont m'inoculer à jamais le virus du voyage, puis une pause de 5 ans pour fonder une famille, je découvre en 1992 l'ULM (Quicksilver GT500 puis Weedhopper AX3) avant de passer à l'avion et au planeur pour voler dans ma région, la Gruyère, en Suisse. A 70 ans, je découvre le pendulaire, enfin autorisé dans mon pays s'il est électrique, et qui permet, grâce à sa lenteur et à sa discrétion, un nouvel « usage du ciel ».

Buttwil – Wangen-Lachen

Dès le seuil de piste passé et mon nouvel ami fan de motos anciennes salué, j'évite le village de Buttwil puis cap à l'Est. Vingt minutes plus tard je survole l'aérodrome de Hausen-am-Albis mon aérodrome de décollage, encore désert. Je ne me lasse pas du plaisir de pouvoir voler bas en ayant le temps de découvrir la campagne que je survole silencieusement avec mon tapis volant. A 300 m/sol en croisière, difficile de m'entendre depuis le sol, même pas besoin d'éviter les villages. L'air est calme. Heureusement car c'est une étape de près de 54 km et l'atterrissage à Wangen-Lachen est particulier. La volte (circuit) de l'aérodrome, au bord du lac de Zurich, est entièrement sur l'eau et la finale, au milieu des oies et des canards, spectaculaire.

Deux avions font des tours de piste. Je m'insère en vent arrière et attends de repérer celui en finale pour être sûr de ne pas lui couper la route. Je ne le vois pas. Au moment où j'allais lui demander sa position il annonce

un touch-and-go. Je tourne immédiatement en base puis en finale en me demandant si pour faire des tours de piste les locaux portent des gilets de sauvetage car la base est vraiment loin de la piste et en cas de panne moteur l'amerrissage est garanti. Ça fait longtemps que je n'ai pas fait une finale au moteur, au moins les oiseaux m'entendront arriver.





L'accueil est moins charmant que l'approche. Personne ne répond à mon "gruezi mitenand". Je branche mes chargeurs au bureau C dans l'indifférence générale et après avoir payé mes taxes d'atterrissage et de parking, lorsque je demande si je peux dormir près de mon pendulaire, c'est un non catégorique, interdit selon la loi cantonale. On me conseille le parc public un peu plus loin en sachant que la loi est la même, et pour couronner le tout, le restaurant est à nouveau fermé. Aucune chambre de libre à des kilomètres à la ronde ma décision est vite prise, je vais aller visiter Lachen,

petite ville touristique à 30 minutes à pied, et je reviendrais lorsqu'il fera nuit planter ma tente à côté de mon aile. Ni vu ni connu je décollerai le lendemain avant l'arrivée des premiers pilotes. Comme bien sûr les toilettes sont fermées j'ai mon sac à crottes pour chien qui fait parfaitement l'affaire pour ne laisser aucune trace de mon passage.

Wangen-Lachen – Schänis

Je décolle toujours en direction de l'Est. Le ciel est couvert. Le vent est fort et déjà turbulent et lorsque je





m'engage dans la vallée pour rejoindre au Nord Sitterdorf, je réalise très vite qu'il faut renoncer et aller poser à Schänis, mon aérodrome de dégagement. Terrain principalement de vol à voile l'accueil y est très différent des deux aérodromes précédents. Immédiatement on me propose une place dans un hangar et la possibilité de camper avec accès aux douches et toilettes. En plus le restaurant est ouvert, j'en profite pour m'offrir enfin un copieux petit-déjeuner.

Trois jeunes élèves sont en camp d'entraînement dont une ukrainienne, évidemment intriguée par mon aile aux couleurs de son pays. Lorsque je leur apprends mon intention de voler aussi loin que possible en direction de l'Est, je les sens dubitatifs mais aussi, me semble-t-il, un peu envieus.

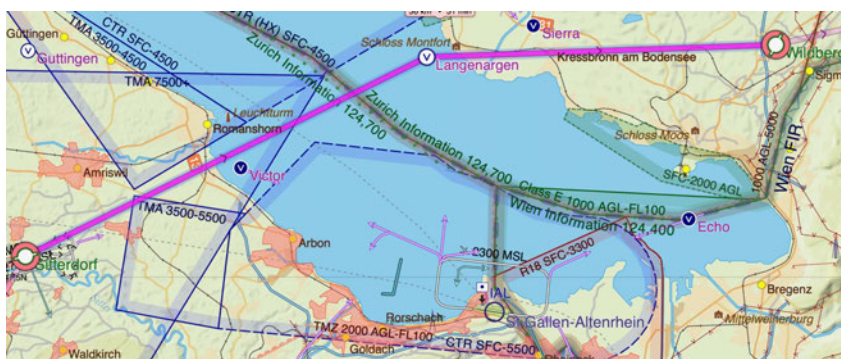
Schänis – Sitterdorf

Le lendemain le vent est nettement moins fort dans la vallée qui remonte vers Sitterdorf près du lac de Constance. A part une petite averse de pluie peu avant l'atterrissage, tout se passe bien. J'y ai rendez-vous avec Jürg un ami qui habite la région et que je n'ai pas revu depuis 40 ans lorsque fromager il était coopérant pour une ONG suisse au Guatemala alors en pleine guerre civile. Le mois passé dans ce pays où l'on pouvait être arrêté, torturé et disparaître sans raison, me fera toute ma vie apprécier viscéralement la chance de vivre dans un pays où l'état de droit est respecté.

Aujourd'hui j'ai une pensée toute particulière pour le peuple iranien, russe et tant d'autres, de plus en plus, qui n'ont pas cette chance. C'est certainement aussi pour cette raison que je me sens si concerné par la guerre en Ukraine.

Aujourd'hui je profite de l'hospitalité de Jürg pour prendre un jour off. Depuis mon départ j'ai volé tous les jours et un peu de repos, de confort et la compagnie de Jürg et de sa femme me font du bien. D'autant plus qu'il me faut trouver un gilet de sauvetage. En effet le chef instructeur de Sitterdorf m'ayant confirmé qu'en Allemagne, venant de Suisse, il n'est désormais plus obligatoire d'atterrir sur un aérodrome douanier, cela me permet d'aller directement à Wildberg, un petit champ d'aviation au Nord de Lindau de l'autre côté du lac de Constance. Pour y arriver deux possibilités : faire le tour du lac ou le traverser directement.

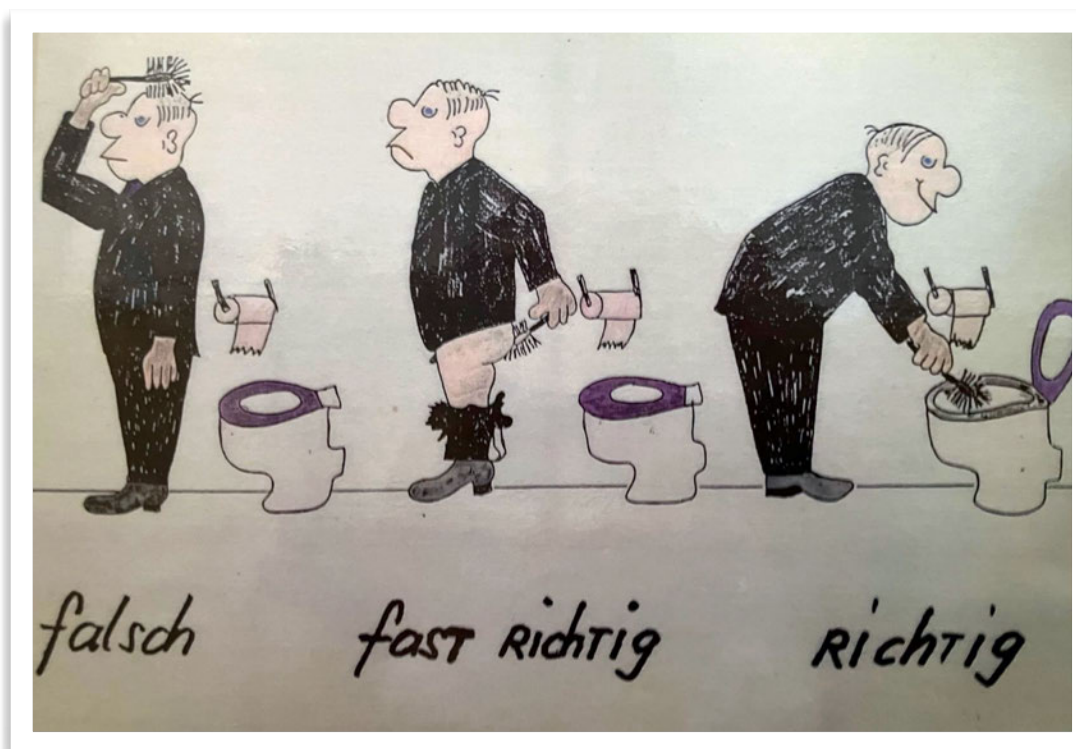
Sitterdorf – Wildberg



Lors d'une prise de risque, j'ai appris, dans mes précédents voyages, à quel point il est important de

faire abstraction de ses émotions pour prendre une décision. Même si l'eau n'est pas mon élément préféré, j'estime rapidement que faire le tour du lac par Bregenz, région densément peuplée coincée entre lac et montagne, sans aucune autre possibilité que d'amerrir en cas de panne et à la limite de mon autonomie, est plus risqué que de traverser directement le lac en étant bien préparé et équipé. Je vais donc acheter un gilet de sauvetage chez un ami de Jürg et décide de ne pas attacher les cuissardes de mon harnais pour être prêt si nécessaire à sauter à l'eau avant que mon chariot ne coule (pas besoin d'entre-ouvrir la porte avant l'amerrissage pour éviter qu'elle ne se bloque au moment du crash ; -).

Un des clichés de la Suisse est sa propreté. Cette affiche dans les toilettes de l'aérodrome nous prouve que, quoi qu'on en dise, nos amis germaniques ne sont pas dénués d'humour.



Après être ressorti des toilettes jamais aussi bien coiffé, je dépose mon plan de vol pour le passage de la frontière, et comme d'habitude envoie un WhatsApp à mes proches (sans les avertir de mon itinéraire qu'ils découvriront online : -).

Je décolle sous un ciel chargé mais plus dégagé en direction du lac, survole la fabrique de fromages de Jürg et arrive au bord du lac. Même si je suis persuadé d'avoir pris la bonne décision, la rive allemande me paraît bien loin. Mais je suis confiant, depuis 2 ans que je vole « à l'électrique » je n'ai jamais eu la moindre panne. Mon moteur fonctionne comme une horloge

suisse, ce serait vraiment pas de chance qu'il me lâche maintenant. Je contacte Zürich-Info pour annoncer mon passage de la frontière, mais à 300 m/sol ils m'entendent difficilement. Je dois être le premier pendulaire, surtout électrique, à traverser ce lac. Je demande aux avions que j'entends distinctement sur la fréquence de relayer mon annonce, sans succès. La lumière est magnifique, la surface du lac un véritable miroir, quelques bateaux de plaisance dessinent un V parfait dans leur sillage. Je me réjouis de revoir les images de ma caméra 360°.

