



1000 km en ULM pendulaire électrique

Page 5







GPS Art: Le dessin à main élevée



La Flamme Olympique à Granville

Page 19

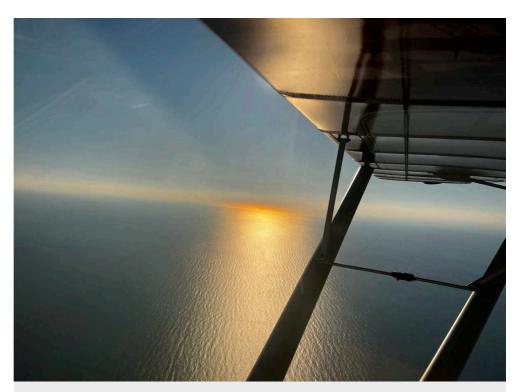
Page 28

Page 34

Paramoteur Pendulaire Multiaxe Autogire Aérostat Hélicoptère

Sommaire de la Gazette du mois de juillet 2024

L'editorial de Guillaume	page 3
1000 km en ULM pendulaire électrique (Fin)	page 4
Filmer son vol (partie 2/2)	page 9
Ces gens-là	page 12
«S'il suffisait d'oser» Partie 2	page 15
Le FK9 Mk VI est servi. A consommer sans modération!	page 19
Le rêve d'Icare sous toutes ses facettes – épisode 4	page 23
GPS Art: Le dessin à main élevée	page 28
Cap à l'Ouest L'Île d'Oléron !	page 31
La Flamme Olympique à Granville	page 34
Rejoignez la Gazette	page 37
Kambouis Vulg'Air - La Pompe à essence mécanique	page 38
Vers un Nouveau Départ	page 41
Opération Blériot, de Persan à Headcorn	. page 44
«Weekend Fly» donne des idées à vos balades aériennes	. page 48
Le Bazar de la Gazette	. page 51
Dans vos agendas	. page 60



Editorial

L'été, Le soleil, La mer, La Montagne, Les vacances, Et, les vols en ULM!



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!

Et bien voilà! Je suis ravi de succéder à **Christophe Guyon** pour prendre en charge la rédaction ce mois-ci.

Nous voici maintenant au mois de Juillet, c'est l'été, le soleil, la plage ou la montagne bref les vacances! Ce numéro sera donc en partie dédié à vos moments d'évasion, de rêve et de camaraderie.

Pour ceux qui nous suivent depuis le début, ou pour ceux qui nous rejoignent maintenant, le rédacteur en chef de la Gazette de l'ULM change chaque mois. C'est un relai que l'on se transmet entre-nous à la manière de la flamme olympique. Ainsi chaque mois, le rédacteur en chef apporte sa vision de l'ULM avec ses propres valeurs. Les professionnels du métier peuvent y voir une mauvaise direction car en effet cela ne permet pas de conserver une ligne éditoriale claire et régulière, mais je considère que la Gazette de l'ULM est avant tout un moyen de partager notre état d'esprit et notre vision de notre discipline. Nous ne sommes pas journalistes professionnels, et nous n'avons aucune prétention autre qu'être des pilotes amateurs, tous réunis par un projet commun articulé avec notre rêve de voler, car je dois bien l'avouer chaque vol est unique et ne fait qu'amplifier le rêve du prochain vol. Chaque auteur écrit avant tout avec son coeur et on le ressent beaucoup dans les lignes, j'ai toujours affirmé que le passionné est toujours passionnant lorsqu'il parle de sa passion.

Je vous souhaite de prendre beaucoup de plaisir à lire ce numéro au bord d'une piscine, sur une plage, dans le train, l'avion ou même au bureau car après-tout, quand le chef est en vacances, ce sont aussi les vacances au bureau! Chut!!!!

Bons vols, bonnes vacances, bon courage si vous travaillez aussi!





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 ».

Sonnen – Frymburk (République Tchèque)

Après un départ sportif le reste du vol se passe bien. La frontière autrichienne est rapidement traversée puis, après une demi-heure, celle de la République tchèque ainsi que le lac artificiel du barrage de Lipno.

L'aérodrome de Frymburk est perdu sur une colline au milieu d'une clairière. Je suis prévenu que les infrastructures sont basiques, il n'y a pas d'électricité et il faudra me débrouiller seul. Je survole l'aérodrome en cherchant la manche à air. Il n'y en a pas. Je choisis la piste en fonction de ma vitesse en vent arrière et atterris tant bien que mal sur une piste rudimentaire.

Après avoir replié mon aile, je pars à pied en direction du village à 6 km. Rapidement un jeune sympa me prend en stop, parapentiste il m'apprend que la région est un spot renommé. Après avoir sorti de l'argent tchèque je me mets à la recherche d'un logement pour pouvoir recharger mes batteries. Mais on est le weekend en pleine période de vacances, tout est

complet dans cette petite station touristique. Finalement, grâce à ma minuscule tente, en insistant, on m'accepte dans un camping. Je repère un père de famille désoeuvré et lui explique mon problème. Tout d'abord surpris, puis curieux, il accepte de m'accompagner en voiture chercher mes batteries à l'aérodrome et le soir m'invitera à un barbecue avec sa famille et quelques amis. Coup de chance, pêcheur passionné donc lève-tôt, le lendemain il me proposera de me ramener à la première heure à l'aérodrome.



Frymburk - Kramolin

Ma prochaine étape est Kramolin 50 km plus à l'Est. Grâce à Marek, le responsable de l'aérodrome m'attend. Vojtech m'emmène chez un copain qui a une pension et où je vais pouvoir recharger mes batteries. C'est dimanche tout est fermé. Il négocie avec des voisins que je me joigne à eux pour partager leur repas. Je découvre la Tchéquie profonde et même si je n'ai rien mangé depuis le matin, le repas a de la peine à passer. Je mettrais deux jours à le digérer et décide de continuer dès le lendemain pour Dobersberg en Autriche.



Kramolin - Dobersberg (Autriche)

Le lendemain matin il commence à pleuviner lorsque je me prépare, mais en direction de l'Est le soleil n'est pas loin. Je décolle sous un ciel qui restera chargé jusqu'à ma destination en Autriche. J'apprécie encore une fois de pouvoir traverser les frontières d'Europe sans



aucune formalité. J'atterris à Dobersberg, un magnifique terrain de vol à voile, aujourd'hui désert vu la météo. En fin de matinée un pilote arrive au local C et me propose un hangar où je peux à la fois recharger mes batteries et mettre mon aile à l'abri pour la nuit. J'emprunte un vélo, part au village à la recherche d'une chambre et de quoi me restaurer car comme d'habitude je n'ai que quelques amandes et fruits secs dans l'estomac (et plus de chocolat . Ma prochaine étape de près de 60 km nécessite que je n'aie aucun vent de face. La chance me sourit deux jours plus tard.

Dobersberg – Znojmo

Après avoir calculé mon point de non-retour qui se situera par hasard juste à la frontière tchèque, je décolle, cette fois sous un ciel bien dégagé. L'atmosphère est calme. Je calcule régulièrement ma consommation et la distance qui me reste. Tout va bien.

A nouveau en Tchéquie, j'admire la disposition particulière des villages que je survole incognito à basse altitude. Avant d'arriver à Znojmo je vais devoir survoler une grande zone de forêt protégée. Je repère les clairières utilisables en cas de besoin. Puis heureux d'avoir effectué une de mes dernières longues étapes j'atterris à Znojmo. J'apprends alors que le chef de place que j'avais essayé de contacter sans succès les jours précédents, est décédé de manière subite la semaine précédente.

Znojmo est une agréable petite ville de Moravie du Sud. Elle est connue pour ses vins et ses plantations de fruits et de concombres. Le centre-ville touristique est bien préservé mais d'autres importants bâtiments historiques attendent vraisemblablement quelques subventions pour être réhabilités. Je profite d'une petite

pension pour me reposer car la canicule a gagné l'Est de l'Europe. La fatigue commence à se faire sentir, les paysages deviennent plus rébarbatifs et l'idée de m'arrêter après ma rencontre avec Marek fait son chemin. Le ciel de l'Ukraine est toujours interdit et celui de Pologne passablement occupé par les forces aériennes de l'OTAN.