Un quart d'heure plus tard j'arrive de l'autre côté du lac, tout de même soulagé. Le reste du vol se passe sans problème et j'atterris après 45' de vol sur le petit champ d'aviation de Wildberg réputé pour son excellent restaurant italien. Sitôt posé je clôture mon plan de vol et envoie un WhatsApp à mes proches. Lorsque, impatient de les voir, je veux transférer les

images de ma caméra vers mon disque SSD, je m'aperçois qu'elle s'est arrêtée peu de temps avant de traverser le lac. Après quelques secondes de surprise je me surprends à sourire en pensant que cela doit être un clin d'œil de mon ange gardien qui me fait gentiment remarquer que mieux vaut une panne de caméra que de moteur. Je suis rassuré de savoir que lui, n'a pas encore pris sa retraite.

Dans le prochain article je vous raconterai ma traversée de l'Allemagne, les beautés de la Bavière, un record de vitesse et quelques atterrissages sur des aérodromes surprenants.

A bientôt et bons vols

L'appel du Chotia... (du Weed à la weed)



Raconte-moi



Stéphane Roche

Ayant grandi dans les vapeurs 2 temps de Weedhopper depuis 1981, je partage mes vols entre machines historiques et FK14B2.

J'ai la passion du vol mais également celle du partage et l'envie de contribuer à mon niveau, à la redynamisation de notre discipline.

Pour clarifier tout de suite les choses, je n'ai pas pour ambition de concurrencer Christophe Guyon et sa magnifique chaîne Youtube « L'appel du Rotax » avec le titre de cet article.

Pour autant, comment symboliser autrement l'aventure qui suit que par cette entrée en matière ?

Le gamin dans le weedhopper sur la photo... c'est moi, en 1981. J'ai 8 ans et je me rêve déjà en pilote de chasse (que je ne serai finalement jamais..), face à un tableau de bord magnifique, aux commandes du Weedhopper JC24 américain flambant neuf acheté par mon père...en Belgique !

Pourquoi la Belgique me direz-vous ? c'est là que commence l'aventure rocambolesque de cette machine au destin improbable !

Il était une fois un constructeur américain, John Chotia, qui avait décidé, en excellent ingénieur de la NASA qu'il était, de fabriquer des machines simples et

abordables. Je vous ferai grâce des nombreux modèles qui ont jalonné son parcours, très intéressant au demeurant, pour concentrer notre attention sur ce qui reste à mon sens son « chef d'oeuvre », le Weedhopper JC24, tracté par le cultissime, le tout à fait perfectible mais ô combien attachant moteur Chotia 460.

Du Weedhopper au... Grasshopper !

En 1980, une société belge désireuse de croquer un peu de la notoriété naissante de la discipline ULM décide de se procurer au prix fort l'une de ces machines, la fait venir des Etats-Unis et en pompe toutes les côtes afin d'en tirer une réplique quasi parfaite qu'ils allaient appeler « Le Grasshopper ». Je vous accorde que c'était un peu abuser ! D'ailleurs John Chotia s'est dit la même chose que vous lorsqu'il a appris que plusieurs clones de sa machine volaient en Europe de façon parfaitement illégitime.

Bien entendu, de procès en injonctions de stopper toute production du « Grasshopper », fin de l'histoire..... ou pas !



Premier montage du Weedhopper familial ! Aux commandes avec mon bonnet à ponpon !

Souvenez-vous, le fameux Weedhopper original qui avait servi de modèle, lui, il était toujours là ! Tout neuf et prêt à voler. C'est Sandy, propriétaire d'un Weedhopper ET d'un Grasshopper, un gars au coeur en or massif, qui a positionné mon père sur l'achat de cette machine qu'il aurait en temps normal mis des mois à faire venir des US (n'oublions pas que le mail n'existait pas...) alors que là, l'appareil n'était qu'à quelques encablures de Romainville (93), notre fief de l'époque.



En route pour une nouvelle vie !

La machine est finalement achetée, montée, testée par le Fabuleux Christian Lemonnier, ami fidèle de mon père, et sera dès lors exploitée dans le cercle familial et amical. C'est sur le siège de ce weedhopper que je ferai mon tout premier vol en ULM avec mon frère, moi assis en place avant... bon oui, ok, c'est un monoplace 😊 ... mais ça, c'était avant ! On avait moins de 23 ans à tous les deux !

En 1982, mon père décide de se lancer dans la construction amateur mais pour ça, il faut des sous et



L'immat. de la machine sera F-WZQQ...
Ça commence mal ! Christian Lemonnier aux commandes.

pour en avoir, avec un salaire de gendarme, pas moyen de faire autrement, il va falloir vendre le Weed ! En 1982, l'ULM est en plein essor. Les grands rendez-vous de la discipline voient le jour et il ne faudra pas attendre longtemps avant de trouver preneur.

Le grand départ !

Le rendez-vous est pris avec l'acheteur, la transaction se fera directement à la caserne de gendarmerie où est parquée la machine. L'acheteur n'est autre qu'un chirurgien, très élégant, très posé, qui veut emmener le Weedhopper en Amérique du Sud dans le cadre de sa prochaine mission humanitaire. Nous, on est tout petits devant autant de savoir, de voyages et d'assurance. Et au delà de ça, on est super fiers de la destinée de notre machine qui va retrouver l'Amérique mais bien plus au sud pour apporter sa contribution à sauver des vies !

La machine part avec son nouveau propriétaire... on apprendra qu'un mois plus tard, le moteur sera volé dans le parking collectif de notre chirurgien qui se résoudra à s'envoler vers l'Amérique du Sud sans le Weed... puis... plus rien...

Des années plus tard, on apprend la disparition du chirurgien qui n'aura finalement jamais pu utiliser la machine. Puis à nouveau, plus rien...

39 années passent. En 2021, ayant décidé de rassembler le patrimoine aéronautique familial, je me mets en chasse, bien décidé à retrouver la trace de ce Weedhopper après avoir retrouvé celle de la construction amateur réalisée par mon père en 82. J'ai toujours le nom du chirurgien. J'écume les pages blanches, jaunes, vertes, je classe, j'appelle, je barre et je redémarre ! C'est dur ! Le temps passe et rien ne se passe !

Une aiguille dans une botte de foin...

On est en avril 2021. Bossant dans les avions Long Courriers depuis 25 ans, j'en ai vu passer des milliers de clients ! Et pourtant, ce jour là, un miracle se produit. Explorant la liste de mes passagers Business, je tombe sur une personne portant le même nom que mon chirurgien volant. Le nom n'est pas commun mais comment imaginer qu'il puisse y avoir un lien... Je prends mon courage à deux mains et je rejoins celui qui quelques secondes plus tard va tomber des nues en entendant le nom et prénom de son cousin adoré. Je n'y crois pas, il vient de prendre un upercut émotionnel et moi un triple mawachi ! On est tous deux un peu groguis mais si heureux de ce moment impossible. On échange et il me dit, souriant... « Aaaah, Henri, c'était un mauvais garçon mais je l'adorais ! Combien de fois ai-je dû le sortir de prison !!! » ...

Je m'étouffe, je repense à ce monsieur distingué qui était venu chercher le Weed, et lui dit : « il doit y avoir confusion ! Le notre d'Henri, il était chirurgien et devait partir en Amérique du Sud avec la machine pour aller de dispensaires en dispensaires ! ».

Mon client se marre et me répond : « Henri ? Chirurgien ? Je ne pense pas non ! Ce n'est pas le

bistouri qu'il maniait ! C'était plutôt la lame de rasoir pour... enfin vous m'avez compris.... La drogue ! »

Là, le puzzle se met en place et je refais le film hallucinant de cette transaction, avec un pur trafiquant de drogue qui vient acheter DANS une caserne de gendarmerie une machine qu'il comptait utiliser non pas pour parcourir les dispensaires mais plutôt les parcelles de « plantations » ! L'image de la blouse blanche disparaît au profit de celle d'une poudre de la même couleur ! Au secours !



On échange les coordonnées, mon client me promet de me recontacter pour me donner une piste qui pourrait me mener au Weedhopper et on en reste là. Après quelques temps, on se contacte et je sens que mon interlocuteur est gêné de ne pouvoir me donner des nouvelles satisfaisantes. Je le remercie et le laisse tranquille mais dans un dernier élan, je tente en solo de retrouver la trace de l'épouse d'Henri.

Du Weed à la Weed...

Contre toute attente, à force de recherches, je finis par la retrouver ! Je « gougueulise » son nom et prénom et comprends très vite pourquoi le client de mon vol n'était pas pressé de la retrouver. Elle fait

partie d'une fratrie très célèbre, co gestionnaire d'un grand cartel mexicain de la drogue.

C'est à ce moment là que ma Femme me dit, un peu fébrile : « euuuh... tu es vraiment sûr d'avoir envie de retrouver ces personnes là ?? » mais que faire, lâcher l'affaire si près du but ??? Impossible ! Je dois en avoir le coeur net ! Encore quelques recherches et je saurai où la trouver pour lui poser la question fatidique : « où est le Weedhopper ? »

Je la trouve enfin en février 2022 dans le Sud de la France.... Dans la rubrique nécrologique d'un site de services funéraires. Elle est décédée un mois plus tôt. C'en est fini. La dernière piste vient de se refermer et j'abandonne bien malgré moi l'idée de retrouver un jour cet appareil qui a changé nos vies à jamais.

Je me console comme je peux en poursuivant la remise à neuf des deux autres machines de mon père, le Paon d'Or (article dans La Gazette n°3 sur l'entoilage) et son Weedhopper construction amateur de 1982 dont la fabrication a débuté juste après la vente du 1er...

Sorti des limbes...

En juillet 2022, une drôle de mésaventure surgit. Branle bas de combat ! On apprend que des containers abritant du matériel appartenant au patrimoine historique de notre discipline pourraient être vidés de leur contenu, contenu qui risque de partir à la benne. Des photos sont prises sur place afin de faire le point sur la situation. Finalement, on s'aperçoit que les containers sont bien fermés, rien dehors, pas de désastre.

Il y a une espèce d'espace bachelé dressé entre les deux containers. Sous cette bache, je distingue sur les photos pas mal de matériel, et au milieu de ce matériel, un fuselage... De Weedhopper. En partie arrière git ce qu'il reste de sa toile verte pâle d'origine après qu'une âme peu charitable eut décidé de découper le logo. En partie avant, on distingue un moteur, un Chotia 460, monté sur un bati moteur très bizarre... c'est pas un bati d'origine ça ! Et devant le siège, on distingue un tableau de bord... un tableau de bord... il me parle ce tableau de bord.



Tout est nominal... à priori !

Mon coeur s'emballa. Vite, je reprends les photos d'époque, je scrute chaque détail, ça colle mais c'est impossible. J'appelle mon père, lui demande si le tableau de bord de son Weed était installé d'origine avant que nos téléphones respectifs ne soient témoins du silence le plus long qui ait existé depuis la création du 22 à Asnières !