Znojmo – Miroslav

Miroslav n'est qu'à 25 km au Nord de Znojmo. Heureusement car le vent est contraire et je mets plus d'une demiheure pour y arriver. C'est une petite ville sans charme particulier. Mais il est intéressant de sentir l'atmosphère de ces localités plus représentatives que

celles, touristiques, que l'on visite généralement. Je trouve une petite chambre pour routier dans une station service à l'entrée de la ville. Vratislav, le contact que m'a trouvé Marek à Velke Pavlovice, ma prochaine



destination, m'apprend que je vais arriver la veille de la fête annuelle des costumes de cette région viticole. Je décide d'y rester un jour de plus que prévu pour profiter de cette chance.

Miroslav - Velke Pavlovice

Je ne sais pas trop pourquoi mais cette photo de la route que j'emprunte à l'aube pour me rendre à pied à l'aérodrome symbolise le sentiment de liberté que je





cherchais dans ce voyage. Je souhaitais partir seul et je réalise chaque jour à quel point ce choix était important pour moi après la responsabilité et la charge émotionnelle du projet Handiflight autour du monde. Il fait déjà très chaud. Je décide de voler en short, pas très photogénique mais combien agréable.

L'air est très calme. Après avoir longé plusieurs grands lacs, j'atterris à Velke Pavlovice, magnifique piste depuis en haut, mais très bosselée une fois posé.



La fête des costumes de Velke Pavlovice

Vratislav ne rentrera de weekend que le lendemain mais il a demandé à un ami de venir me chercher et de m'amener avec mes batteries à une pension qu'il a réservée. L'après-midi la fête commence, tout le village y participe. On est au cœur d'une région viticole. Le vin coule à flots, les femmes ne sont pas en reste, mais malgré la canicule, les excès sont étonnamment rares.

Le lendemain la fête continue, les femmes ont changé de costumes. Vratislav me fait déguster une bonne douzaine de vins de la région avant de m'inviter chez lui où sa femme nous a préparé une copieuse collation, bienvenue pour atténuer (un peu) les effets de l'alcool.



Le lendemain je prends congé de Vratislav et décolle en direction de Kyjov à seulement 30' de vol. Un vol sans histoire sur des vignobles à perte de vue. A l'arrivée l'aérodrome est tellement grand qu'il est facile de confondre les taxiways avec les pistes. Vladimir m'attend mais me laisse rapidement pour faire voler quelques enfants. Le plus jeune est très fier de s'asseoir sur mon tapis volant.

Il fait à nouveau une chaleur étouffante. Ma décision est prise. Mon voyage s'arrêtera là. Marek me rejoint une heure plus tard et en fin de journée me fait découvrir en vol sa région.

Quelques mois seulement après un accident de parapente qui le laisse paraplégique, Marek décide de revoler, se met à la recherche d'un ULM, trouve un Tecnam P92, l'équipe d'un malonnier, apprends à le piloter puis quelques années plus tard devient instructeur ULM 3 axes. Il forme maintenant d'autres pilotes en situation de handicap au sein de son association Aves Bohemica.

Quelques jours avant mon arrivée il a traversé son pays puis la Pologne et atterri en Lituanie après un vol non stop de 970 km en 6 heures rendu possible par l'installation d'un réservoir supplémentaire réalisée par lui-même.

A Mažeikiaien (EYMA) en Lituanie il refait les pleins, dort sous tente et le lendemain reprend la route en sens inverse. Il aura parcouru près de 2000 km en 48 heures. Lorsqu'on connait les difficultés auxquels une personne paraplégique doit faire face dans sa vie de tous les jours, on ne peut qu'être admiratif devant une telle passion et une pareille détermination à retrouver le plaisir de voler après un accident qui aurait dû le clouer au sol.

Je vais rester deux jours chez lui et sa sympathique épouse Paola, physiothérapeute. Ils me font découvrir leur charmante ville, Kromeritz, ainsi que dans la région un des plus intéressants parc zoologique que j'aie eu l'occasion de visiter.



Puis je prends le train pour venir chercher en Suisse ma voiture (évidemment électrique) et après quelques jours de repos (et une bonne fondue je refais le trajet en sens inverse en ne faisant que trois arrêts (aux bornes de recharge). Après avoir démonté mon chariot et fixé solidement mon aile sur le toit, je rejoins en moins d'une journée mes montagnes et retrouve avec plaisir mes voisines.

Epilogue – Eloge de la simplicité et de la lenteur

Que retenir de ces 1000 km en 40 jours dont 21 de vol? – Tout d'abord l'exceptionnelle fiabilité de tous les éléments de ma motorisation (moteur, contrôleur, batteries et chargeurs) due à sa simplicité mais aussi au sérieux et à l'expérience de son concepteur. Soigneusement hangarée j'avais pu l'apprécier depuis longtemps mais pas en voyage où la plupart du temps pliée ma brave trapanelle restait dehors seulement protégée par une bâche.

Ne pas devoir s'encombrer de divers outils, pièces de rechange et consommables est aussi un avantage appréciable, de même qu'il est plus facile de trouver une prise 230V que de l'essence (et pas besoin de s'inquiéter de la qualité, sans parler du prix).

Sa fiabilité et aussi sa discrétion permettant de voler à une altitude idéale (selon moi entre 150 et 300 m/sol) pour admirer l'exceptionnelle diversité de notre continent, à une vitesse (60 km/h) qui devient un avantage (aussi pour poser aux vaches ; -), nous ouvre un nouvel « usage du ciel » passionnant.

Bien évidemment la météo nous empêche parfois de voler mais d'abord celle-ci est plus facile à prévoir sur 60 km que sur 600 et de toute manière, dans l'aviation de loisir, nous savons bien que : « Prendre son temps est le meilleur moyen de ne pas en perdre »

Nicolas Bouvier, écrivain voyageur Bons vols à toutes et à tous.



Filmer son vol (partie 2/2)









Raphaël Benard

Pilote multiaxes sur Ikarus C42. Guitare et Ukulélé. Saltimbanque. Ménestrel. Peintre abstrait. Photographe. Vidéaste approximatif et malheureusement pour vous, rédacteur à la gazette.

Le Matos

En préambule je vous confirme que je n'ai aucune action chez les fabricants que je vais citer mais je vais bien devoir y être obligé. Alors oui ça fait plus de 2 mois que je devais attaquer la partie technique puisque le premier volet s'attardait sur l'aspect esthétique et j'ai enfin le courage de m'y atteler. On ne va pas se mentir les enfants, les "action cam" sont quand même aujourd'hui la façon la plus pratique pour filmer son vol. Elles sont petites, faciles à installer avec peu de prise au vent pour l'extérieur.

Il est facile de s'y perdre avec toutes ces offres.

Alors certes si GoPro a longtemps eu le monopole qualitatif sur la caméra sport, aujourd'hui la concurrence est rude et des marques comme DJI (célèbre pour ses drones) ou Insta360 ont aussi leurs atouts. Avez-vous besoin des dernières sorties des constructeurs? Oui et non. Tout va dépendre comment



vous utilisez votre matériel et il faut en connaître aussi toutes les spécifications. Dans l'absolu, évidemment pour les plus aisés, avoir plusieurs cams est un avantage pour avoir des cadrages différents. Souvent (bon pas tout le temps je l'accorde) le dernier modèle d'une marque qui vient de sortir n'apporte que des





(quoique ça peut donner un effet oldschool parfois). Au pire vous pouvez jouer avec du contre-jour pour le fun sous un coucher de soleil.

améliorations à la marge. Ce qui est une aubaine puisque le prix du modèle précédent chute de 30 à 40%. Dites-vous bien qu'il existe aussi un large marché de l'occasion qui permet de faire des bonnes affaires et de s'équiper à moindre coût.

Alors comment choisir? Certains critères peuvent vous aider:

La qualité de l'image, sa définition: Les derniers modèles sont tous équipés de la 4k voire de la 5k. Mais attention il faut aussi avoir une carte graphique et un ordinateur suffisamment puissant pour générer un film, sinon la désillusion sera au rendez-vous, sans compter le temps de traitement lors du montage. Sinon l'avantage d'avoir une plus grande définition vous permettra de recadrer votre film sans trop perdre en qualité.