Mon père vient de comprendre ce qui se passe, je comprends par son silence que j'ai vu juste ! Le tableau de bord, c'est lui qui l'a fabriqué et installé sur son tout



Quand on parle d'un chantier...

premier appareil. J'ai finalement retrouvé, totalement par hasard, notre tout premier Weedhopper qu'on appellera au choix « Air Plaggia » pour son premier emploi en Belgique, « Air Cocaine » pour la carrière sud-américaine qu'il aurait du avoir, ou « Air Destinée » (avec Guy Marchand au micro) si j'en juge par la chance inouïe qui m'a replacé sur le chemin de cet appareil ! Ces retrouvailles sont incompréhensibles et je me prends parfois à croire que ce Weedhopper, sauvé une première fois par les infatigables Vieux Debs (www.lesvieuxdebs.fr), m'a appelé et guidé pour que je le retrouve avant que tout ce qui était sous la bache ne soit benné ou dispersé aux quatre vents, ce qui a été fait quelques temps après.

La résurrection !

Aujourd'hui, après avoir été entendu dans ma demande, ce Weedhopper est de retour chez son propriétaire initial, mon gendarme de père, qui veille sur lui comme la prunelle de ses yeux et travaille doucement mais sûrement à sa réhabilitation et de ce côté là, il y a du boulot ! Mais il le fait, à son rythme, non pas pour lui-même mais pour nous tous, afin de permettre à cette machine au destin si singulier de sortir de l'ombre et d'entrer un jour au Panthéon de notre Histoire de l'ULM.

Si vous le voyez un jour passer dans le ciel, regardez bien au bout des tubes... on ne sait jamais ce qui pourrait en sortir ! 😊



Le frangin à bord en 1981 et la cellule de retour en 2022...avec le fameux tableau de bord !



Photo du patron avec ses 2 machines qui n'auraient jamais du pouvoir se croiser ...

A video player interface with a red play button in the center. The text "Clique ici pour lire la vidéo !" is written around the play button. Below the play button, the text "Prêt au 1er vol !" is written in a large, white, serif font. The background is a blurred image of a sky.

Le rêve d'Icare sous toutes ses facettes - Second épisode



Tirage de Portrait



Francis LEGROS

72 ans.

Pilote delta, dirigeable, montgolfière, 3 axes et autogire.

Basé à Epernay

L'histoire d'un parcours transversal en 4 épisodes, du deltaplane à l'ULM en passant par le ballon dirigeable et la montgolfière !

L 'épisode 1 vous expliquait comment j'étais passé du rêve (de voler) à la réalité. C'était d'abord en delta !

Je terminais cet épisode en disant que le vol libre nécessitait un relief propice à sa pratique... ce qui n'était malheureusement pas le cas en Champagne

Avant d'aller plus loin, je fais un petit écart vers l'ULM, à titre d'expérience et avec un pendulaire mais, ça ne m'avait pas tout à fait convaincu. La position du pilote ? ... j'étais habitué à voler couché et pas assis !

J'approcherai alors un autre fameux pilote pour passer du vol libre au vol 3 (ou 2) axes ! Pas n'importe qui... mais je le découvrirai plus tard : Hubert de

Chevigny !

Je le contacte, on prend RDV sur sa piste...

Estimant mon parcours de pilote delta et après m'avoir demandé de faire 2 allers-retours sur sa petite piste, Hubert me dira « Eh bien, maintenant tu y vas... plein gaz et tu décolles ! Quelques tours de piste et tu reviens te poser... »

Plus court comme formation, je n'imaginais pas !



Il avait confiance en moi le gaillard pour me lancer sur son propre ULM ! Ce fut mon vrai premier vol en tubes et toile. Un sacré personnage !

L'enchaînement Vol en Delta – Vol en montgolfière

Après mes quelques expériences de vol delta tracté, j'ai eu la chance d'entrer en contact avec un pilote de



montgolfière habitant en Bourgogne qui venait souvent voler en Champagne. Une idée a vite germé entre nous... me larguer en Delta à partir de sa montgolfière !

Quelques petites adaptations... la construction d'un système de largage du delta réalisé en recyclant une partie de la ceinture de sécurité d'une R6 et voilà que l'aventure commence...

Sous la nacelle de la montgolfière...

C'est donc en 1980 qu'aura lieu mon premier vol sous la nacelle d'une montgolfière, et ce sera aussi le début d'une très longue liste de belles rencontres à venir...

Conciliabule entre les deux pilotes sur la méthode à adopter pour les opérations de montée puis de largage.

Le moment délicat est l'installation du delta sous la montgolfière et le décollage : le ballon est prêt à voler... Le delta est préalablement relié au cadre de charge de la nacelle par une corde avec un anneau sur lequel vient se fixer le largueur.

Ce largueur a été préalablement attaché sur le mât du delta. La commande du largueur (une simple cordelette) est à portée de main du pilote, reliée à la barre de commande du delta.

L'opération consiste à faire décoller le ballon d'une dizaine de mètres, le maintenir en statique pendant que

le delta vient se positionner à la verticale de la nacelle, pilote accroché et en position de vol...

Premier largage à 3500ft !

Enfin un dénivelé respectable obtenu en plaine !

« Ça en fait sous la quille ! » comparé au décollage de pente en montagne...

L'impression ressentie est totalement différente, pas de relief aux alentours et un vide impressionnant sous le delta !

Le moment angoissant : le décollage car avant 300 m de hauteur, il n'y a pas de planche de salut...

Le moment décoiffant : l'instant du largage car le delta plonge littéralement en piqué (le pilote de la montgolfière est capable de voir l'intrados de l'aile !).

Le delta entame sa descente pour gonfler les lobes de l'aile, mais l'aile ne porte pas : elle est dans la position exacte d'un décrochage (largage à vitesse 0 !)

Au moment précis où j'actionne le largueur, le delta, en position de décrochage, entame son abattée. C'est assez violent et il faut le cœur bien accroché (et l'altimètre aussi !) pour ne pas céder à un instant de panique. De l'intérêt de ne pas tenter la manœuvre en proximité du sol...



Une fois la vitesse de vol obtenue au cours de la ressource, il suffit de reprendre les commandes du delta et du vol... et tout va bien !

Contrôle des paramètres et ensuite, c'est du bonheur pur.

On s'y fait à force ! Je renouvelerai l'expérience deux autres fois...

Le pilote de la montgolfière pour mes 3 vols de largage n'était autre que **Michel Arnould**, « Un dieu des airs ! » comme le qualifieront certains !



Michel Arnould avait la « COOL Attitude »

En 1981, je les assisterai lors de leur décollage en Irlande pour le Record du Monde de Durée et Distance de vol en montgolfière : 29 heures et 5' de vol et 1154 km, record que Michel portera à 40h en 1984 !

La découverte d'un dirigeable géant !

Avec Michel, nous découvrons un article sur un énorme dirigeable créé par Jan Balkedal et Hans Akerstedt, deux amis suédois. Il s'agissait du plus gros dirigeable à air chaud d'Europe, avec une enveloppe gigantesque réalisée par la manufacture anglaise Cameron Balloons.

Nous irons ensemble, Michel et moi, tester ce matériel au cours d'un bref voyage en Suède avec l'idée d'exploiter cet engin exceptionnel !

Je n'avais pour seul bagage aéronautique que mon brevet de pilote delta...

Pour faire face à un monstre de 40m de long et de 27m de haut une fois gonflé, mon expérience et surtout mon feeling du vol libre me seront vraiment utiles ! Pas simple de maîtriser cet appareil qui nécessitait deux pilotes !

C'était une barre d'immeuble de 9 étages qui se déplaçait... Un pilote s'occupait du niveau de vol et le second était concentré sur les manœuvres et la direction du vol. La vitesse propre de l'engin était de 25km/h.

Finalement, Michel renoncera à ce projet commun pour se lancer un peu plus tard avec Hélène Dorigny, dans la construction de ballons sous licence RAVEN (Constructeur américain). C'était début 1985 !

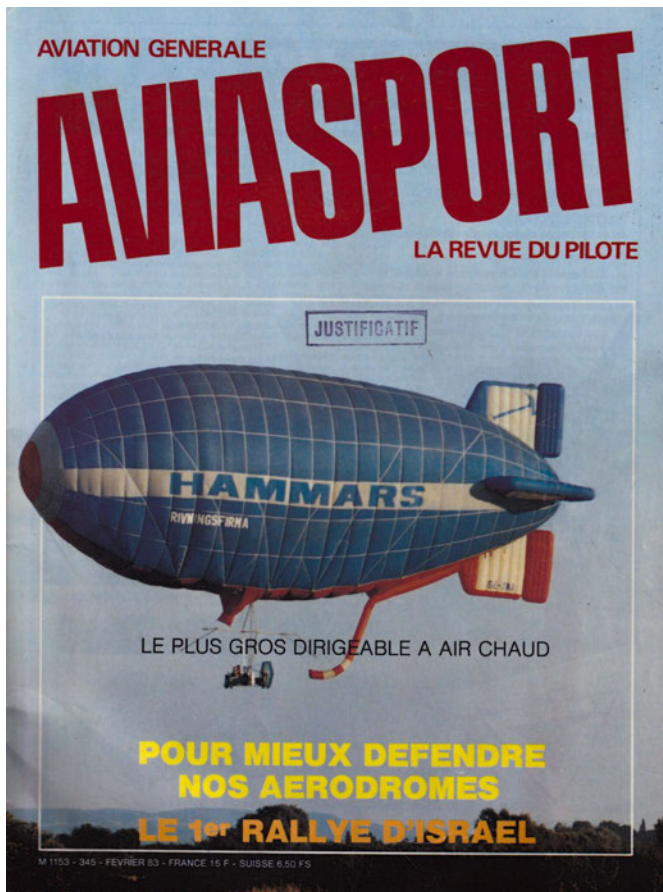
Hélas, en mai 1985, Michel perdra la vie au cours d'un vol test sur un ULM qu'il projetait d'acheter. Nous venions tous de perdre un ami et un fabuleux pilote.

Après ce vol test effectué en Suède, il me restait à décider si je pouvais acheter ce ballon et lancer mon projet de création de société.

Lancement de "Champagne Air Show"

C'était en 1982. Mes débuts dans la montgolfière commenceront donc avec... un énorme dirigeable ! Le projet était tellement audacieux à l'époque qu'il avait séduit le magazine AVIASPORT qui en avait fait sa « Première de Couv » en Février 1983.

J'aurai l'opportunité de faire quelques vols extraordinaires avec ce dirigeable qui s'avérait très exigeant à piloter. Je ferai notamment un magnifique survol du bassin d'Arcachon et de la dune du Pila pour atterrir à La Teste de Buch. Également un vol au meeting de la Ferté-Allais et quelques autres vols publics dans le cadre de manifestations aériennes à Nantes, à Hazebrouck et quelques autres lieux moins connus en France. Je devais également faire un vol de démonstration au meeting de Mannheim.



J'exploiterai ce dirigeable de 1982 à 1985 avant de le restituer à ses créateurs. Il a alors rejoint un musée aéronautique à Stockholm.

Données techniques :

DIRIGEABLE SE ZAA (prototype unique)

Volume : 4000 m³

Longueur : 40 m

Hauteur : 27m de haut

Moteur VW 1600 avionné (60 CV)

fonctionnant au gaz propane

Hélice propulsive de 1,80m de diamètre

Nacelle faite en acier... suédois !

A l'époque, ce dirigeable était considéré comme une montgolfière puisque fonctionnant comme un ballon à air chaud, c'était une montgolfière motorisée

Aujourd'hui, il ne pourrait pas entrer dans la classe 5 ULM en raison de son volume supérieur

Malheureusement le crash dramatique d'un hélicoptère Chinook entraîna l'annulation totale de la manifestation. C'était le 11 septembre 1982.