Le nombre d'images par secondes: Ou fps. C'est ce qui vous permettra d'avoir des ralentis (slow motion) de qualité. Plus la fréquence est élevé, plus propre et fluide sera le ralenti – tu sais, quand tes roues frôlent la piste au moment du touché par exemple (oh regarde maman quel bel atterissage que j'ai fait!!!).

La stabilisation: Elle doit être présente. Les anciens modèles proposent une belle stabilisation en HD, les nouvelles en 4k. Mais bon, c'est essentiel quand tu te fais secouer par des thermiques. Une vidéo qui a des crises d'épilepsie, c'est pas génial.

Inconvénients: Ces caméras sont dotées de petits capteurs, dans une luminosité faible vous allez avoir une image dégradée, bruitée

Caméra 360 ou fixe?

Un peu des deux mon général. Certes la vidéo brute déformera l'image mais chaque constructeur propose un logiciel gratuit de post-traitement afin de choisir le type d'image voulu et surtout de corriger l'horizon afin d'avoir une vision large et non déformée de votre film. L'avantage est que vous pouvez aussi faire des travelling et vous balader dans le paysage, de gauche à droite et de haut en bas. You Tube, par exemple, permet de vous balader avec votre souris sur la vidéo car il prend en charge le format 360. Vous pouvez zoomer ou non et même afficher les données du vol (altitude, vitesse, tracé du vol etc.). Voici une de mes vidéos mais vous trouverez d'autres exemples sur la toile.

Baladez-vous sur la vidéo avec votre souris.

Les nouvelles caméras peuvent aussi indiquer votre localisation GPS en application portable ou sur un bracelet dédié, le tracé du vol, la vitesse, l'altitude etc. Il me semble néanmoins intéressant de mixer caméras fixes et 360 afin de donner plusieurs angles de vues pour son vol, histoire de rendre votre vidéo attractive et pêchue.











Comment les fixer?

Que vous ayez une perche à selfie ou une pince il faut des attaches solides évidemment. Pour un ulm ailes basses, le système avec une grosse ventouse de qualité est suffisante. Acheter du matos pas fiable pourrait vous coûter cher, non seulement pour la perte de votre cam, mais aussi pour les dégâts éventuels sur votre appareil et au sol pour la personne qui se la prendrait en pleine poire.

Selon la configuration de votre ULM, il vous faudra faire preuve d'ingéniosité pour faire au mieux. Je ne vais quand même pas tout vous dire non! eh oh! Et encore je ne vous ai pas parlé des logiciels de post-traitement (peut-être pour un nouvel article si vous n'avez pas décroché en plein vol sur celui-là). Vous

vous doutez bien que j'ai condensé, sinon la gazette de l'ulm se transformerait en roman et ce n'est pas trop le but. Je ne suis qu'un autodidacte et comme moi il vous faudra vous investir dans le temps et mettre quelques sesterces pour arriver à un résultat potable. Faites les choses pas à pas, achetez au fur et à mesure, usez jusqu'à la corde les petites annonces pour ne pas vous ruiner. D'ici-là prenez soin de vous, volez en toute sécurité. En espérant de beaux jours pour de belles images. «Anne, ma sœur Anne, ne vois-tu rien venir ? Je ne vois rien que le soleil qui poudroie et l'herbe qui verdoie.»



Ces gens-là...





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!

Mais qui sont-ils?

Bien que vivant en Belgique, ce n'est pas de la chanson de Jacques BREL dont je veux parler ici mais bien de tous ces gens qui font tourner les clubs en France et partout ailleurs.

ll existerait aujourd'hui plus de 600 clubs en France avec pour chacun un comité de 6 personnes au minimum, cela représente déjà un grand nombre de personnes qui passent beaucoup de temps à faire tourner ces associations.

Il parait qu'ils ont plein de boulot...

Concrètement cela passe par les finances, le remplissage de la citerne à carburant à la station essence du village, l'achat, la maintenance des machines, le suivi des élèves, le suivi des activités, l'organisation des sorties club, les discussions avec les autorités locales, les réunions, les sites internet, la communication etc.