Les Derniers Romantiques du Dimanche



Nos machines à rêves



Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne
« l'Appel du Rotax »

Dans un monde où les smartphones sont plus intelligents que certains d'entre nous, où les drones sillonnent les cieux comme des abeilles en quête de pollen numérique, et où les jeux vidéo ont transformé nos adolescents en experts du joystick, il reste une espèce rare et fascinante : les pilotes d'ULM, les derniers romantiques du dimanche face à la technologie.

Imaginez un instant, dans une ou deux générations, nos descendants se réunissant non pas autour d'un feu de camp pour écouter des récits d'aventure aérienne, mais plutôt autour d'un ordinateur pour regarder des simulations de vol en réalité virtuelle. Ils diront : "As-tu entendu parler de ces légendaires pilotes d'ULM qui prenaient le vent dans leurs cheveux, défiant les nuages avec un sourire béat, plutôt que de cliquer sur un écran ?"

Oui, chers amis, les pilotes d'ULM sont comme les derniers cow-boys de l'aviation, les derniers romantiques de l'air. Ils préfèrent sentir le vent dans leur visage, entendre le bruit du moteur au lieu des "bip-bip" électroniques, et s'émerveiller devant les véritables cieux étoilés au lieu d'un écran pixelisé.

Alors, la prochaine fois que vous verrez un pilote d'ULM, sachez que vous avez affaire à un véritable aventurier, un amoureux du ciel, et surtout, un gardien du romantisme aérien dans un monde de plus en plus virtuel. Et pour ça, nous leur disons : "Bon vol, les derniers romantiques du dimanche !"

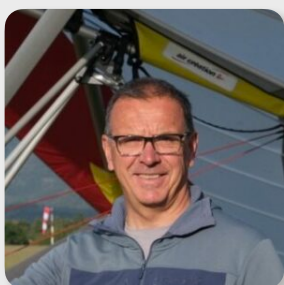
Bruno Jaloux

(Pilote depuis l'ulm en 1985 sur maestro / a participé à la création le club ulm ardennes, toujours passionné, il se qualifie humblement de "Pilote du Dimanche" .)

ASPRES SUR BUECH



J'irai voler chez vous !



Philippe HARIGNORDOQUY

Pilote de deltaplane pendant plus de 30 ans. Pour pouvoir voler avec l'Archaeopteryx, planeur ultra léger équipé d'un dispositif électrique, je me forme au vol en planeur et en ULM 3 axes. C'est la révélation: mettre un moteur sur mon deltaplane ouvre de nouvelles possibilités. je me forme alors à l'ULM pendulaire.

Un écrin au milieu des montagnes

Depuis 2023, il vit en Pays du Buech dans les Hautes Alpes. Il y partage sa passion en tant qu'instructeur ULM pendulaire, et dès que possible s'envole à bord de son Archaeopteryx. Quelques minutes de moteur lui permettent de rejoindre les premières ascendances, et de parcourir ensuite de grandes distances dans les montagnes en jouant avec le vent.

L'aérodrome du Chevalet à Aspres-sur-Buëch à l'ouest de la ville de Gap est situé dans un environnement de montagnes à la beauté exceptionnelle : à l'ouest les Baronnies provençales et le Diois, au nord-est le massif du Dévoluy, et celui du Champsaur qui donne accès aux Écrins, au sud la plaine du Buech et de la Durance.

À l'écart de l'effervescence de l'aérodrome Gap Tallard, sur l'aérodrome d'Aspres-sur-Buëch cohabitent huit activités aéronautiques : Planeurs, Avions, ULM, PUL, Parapentes, Deltaplans, Parachutistes et Aéromodélisme.

L'aérologie est généreuse, diront les planeurs, parapentes, deltaplane et PUL, et turbulente en milieu de journée pour les autres aéronefs.

Le vent en particulier de Nord occasionne un rouleau sous le vent de la montagne des Apôtres. Cette situation météo courante et le fait d'être posé sur un plateau classent l'aérodrome à usage restreint. Voir carte VAC LFNJ

Si vous ne faites pas partie des clubs basés, vous devrez obtenir une autorisation de la DSAC Sud Est. Les demandes se font en ligne <https://ad-ur-se.dsac.fr/>



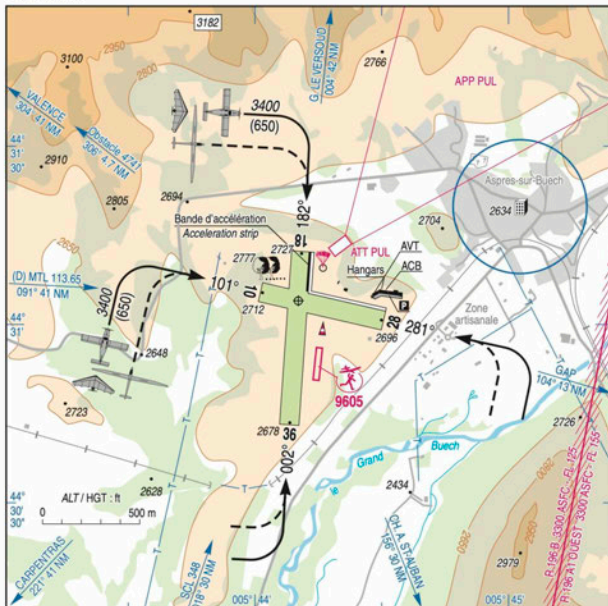
ATERRISSAGE A VUE Visual landing

Usage restreint
Restricted use
14 JUL 22

ASPRES SUR BUECH AD 2 LFNJ ATT 01

				ALT AD : 2727 (98 hPa) LAT : 44 31 04 N LONG : 005 44 10 E	LFNJ VAR : 2'E (20)
---	---	---	---	--	------------------------

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
18	182	895 x 100	Non revêtue	-	895	895	895
36	002		Unpaved		895	895	895
10	101	650 x 100	Non revêtue	-	650	650	650
28	281		Unpaved		650	650	650

Aides lumineuses : NIL
Lighting aids : NIL

4 structures très actives sont en mesure de vous accueillir :

- AAA l'Association Aéronautique d'Aspres pour voler planeur et ULM 3 axes
- HARY-FLY pour voler en ULM pendulaire
- ADPUL Association pour le Développement du Planeur Ultra léger pour voler en Swift et Archæoptéryx
- HAMAC club d'aéromodélisme

Vous pouvez aussi compter sur Pierre Yves BELOT d'AIR STORM pour la réparation, l'entretien de vos planeurs et autres aéronefs motorisés.

Au restaurant "Au bonheur du ventre" vous pourrez déjeuner face à un environnement au caractère



sauvage, et en juillet et août vous baigner dans la piscine publique du Chevalet.

Pour dormir quelques nuits, les hébergements ne manquent pas ; du camping bordant la piste, à des chambres d'hôtes plus luxueuses comme La Maison du Murier et le château du Beylon.

Pour les accompagnants, le pays des Sources du Buech recèle de nombreux sites exceptionnels : lac de Veynes, marmites du diable, randonnées sur les contreforts du Pic de Bure...



Une petite équipe de pilotes d'ULM pendulaire prépare pour le mois de septembre un tour de France sur 15 jours. Ils ont l'intention de rejoindre au moins une journée la Grande Course. Ils auront l'occasion de vous parler d'Aspres-sur-Buëch avec des regards enflammés !

Contacts :

- AAA <http://www.aeroaspres.fr/> Tel 06 64 93 53 42
- ADPUL <http://www.ultralight-glider.fr>
Tel 06 03 65 34 61
- HARY-FLY <https://hary-fly.fr/ulm/> Tel 06 25 88 68 13
- HAMAC <https://hamac05.clubeo.com>
Tel 06 40 11 69 37
- AIR STORM Tel 06 95 66 69 29
- Restaurant Au bonheur du ventre
Tel 07 85 18 28 81

Et pour les activités annexes et hébergements :
<https://www.sources-du-buech.com/>

Paramotoristes, on ne vous oublie pas...



Paramoteurs



Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne
« l'Appel du Rotax »

Il fallait bien se rendre à l'évidence, à deux jours du bouclage du quatrième numéro de la Gazette, on était un peu « à la rue » côté paramoteur.

Pourtant c'est pas l'envie qui manque, de mettre en avant cette discipline qui se pratique en dehors des aérodromes, et souvent en bande de copains.

Bref, on allait faire chou blanc jusqu'à ce que Momo nous balance des photos sur le groupe WhatsApp de la Gazette.

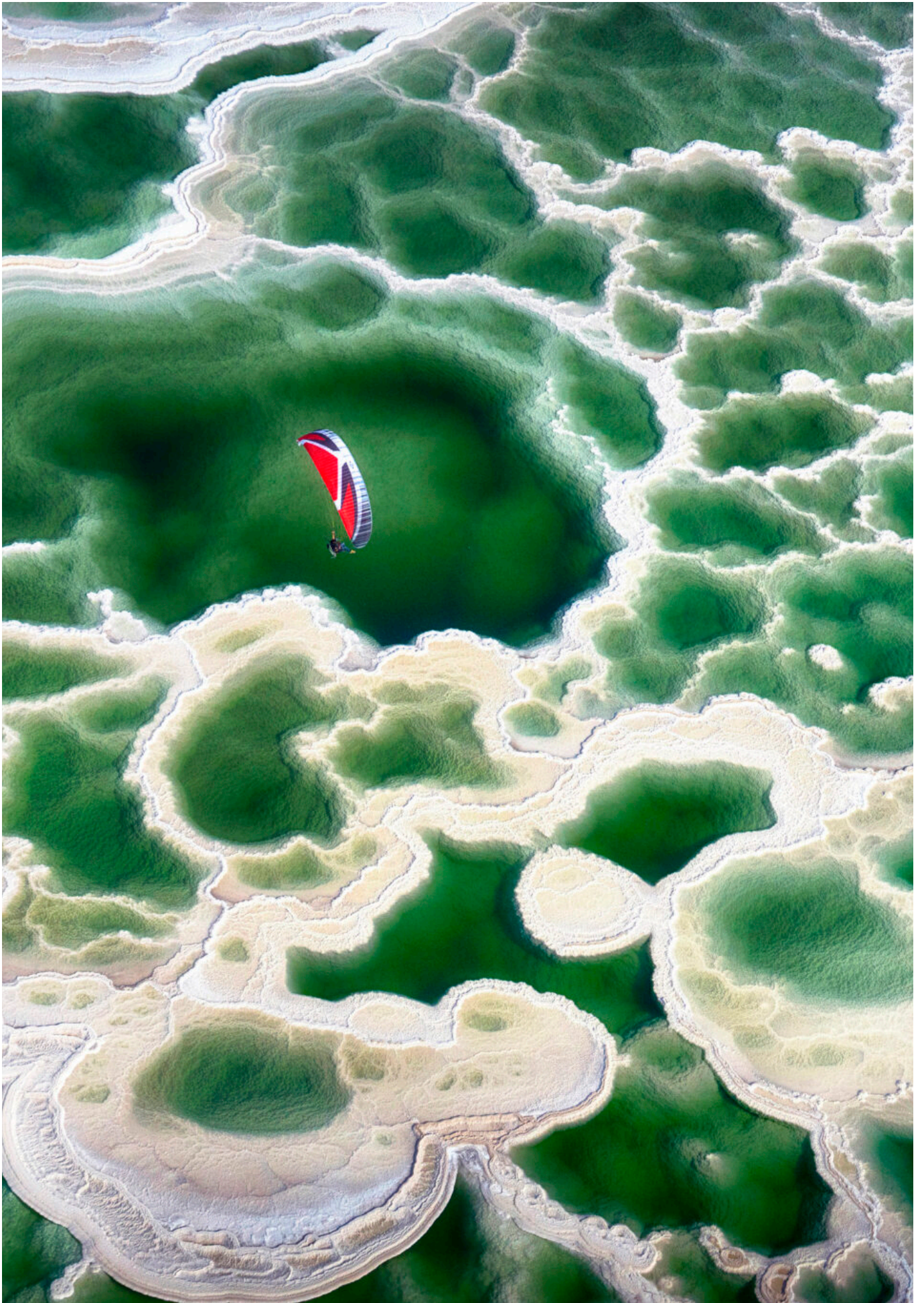
Ces photos de Paramoteur dans le désert sont le fruit du travail de son ami Francis Tack, photographe et pilote de première classe...

Francis, c'est un baroudeur, un vrai. C'est aussi un esthète, un contemplatif. Ses photos parlent d'elles même.

Il nous prépare un petit article dans un numéro à venir mais on ne pouvait pas attendre pour publier ces quelques clichés.

Il n'en faut souvent pas plus pour déclencher la petite étincelle chez le pilote qui sommeille...





Cliché impressionnant en Mer Morte.

Le Swan de Radu Berceanu



Rencontre



Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne
« l'Appel du Rotax »

Ce lundi 25 mars, je me suis fait prendre au piège par mon ami Claude Cordelle qui m'a fait venir dans la région champenoise. Le bougre savait pertinemment que je pouvais traverser la France à la promesse d'un café gourmand.

Claude avait cependant autre chose en tête, et dès qu'un repas copieux fut avalé, il n'a pas eu de mal à me traîner chez Arnaud Gilotin, pilote d'autogire, l'ingénieur et véritable Géo Trouvetout de l'aérien.

Nous nous sommes donc rendus dans les locaux de la société Artech'drone qui faisait une présentation de ses innovations...

Il n'y a pas à tortiller, Artech'drone c'est du sérieux... Un domaine de compétences dans l'aérien qui va du R22

turbiné, au drone gros porteur full carbone, l'autogire bien sûr, et même un hélicoptère contre-rotatif maison.

Cependant, ce qui intéressait particulièrement Claude, c'est cette version électrique du Swan, un ULM monoplace composite, conçu par Radu Berceanu (AVI Aircraft) et électrifié par Arnaud Gilotin (Artech'drone).





La présentation s'est faite devant un parterre d'invités triés sur le volet. Il y avait du beau linge, ça ne fait pas de doute.

Au milieu de cette quarantaine de spectateurs, il y avait bien deux ou trois colonels de l'armée française, monsieur le préfet, le responsable de la direction des sapeurs pompiers, deux trois députés, et même le président du conseil régional Grand Est, Franck Leroy, (homme charmant qui a pris le temps de venir saluer amicalement toutes les personnes présentes, votre serviteur inclus).

Bref, il y avait tellement d'huiles qu'on aurait presque pu faire une vinaigrette.

La présentation s'est très vite focalisée sur les différents drones assemblés par Artech'drone. Le niveau de stress de notre hôte Gilotin devait atteindre son paroxysme mais le brave n'a pas flanché. Bravo à lui pour ce self-control.

Les représentants du monde agricole et viticole ont exprimé leur vif intérêt pour les multicopters, notamment pour les traitement du maïs par trichogrammes.

On a parlé aussi cartographie, prévention des feux de forêts...

Jusque là tout va bien...

Le président du Grand Est a salué l'innovation, parlant d'un marché en plein essor. 30 % de croissance annuelle estimée pendant les 20 ans à venir. Le développement économique étant l'objectif numéro 1 de la région. Sourire béat de l'assistance à l'écoute des chiffres providentiels.

Des drones dans tous les secteurs d'activité. Pour de la livraison ultra rapide, dans l'univers du médical, des drones pour sauver des vies, parfois même pour remplacer la main de l'homme, des drones de surveillance pour la sécurité privée, des drones pour l'intérêt général...

Apparemment il y en a à tous les parfums, vanille, fraise et chocolat...

A ce stade je prenais petit à petit conscience de cette nécessité urgente de mettre plus de drones dans ma vie... Avant ça, mon existence devait être terriblement insipide.

L'audience applaudissait avec un enthousiasme marqué, et gargarisés par ce plébiscite, les trois képis ont pris tour à tour la parole en lâchant de temps en temps des expressions comme « Compétitivité



nationale », « Souveraineté européenne », et même « accident nucléaire » ... (Petit malaise quand même...)

Le colonel en question a mis en avant la nécessité de développer des drones français pour ne pas dépendre de la Chine, des drones AOC en quelque sorte...

Toutes ces perspectives alléchantes semblaient satisfaire l'assistance...

Les représentants d'Artech'drone se sont alors exprimés sur la lourdeur de l'administration française qui réglemente l'aérien, invitant les élus à plaider en leur faveur devant l'EASA...

Si on veut inonder notre ciel de ces jolies petites machines volantes, il est important de faire évoluer la réglementation.

Je dois vous faire une confidence, à ce moment là, j'ai un peu paniqué.

« Et la place de l'Homme dans tout ça ? »

Je me suis dit que tous ces cols blancs, tous ces gradés, tous ces gens biens, ils étaient en train de se partager le gâteau, ou plutôt l'espace aérien. En l'occurrence mon bien aimé terrain de jeu.

Au nom de la sécurité, ou du développement économique, faudrait-il que je fasse une croix sur ce petit bout de ciel qui me donnait tant de plaisir, à moi l'épicurien ?

« Christophe, qu'est ce que tu peux être réac' et égoïste en plus, tu ne penses donc qu'à toi et à tes petits plaisirs aériens ??? Grandit un peu, soit un Homme ! »

La liberté des uns s'arrête là où commence celle des autres...

Conscient de mon scepticisme, Claude s'est empressé de me présenter Radu Berceanu. Un homme absolument charmant, au regard espiègle, ancien ministre des transports en Roumanie, qui a plaqué la politique pour consacrer le reste de sa vie à une activité hautement plus respectable, la conception d'aéronefs légers.

Un de ses nombreux projets est le Swan, un ULM monoplace composite présenté ici dans sa version électrique...

La Swan est une machine étonnante. Je me demande quand même "Qu'est ce que c'est que cette mode de peindre tout en vert fluo ?"

Les polonais nous avaient fait le même coup avec l'Argon d'ABC Flight. A moins que ça soit la dernière tendance dans les pays de l'Est.

Je vous laisse écouter Radu nous parler de son petit bijou dans la vidéo suivante...

Je ne suis pas certain d'avoir été complètement convaincu sur le coup des drones mais je me suis quand même dit qu'il avait sacrément la pêche papy Radu.

On espère tous en avoir autant sous la quille à son âge...





Guillaume Lecomte

Je suis un jeune pilote breveté depuis l'été dernier, naviguant dans les cieux des clubs de Maubeuge et Cambrai. Informaticien de métier, j'aime aussi la photo, la vidéo et les voyages en camping-car !

Le dimanche, à l'heure où de nombreuses familles sont devant leur télévision, j'ai décidé d'aller discuter avec mon ami pilote et désormais instructeur, Dominique DECROIX.

Dominique est ce qu'on appelle un "bon belge", un type jovial, un bon vivant et boute-en-train.

Agé de 55 ans, ce natif de Binche en BELGIQUE, est tout aussi folklorique que sa ville natale, elle-même célèbre pour son carnaval.

Dans sa vie professionnelle, Dominique est conducteur de train de marchandises, il voyage ainsi souvent entre la Belgique et la France. Qui sait... peut-être que dans ses convois se trouvent des pièces de ROTAX... ?

Pour commencer, peux-tu nous parler de ton parcours en tant que pilote d'ULM et de ta passion pour l'aviation ?

J'ai commencé de manière plutôt imprudente avec un pari fait avec Toto, mon meilleur ami, qui avait débuté le parachutisme ascensionnel ici à la Salmagne. Comme nous faisons toujours tout ensemble, il m'a proposé de l'accompagner, ce que j'ai initialement refusé, ne me sentant pas capable. Cependant, lors d'un séjour en Espagne en 1993, j'ai tenté l'expérience d'être tracté par un bateau, une activité estivale courante, et cela a été une révélation. Je me suis dit que c'était vraiment génial.

Ayant parié avec Toto, j'avais affirmé que si je perdais, nous nous lancerions tous les deux dans le parachutisme. J'ai tenu ma promesse, et lors d'un week-end, nous nous sommes renseignés et nous sommes inscrits tous les deux.

J'ai suivi la formation traditionnelle, tandis que lui a arrêté après environ 100 sauts. Quant à moi, j'ai continué jusqu'à atteindre les 600 sauts.



Ensuite, nous avons découvert le paramoteur et avons commencé à le pratiquer dans les champs. L'anecdote cocasse de l'ULM est survenue lorsque mon ami était chez moi, utilisant ma tablette. À mon insu, il a placé une enchère sur un chariot de paramoteur biplace mis en vente. Ce soir-là, j'ai reçu un e-mail m'informant que mon offre avait été acceptée, mais je n'étais pas au courant. En l'appelant, je lui ai demandé, sur le ton de la plaisanterie, "Qu'est-ce que tu as encore fait là... ?" Nous avons pris cela avec humour, et j'ai accepté à condition que nous passions notre brevet. Nous avons

depuis 1995 grâce à l'aéromodélisme. Il m'a dit : "Écoute, je suis maintenant inscrit au club ULM Evasion et j'ai obtenu mon brevet d'ULM. Tu devrais essayer, c'est vraiment très plaisant." J'ai initialement refusé, me rappelant de ma décision pendant mes jours de parachutisme de ne jamais monter dans un engin à toile.

La femme de Jean m'a présenté Julien CHANET, que j'ai immédiatement trouvé sympathique et convaincant. Il m'a proposé de venir faire un baptême. Ainsi, le lundi suivant, je me suis rendu au club. Julien était surpris et m'a demandé si j'avais déjà piloté. J'ai répondu par la négative, expliquant que c'était ma première fois. Il avait du mal à me croire, mais j'ai compris par la suite que mon expérience dans le parachutisme et l'aéromodélisme m'avait bien servi ce jour-là.

Je me suis immédiatement inscrit au club, embarquant mon ami Toto dans l'histoire...

Aujourd'hui je suis devenu instructeur au club au même titre que Julien CHANET et Philippe BOUTEFEU et j'ai beaucoup de plaisir à accueillir et former des élèves ou accompagner des jeunes pilotes coriaces comme un certain Guillaume LECOMTE qui me donnent du fil à retordre – RIRES !



donc réussi notre théorique ULM et avons rapidement obtenu la partie pratique, car nous savions déjà voler.

En 2018, il y a eu un spectacle aérien ici à la Salmagne, où j'ai rencontré Jean BUSSCHAERT, que je connaissais

En parlant d'ULM, quelles sont les sensations que tu ressens lorsque tu es aux commandes de ton appareil ?

Éprouver la sensation d'un privilège, c'est ressentir le privilège de voler. Comme je le dis toujours : "Quand tu

voles, tu comprends pourquoi les oiseaux chantent...” Tu te trouves dans un autre monde, tu flottes dans les airs, libre comme l’air, sans crainte ni peur, une véritable plénitude. Ah, si je devais être réincarné un jour, je choiserais d’être un oiseau !

Beaucoup de gens rêvent de voler. Comment décrirais-tu la sensation de voler en ULM à ceux qui n’ont jamais essayé ?

Ne pensez pas au vertige, car cela n’existe pas. Je conseille à tout le monde d’essayer au moins une fois dans sa vie, histoire de ne pas mourir sans avoir vécu cette expérience !

En dehors du plaisir personnel, quel est ton engagement au sein du club d’ULM ? Peux-tu nous en dire plus sur tes responsabilités ?

Je suis membre du club pour tenter de m’améliorer et surtout pour apporter de la joie à de nombreuses personnes, partager ma passion et le bonheur de voler. Lors de ma première navigation, nous nous sommes rendus à Beaune. Nous avons visité le château de Savigny, séjourné à l’hôtel, et savouré un repas au restaurant, avant de retourner le lendemain. Ce moment-là a été vraiment marquant, une expérience magique !

C’est précisément cela qui m’importe : faire découvrir ces instants magiques aux jeunes et aux moins jeunes, des moments exceptionnels souvent méconnus.

J’essaie de créer de tels moments, similaires à la convivialité des crêpes à la Chandeleur. Au final, cela ne demande pas grand-chose et nous passons tous un agréable moment ensemble.

Comment parviens-tu à équilibrer ta passion pour l’aviation avec ta vie professionnelle ? Y a-t-il des similitudes entre les deux ?

Les deux activités demandent beaucoup de confiance en soi, de la vigilance.

Quels sont tes projets ou aspirations futures en tant que pilote d’ULM ? Des destinations que tu rêves de survoler ?

Mon rêve est d’acheter une maison en Provence, dans le Vercors ou en Ardèche, garder ma maison ici et voyager entre les deux en ULM. Dans 3 ans et demi, je serai pensionné et j’ai envie

de faire ça. Éventuellement avoir ma petite piste privée chez moi.

En dehors de l’aviation, quels sont tes autres centres d’intérêt ou passions dans la vie ?

Tout m’intéresse comme le bateau, mais j’adore le camping-car, c’est l’une de mes principales passions.

Pour terminer, peux-tu nous partager une anecdote ou une histoire qui reflète bien ta passion pour le ciel et l’ULM ?

Des anecdotes j’en ai plein mais on ne peut pas les dire ici ! – RIRES

On a interrogé ses amis et sa famille...

“Dominique est une personne qui a besoin de rendre les autres heureux au risque de se pénaliser lui-même de certaines envies. Il ne supporte pas l’injustice. Il a besoin de se sentir entouré mais ne supporte pas de demander le moindre service à ses amis. Il va toujours dire ce qu’il pense au risque de s’énerver pour faire valoir ses convictions. Il ne changera pas pour plaire même si le regard des gens lui est très important. La famille est une valeur, le travail une priorité. Il aurait besoin de plusieurs vies pour réaliser tous ses projets. Il est conservateur, il aime les bonnes affaires mais ne jette rien ! Sa maman est sacrée aussi ! ” nous a confié Julien CHANET.

Une vidéo du personnage ?

Je ne peux pas terminer cet article sans présenter une vidéo du personnage, Dominique est une personnalité à fort caractère, folklorique mais qui donnerait son cœur pour que tout aille bien. Il aime emmener les copains à bord de son Coyote classique. J’ai eu la chance de partager un moment privilégié avec lui et je vous l’offre ici .



La Gazette part en vrille

Humour

SI C'EST RAPHAEL LE
REDAC'CHEF, ON ARRIVE!



Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne
« l'Appel du Rotax »

Après trois mois de bons et loyaux services auprès des pilotes qui volent légers, et bien voilà, c'est parti en vrille à "la Gazette"

Forcément avec l'équipe qui tient la baraque, fallait pas s'attendre à des miracles, hein ! On peut dire qu'ils ont tenu le coup trois mois, estimons nous heureux.

N'empêche, je crois bien que ça glissait déjà depuis un petit bout de temps, mais c'est au barbecue de la gazette que tout est parti en sucette, ou bien c'est quand il a fallu nommer un redac' chef pour le numéro d'avril...

« Tu sais qui ils ont choisi à leur tête ? Ils ont pris le plus cinglé de tous. Ah c'est sûr, ils vont pas faire de l'ombre à « Aviation et Pilote ».

Je crois qu'à la gazette, ils en avaient marre de l'ULM qui se prend trop au sérieux, ils avaient pas envie de servir la soupe à tous les grincheux de la réglementation, tous les gens bien qui passent leur temps à nous dire

comment on devrait voler en nous sermonnant à grands coups d'expressions toutes faites et rabâchées depuis vingt piges.

Y'en a marre des prêcheurs d'apocalypse qui commencent toutes leurs phrases par « quand le législateur... Et qui casent dès qu'ils peuvent leurs sacro-saints « fondamentaux, et la fameuse dérive (des incontinents) » ou bien je sais plus quelle injonction répétée jusqu'à ce qu'elles aient fait fuir le dernier des postulants au manche à balai...

Non, messieurs, ce mois-ci, c'est Raph Benard qui prend le contrôle, et ça va chier.

Rangez les enfants, et couchez la belle mère, et si vous êtes encore là, alors, bouclez votre ceinture 3 points, on ne fait plus dans le politiquement correct !

« Bienvenue dans la Gazette 2.0 ou devrais-je dire la Gachette 2.0, car le tôleier, il fait pas dans la dentelle. »



Le triangle de la Burle



Fantastique



Raphaël BENARD

Ancien de la Marine Nationale, à 20 ans j'aimais voir passer les super-étandard dans le ciel Brestois. 34 ans plus tard je suis pilote multiaxes sur Ikarus C42 breveté en 2022. Aucun lien de cause à effet, enfin je crois... — Basé sur LFON Dreux. Projet : passer la qualif sur autogire. Mes autres passions, la photographie, la vidéo, l'aquarelle abstraite et la guitare.

Le triangle de la burle (les potaches aimeraient remplacer le r de burle par un n).

Mais qu'est-ce donc que ceci ? Comme dirait le chef Burgonde dans Kaamelott...Pas de quoi pavoiser les ricains avec votre triangle des Bermudes, nous on a le nôtre également.

La burle est un vent régional de secteur nord, soufflant sur les plateaux ardéchois, du Velay ou du Forez à l'est du Massif Central. C'est l'équivalent de la bise. Soufflant habituellement en hiver, la burle est réputée apporter un temps froid, au ressenti glacial. Bon ça c'est pour l'aspect technique mais vous avez bien compris que nous allons nous risquer sur le bizarre et l'étrange. A ce propos, si vous voulez rire ou sourire n'hésitez pas à vous promener sur la toile. Sur le sujet vous aurez droit à des reportages du paranormal à la RMC, TF1

ou NJR12. Autant vous dire que ces « spécialistes » ne sont pas les couteaux les plus aiguisés de la cuisine.

Il y a eu aussi des livres, des articles de presse mais paradoxalement il semble que peu de pilotes connaissent bien cette « légende », ou alors très vaguement... ça reste surtout du régional. Cela dit, niveau scénario, on aurait pu faire un épisode d'X-Files sur le sujet, ou un roman de Stephen King. Et en effet il y a matière. Crashes, appareils non retrouvés, boules de lumière, ovnis etc. Mais ce qui va mettre la lumière sur ce lieu. (approximativement entre le mont Mézenc, le Puy en Velay et le massif du Pilat) c'est l'accident survenu Le 13 mai 1948, vers 18 heures, à Saint-Bauzile. Un avion s'écrase faisant 4 victimes dont Kathleen Kennedy



Cavendish, la sœur de John Fitzgerald Kennedy. Je vais vous faire grâce de la liste de tout ce qui s'est passé dans le secteur (de l'ulm à l'avion de chasse en passant par des vols commerciaux), vous trouverez tout cela facilement par vous-même.

Une fois passé l'aspect sensationnel, en prenant le côté scientifique de Dana Scully plutôt que celui, hasardeux, de Fox Mulder, on se rend bien compte que la plupart de ces cas peuvent s'expliquer. Conditions météo, erreurs humaines, topographie, singularité magnétique etc. Pire encore, en enquêtant un chouïa, on s'aperçoit que la localisation et la fréquence des accidents n'ont rien d'extraordinaire. Il y a autant de cas dans la zone en dehors du fameux triangle (c'est d'ailleurs la même chose pour celui des Bermudes). Et quand bien même, pour les accidents les plus étranges, les données sont trop faibles pour établir une quelconque explication. Nos

amis scientifiques de la « Zététique » se sont penchés sur le sujet et c'est plutôt bien fait.



Mais après tout l'absence de preuve n'est pas preuve de l'absence et ce qui fait aussi tout le charme des mythes et des légendes, il y aura toujours « une dead zone ». A défaut j'espère vous avoir divertie si vous ne connaissiez pas l'histoire et maintenant tremblez donc pilotes superstitieux !!! Vous penserez à moi en survolant la zone !!!

Votre dévoué enquêteur
Topper Harley



Les rencontres de la Gazette



Rassemblements



Eddy GRATON

Pilote paramoteur et autogire, je vis de ma passion tous les jours grâce à mon atelier de maintenance situé sur l'aérodrome de Montaigu-Vendée (LFFW). Conservateur et Progressiste (c'est l'ambivalence des gémeaux, désolé...), je veux démontrer avec les copains de la Gazette, que l'ULM, sous toutes ses formes, est encore bien vivant ! La diversité est une force et une richesse à conserver...

Première Edition

Tout ça pour ça... La convivialité est avant tout la raison pour laquelle nous avons dépensé autant d'énergie depuis le début de cette année ! Il nous fallait trouver une excuse valable pour mettre en route le barbecue, sortir les tables de camping, aligner minutieusement les saucisses et les merguez sur une braise bien chaude. La première édition des rencontres de la Gazette a eu lieu ce samedi 6 avril 2024 et tous les ingrédients se sont naturellement réunis pour nous offrir un événement magique !

Ce n'était pourtant pas gagné !

Poser l'idée à la hâte sur la table (et surtout sur Facebook) était la partie facile du challenge, que

Christophe a encore une fois réalisé avec brio ! C'est un peu sa signature au garçon. On fonce, on annonce et après on bosse et on espère ! Donc le 6 avril, ça sera barbecue à Persan pour qui veut ! Pardon mais combien de personnes ? et la météo ? et le financement ? et l'organisation ? et patati et...

Se mettre des barrières et lister les facteurs limitants est un fâcheux réflexe que l'on a tendance à avoir quand on lance un projet. Si on relativise un peu, dans notre cas, il n'y avait réellement que deux menaces sérieuses : Une météo capricieuse et l'annonce de la venue de pilotes Belges... Côté météo, nous avons eu de la chance !

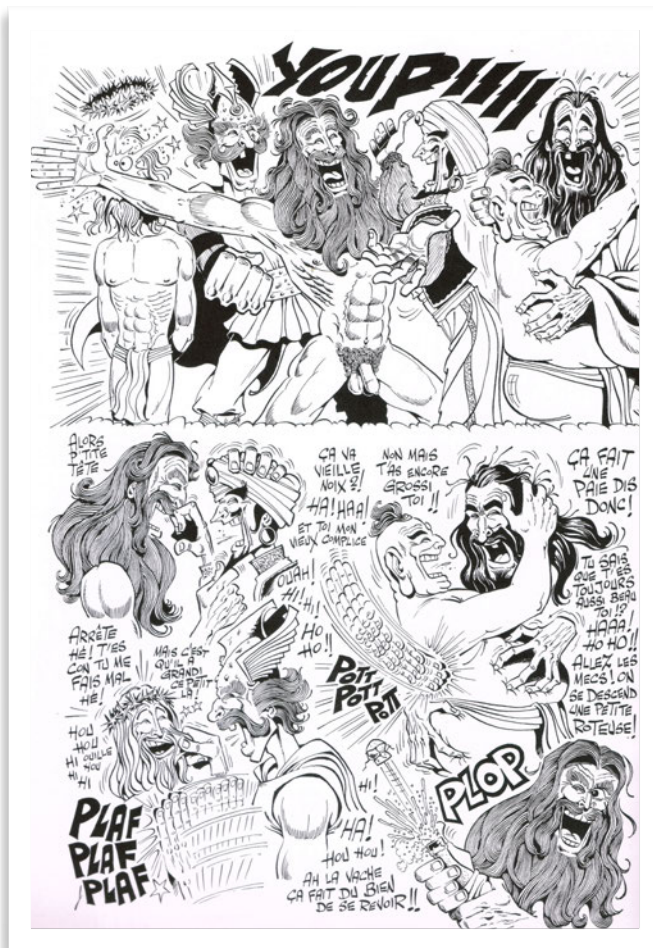
Le jour "J" est arrivé et, pour Julien et moi, nous avons décidé de le précéder d'une journée. Arriver la veille nous paraissait plus sage. Nous avons donc posé les roues de l'autogire à Persan (LFPA) le vendredi, 15 minutes avant la nuit aéronautique (ouf...) pour être accueillis comme des rois par notre ami Stéphane, l'hôte de ces premières rencontres. Je garderai pour moi le déroulé de cette soirée qui n'aurait que peu d'intérêt pour ce canard mais qui me laissera néanmoins des souvenirs indélébiles.

Le lendemain matin, Nous avons rejoint l'aérodrome vers 8 heures pour tout préparer et comme il n'y avait "rien" à faire nous sommes partis voler ! Un pilote ULM, reste un pilote ULM... La liste des tâches était longue mais la météo était favorable alors : on s'aligne et on décolle ! Petit vol en patrouille pour un survol du Château de Chantilly et de ses alentours. Pas mal tabassé et pris de remords pour les préparatifs, nous sommes revenus au camp de base pour attaquer les festivités une trentaine de minutes après notre pathétique évasion.

Alors la Gazette : Fédérateur ou Imposteur ?

Christophe nous rejoint enfin avec les bras chargés de courses, de quoi nourrir un régiment, sans parler des tartes aux pommes faites maison (Je dis ça, je ne les ai même pas vues... mais y paraît que). Enfin les dés sont jetés et les premiers invités arrivent. Tout d'abord les locaux puis les plus éloignés ceux de l'Ouest et du Sud quelque peu aidés par Eole. Nous comptons vite une douzaine de machines et une cinquantaine de personnes armés jusqu'aux dents de victuailles, de bonnes intentions et d'une humeur plus qu'estivale. Ça fait du bien, la mission est réussie !

L'invasion Belge a lieu vers midi, 6 appareils, 12 personnes, 0 frites... Nos courageux Nordistes ont bataillé contre les éléments pour nous faire l'honneur de leur présence. On retrouvera Guillaume et ses amis,



éprouvés par le trajet mais avec la ferme intention de passer une belle journée en banlieue Parisienne.

A la vitesse de l'Éclair !

Je ne peux malheureusement rien vous dire de plus. Le problème avec les bons moments c'est que tu n'as même pas le temps de les savourer. Je regarde ma montre et les prévisions météo, il est déjà l'heure de rentrer. Je lève la tête, les gens sont encore attablés pour la plupart, les moments de rigolades sont à leur apogée, le barbecue encore fumant. C'est toujours le petit moment amer, celui des au revoir. Je salue tout le monde, échange quelques derniers instants complices avec

les collègues de la gazette et remets ma casquette de copilote pour les quatre dernières heures de cette journée 100 % ULM !

Ce fut un premier RDV très réussi. Un grand merci à tous nos lecteurs qui ont fait le déplacement pour partager avec nous cette journée plus que conviviale ! Un énorme coup de chapeau à toutes les personnes du club des Ailes de Persan qui nous ont prêté main forte pour l'intendance, Merci !!

La prochaine aura lieu à domicile. Je, non... Nous vous attendons nombreux sur l'aérodrome de Saint Georges de Montaigne (LFFW) pour les Rencontres de la Gazette numéro 2 le 13 Juillet 2024



Disney se paye la «Grande course»



Humour



Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne
« l'Appel du Rotax »

L'information vient de tomber, Disney vient de racheter les droits de la Grande Course 2024.

Le Studio a pour projet de réaliser un Spin off de la saga Star Wars sur fond de Grande Course.

Apparemment, Mickey Mouse aurait lâché un bon paquet de biffetons au cul du camion pour s'offrir les droits d'exploitation de ce qui sera sûrement un des événements phares de l'année 2024.

On ne sait pas grand chose du projet en question. Comme il l'avait déjà fait avec The Mandalorian, le studio Disney a

eu recours aux mêmes techniques de prises de vue, à savoir un savant mélange d'images de synthèses et d'univers 3D associés avec des images réelles.

Georges Lucas a fait savoir qu'il ne cautionnait pas du tout les choix faits par Disney :

“La Grande Course, c'est un truc d'attardés fait par des vieux ringards qui passent leur temps à picoler et faire des barbecues...”

La Gazette vous livre les premières images du projet .



STAR WARS LA GUEGUEE DANS LA BEAUCE



A FORCE DE COURIR LA TERRE
COMME UN ÉCLAIR,
BRISANT LES MURS DU SON EN
BOUQUETS DE LASERS



LE FIL VERT SUR LE BOUTON VERT



TU CONNAIS LE COUPLE
DE SERRAGE DE CE
TRUC???

FAIS PAS
CHIER!!!



SI ON M'AVAIT DIT QU'IL FALLAIT
FAIRE DU STOP POUR TROUVER DE
L'ESSENCE!!!



ILS COMMENCENT VRAIMENT À ME
LES BRISER AVEC LEURS SUP AIP



Le Vieux Grincheux qui n'en voulait plus du moteur à Pistons...



Humour

Note de l'équipe



Cette nouvelle rubrique vous sera présentée tous les mois. Un petit fourre-tout qui mêle l'humour, le cocasse et dont le contenu pourra être variable d'un numéro à l'autre.



STAGE 2 TEMPS /
3 MOUVEMENTS
AVEC PIERRE POUCHES



Ne manquez pas le stage mécanique orchestré par notre Peyo national qui se fera en marge du Rassemblement Rétromultiaxe en juillet 2024.

Pour l'instant Peyo a la soupape qui grippe un peu, il va sûrement repasser sur le billard pour une grande GV. Mais si tout se passe bien, il sera là, bon pied bon œil pour répandre son savoir sur une horde de mécaniciens avides.

Ça se passe les 8 et 9 juillet pour ceux qui auront dessaoulé du week-end.

Le Stage « 2 temps »
sera orchestré de la manière suivante :

- 1^{er} temps « l'Apéro »
- 2^e temps « la Sieste »

Si à la fin du stage, vous avez assimilé ces deux notions qui sont les fondements de la mécanique gersoise, et bien estimez-vous heureux.

En bonus, il est vaguement question qu'on désosse un Rotax 503, des fois ça peut servir .

L'ARGON pour l'ATLANTIQUE



Ces dernières années, on a vu pulluler dans les salons aéronautiques une quantité impressionnante de machines aux couleurs radioactives.

Fortement inspiré par la mode des supercars flashy chez les nouveaux riches de Dubaï, on est aujourd'hui en droit de se demander si le vert fluo ne serait pas l'apanage des machines à plus de deux cent mille boules...

Le mauvais goût aurait donc un prix ? Oui, et l'addition est salée...

Alors là, quand j'ai appris que Christophe et Aurélie, préparant leur transatlantique, ont largué Magni pour un zinc polonais vert fluo, j'ai cru que j'allais m'étouffer avec mon croissant !

Certes, l'Argon semblait plus adapté (plus de possibilité d'emport, plus d'autonomie.)

Cependant, à quoi bon traverser le grand nord si c'est pour le faire sans souci d'élégance ?

« Eh bien détrompe-toi mon coco parce que le jour où ça tourne au vinaigre, tu seras bien content qu'on voie ton zinc fluo à 10 bornes ! »

Bien sûr, on ne le souhaite pas à nos aventuriers, mais dans leur périple, l'Argon vert Tchernobyl pourrait s'avérer un petit élément de sécurité supplémentaire .



Pilote ULM

3ème jour de la grande course



Un Pou du Ciel tout terrain



Après des semaines de pluies diluviennes, nos chères petites plateformes ULM et aérodromes aux pistes herbeuses se trouvent complètement engorgées. Les pilotes sont renvoyés vers leurs hangars à grand coup de NOTAM persuasifs. Les

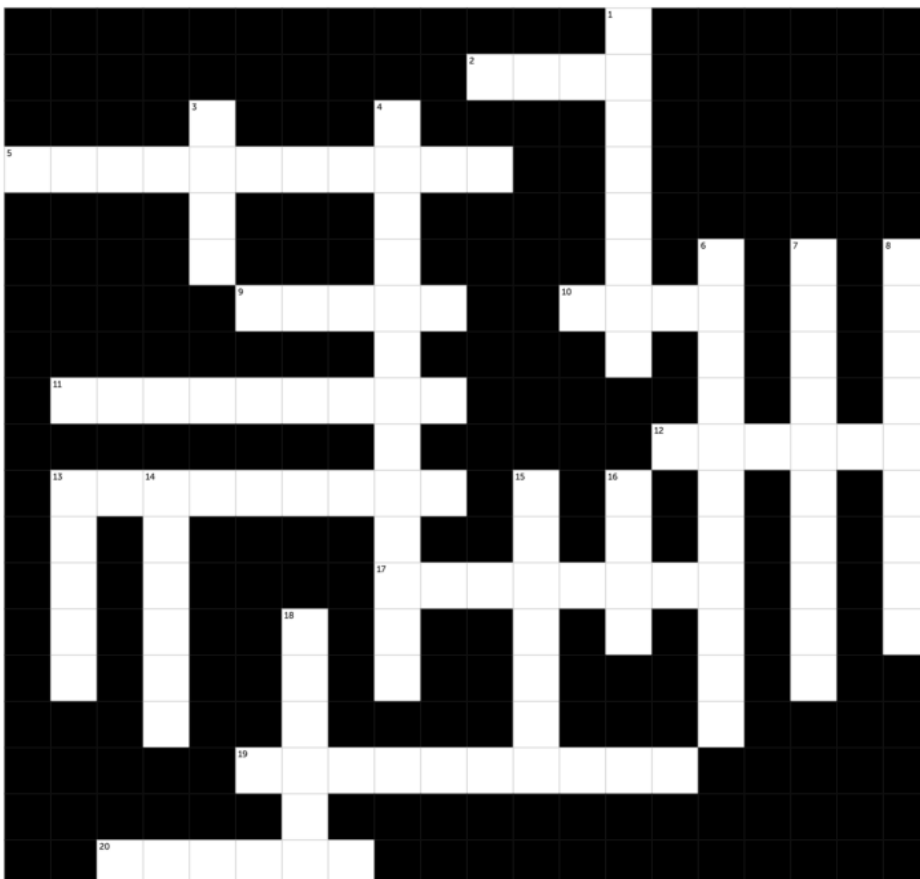
taxiways sont boueux, il n'y a rien à faire, on n'est pas prêt de voler tant que le nord de France n'aura pas séché.

Qu'à cela ne tienne, la société Mignet Aviation fait son grand retour sur le devant de la scène avec un nouveau prototype dérivé du Pou du ciel. Ce modèle est développé en partenariat avec le géant CATerpillar, premier constructeur mondial d'équipements miniers vachement mignons...

Une machine qui va à contre-courant de la tendance actuelle. (On est très loin des lignes aérodynamiques d'un Shark ou BlackWing). L'option choisie pour ce "deux places Côte-côte" c'est le Tout terrain.

On sait peu de choses sur ses performances pour l'instant. La société Mignet aurait cependant quelques problèmes pour faire rentrer ce bel oiseau dans les poids réglementaires .

Les mots croisés de la Gazette



Horizontal

2 le Grand Mendes du 912

5 organe mécanique assurant le mélange entre l'air et le carburant

9 se dit par beau temps quand la visibilité est bonne

10 n'a qu'une envie, c'est de me faire la peau

11 s'oppose au tricycle

12 vous permettra d'emmener un pax en vol

13 mieux vaut l'avoir en cas de collision

17 ce n'est pas un hélico mais ça y ressemble un peu

19 problème causé par le changement d'état du carburant liquide en gaz alors qu'il est encore dans le circuit d'alimentation

20 l'élément de l'avion qui suscite le plus de débats

Vertical

1 On y trouve un atelier de mécanique ULM sympa

3 Manque parfois d'innovation

4 qu'est ce que tu fais en juillet?

6 ceux qui gagnent tout et qui sont champions du monde

7 complètement facultatif sur mon pendulaire

8 je m'aligne et je ...

13 il vient de sortir en version électrique

14 quand tu voles vraiment pas haut

15 les roues en carbon ultra légères pour les ULM

16 rend des services d'information de vol et d'alerte sur des aérodromes

18 le plus célèbre des pendulaires

LA GRANDE COURSE 2024, Répétition générale les 18 et 19 mai.



Très attendue ou très redoutée, la Grande Course reprend du service au mois de septembre 2024. Cependant, pour s'assurer de la fiabilité du système de tracking et du streaming des médias, les organisateurs ont prévu de tout tester en conditions réelles lors d'une virée en Angleterre les 18 et 19 mai.

Une quinzaine de machines partiront de Persan-Beaumont, rallieront Calais pour y ravitailler et effectuer les formalités douanières puis traverseront le Channel pour se poser à Lashenden/Headcorn.

Si tout se passe bien le périple sera documenté et retransmis sur le site www.grandecourse.fr

Si vous souhaitez soutenir la course, n'hésitez pas à vous rendre sur la boutique de "la Grande Course", on y trouve des T-shirt et des Mug sympas.

Les bénéfices permettent de financer l'organisation de l'événement qui demeure ouvert à tous les pilotes ULM et gratuit.

Pour promouvoir la boutique, les organisateurs ont lancé une campagne de communication quelque



Si la terre était ronde, les gens tomberaient!!!



Devant une telle évidence, les gens de la société Garmin sont resté cois.

« Bon sang mais c'est bien sûr, pourquoi n'y avait-on pas pensé ? ... »

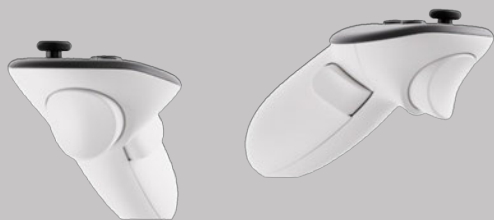
Pour répondre au marché grandissant des platistes, Garmin Engineering a développé un nouveau GPS pour se conformer aux grandes vérités récemment portées au devant de la scène par ces adversaires de la rotondité terrestre.

Le Garmin 495 se décline désormais dans sa version « Flat Brain » pour la modique somme de 995 euros. Il n'y a pas de petits profits...

Plein de nouvelles options sont proposées, notamment un système d'alerte à l'approche des limites de notre planète, ce serait quand même con de tomber dans le vide intersidéral parce qu'on a pas fait la dernière mise à jour...



Bienvenue dans le metaverse



Hausse des loyers, flambée du prix de l'essence, augmentation de l'accidentologie.

Nombreux sont les pilotes qui, confrontés à ces réalités, optent pour une autre manière de voler.

Le virtuel est partout, et la société Reality Labs propose depuis novembre dernier un nouveau Casque de réalité virtuelle, le Meta Quest 3, qui offre des sensations étonnantes quand il est associé à une application de simulation de vol.

Version 1.0.0

Nous avons demandé à Vincent Koslowski aka « le Patrice Carmouze du hangar sud », de tester pour la gazette ce rig VR .

Pour voir la vidéo Test, cliquez sur le lien ci-dessous...



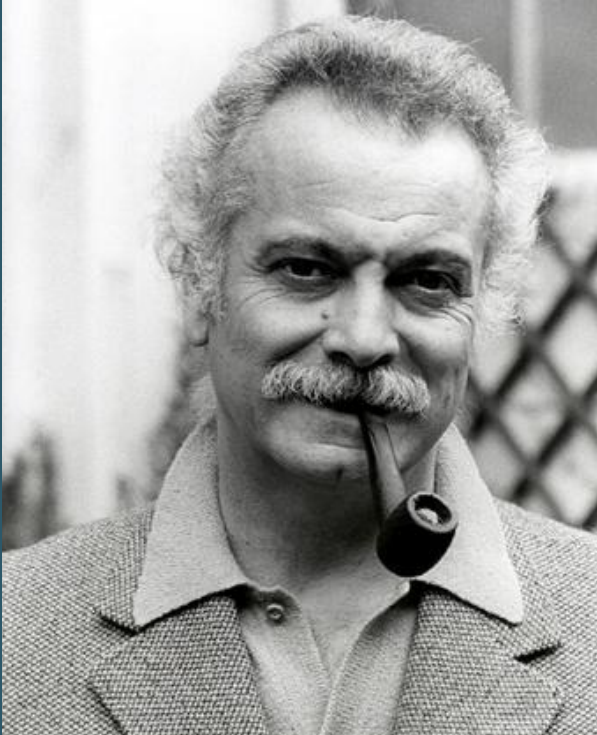
INFO DE DERNIÈRE MINUTE

(De notre reporter spécial).

On s'y attendait mais la surprise est néanmoins réelle. La commission Environnement de l'Union Européenne a décidé lors de sa réunion du 28 mars 2024 que à partir de 2035 les moteurs thermiques neufs équipant les aéronefs de moins de 3500 kg seront interdits. De plus les aéronefs à moteur thermique vendus avant 2035 ne devront plus utiliser que du biogaz. Afin de permettre aux utilisateurs des aérodromes et bases ULM de produire au maximum l'énergie qu'il utilisent, des subventions européennes seront octroyées pour financer l'achat de bovins et ovins ainsi que la production d'énergie solaire pour les aéronefs à motorisation électrique. Des dérogations pourraient être obtenues pour les aéronefs de plus de 50 ans .



La chanson de l'ULM de Raphaël Benard



L'ULM LA MAUVAISE RÉPUTATION

L'ulm, sans prétention
à mauvaise réputation
Qu'je me démène ou que je reste coi
Je passe pour un je-ne-sais-quoi

Je ne fais pourtant de tort à personne
En traçant ma nav de petit bonhomme

Mais les braves gens n'aiment pas que
L'on suive une autre route qu'eux
Non, les braves gens n'aiment pas que
L'on suive une autre route qu'eux

Tout le monde médit de moi
Sauf la gazette, ça va de soi

Le jour du 14 juillet
j'aime rencontrer les autres fêlés
L'aviation qui marche au pas
ça ne me regarde pas

Je ne fais pourtant de tort à personne
En écoutant que mon rotax qui sonne

Mais les braves gens n'aiment pas que
L'on suive une autre route qu'eux
Non, les braves gens n'aiment pas que
L'on suive une autre route qu'eux

Tout le monde me montre du doigt
Sauf la gazette, ça va de soi

Quand j'croise un pilote malchanceux
Poursuivi par un petit rageux
J'lance la patte et, pourquoi le taire ?
Le p'tit rageux se retrouve par terre

Je ne fais pourtant de tort à personne
En laissant voler un pilote hors normes

Mais les braves gens n'aiment pas que
L'on suive une autre route qu'eux
Non, les braves gens n'aiment pas que
L'on suive une autre route qu'eux

Tout le monde se rue sur moi
Sauf la gazette, ça va de soi

Pas besoin d'être Jérémie
La paperasse c'est la chienlit
S'ils trouvent une corde à leur goût
Ils nous la passeront au cou

Je ne fais pourtant de tort à personne
En suivant les chemins qui ne mènent
pas à Rome

Mais les braves gens n'aiment pas que
L'on suive une autre route qu'eux
Non, les braves gens n'aiment pas que
L'on suive une autre route qu'eux

Tout le monde viendra nous voir pendu
Sauf la gazette, bien entendu !

Dans vos agendas !



Quand : mai 18 @ 8h00 - mai 19 @ 17h00

Quoi : Rassemblement Gyros et hélicos au Bois de la Pierre



Quand : 18-19 mai 2024

Quoi : Le temps des hélices 2024 – D-DAY-80

Où : Aérodrome de Cerny

La Ferté Alais Aérodrome Plateau Arsenal
CERNY, France



Quand : 18-19 mai 2024

Quoi : WEEK-END EN ANGLETERRE

Où : Aérodrome de Persan-Beaumont Bernes sur Oise, France

Un week-end chez nos amis anglo-saxons au départ de Persan à destination d'Headcorn. Ce n'est pas une grande aventure mais l'occasion pour les pilotes de goûter à l'expérience du vol au delà de nos frontières, avec un petit vol au dessus de la Manche, un dédouanement à Calais... Les pilotes sont autonomes sur la navigation [...]



Quand : 22 mai au 4 juin 2024

Quoi : Rallye ULM TUNISIE 7 / 2024

Où : Tabarka
Tunisie



Quand : le 8 et 9 juin de 11h à 18h

Quoi : Week end découverte
au Val de Reuil «L'aviation au féminin»