Garder la bille au milieu!

Ces gens-là sont souvent des passionnés qui donnent énormément de temps au club au sacrifice de leur vie de famille, c'est très souvent le cas lorsque les gens sont dévoués et ont envie d'avoir un club qui vit.



Personnellement étant membre du comité du Club ULM Evasion de Maubeuge, j'essaie de garder "la bille au milieu" entre le club d'une part et la vie de famille d'autre part.

Il y'a parfois voire souvent, des désaccords, on pense tous d'une manière différente et nous avons tous de très forts caractères. Mais au final nous avons des structures qui tournent avec des machines en ordre de maintenance et sécurité.

Qu'en disent les autres membres ?

On subit aussi bien souvent la critique, pourquoi faire ainsi ? Pourquoi ne pas donner suite à cette demande ou proposition, pourquoi n'avez-vous pas acheté cette belle machine ou même pourquoi avions nous besoin d'acheter cette machine...?



Parfois on a envie de tout envoyer balader, on passe du temps beaucoup de temps et les gens ne sont jamais contents et feront mieux que toi de toute façon...

Fort heureusement il y'a quand même des gens qui viennent nous voir et nous disent que nous faisons un boulot formidable et osent même imaginer la partie immergée de l'iceberg.

C'est vrai et il faut bien admettre que l'on passe beaucoup de temps sur diverses activités au sein du comité mais on le fait parce qu'on aime ça au fond, sinon on ne le ferait pas.

Et finalement...

Au travers de ces quelques lignes, je voudrais rendre hommage à tous ces gens qui oeuvrent dans l'ombre pour faire de nos clubs ce qu'ils sont aujourd'hui. Je crois sincèrement que tout est bon à prendre pour faire évoluer les structures vers un monde plus moderne afin aussi d'attirer les jeunes pilotes et faire perdurer notre activité.

Merci à Meggy, Julien, Alain, Dominique, Benoît, Pierre, Gilles, Christophe, Nico, Eddy... et tous les autres pour votre dévouement au sein de vos clubs respectifs et aussi de La Gazette!





«S'il suffisait d'oser...» Partie 2





Philippe Morillon

Pilote sur Skyranger Swift / moteur Jabiru, basé à Blois Le Breuil. Participant du Grand Prix de France 2023. Philippe est un pilote avide de liberté et de grands espaces...)

En vol vers la Sardaigne Entre ciel, mer et déboires linguistiques

Un vol épique de la Corse à la Sardaigne! Vous vous rappelez j'étais en Corse à Ajaccio sur le parking aviation générale j'ai arrêté ma fuite d'essence bon c'est OK vous suivez.

Tout est prêt: combinaison de surf, gilet de sauvetage, fluorescéine, GPS. Mon avion, un Skyjab piaffe d'impatience (Skyranger-Jabiru).

"F-JFLJ un Ulm Skyranger au parking aviation générale une personne à bord, 5h d'autonomie pour un vol à destination de La Tana del volo en Sardaigne sous plan de vol demande paramètres"

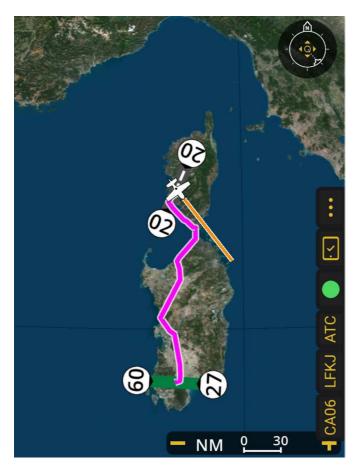
le contrôleur me répond: "Surtout ne dépassez par le plafond de 1700ft, la 20 en service".

Je m'aligne et décolle! Royal, la grande piste pour moi tout seul.





Après avoir remercié la tour d'Ajaccio, je quitte la fréquence et survole la Méditerranée, émerveillé par la beauté des îles Sanguinaires. La traversée s'annonce sans accroc jusqu'à ce que je doive contacter Rome. Ah, l'anglais aéronautique appris un mois auparavant... Autant dire que ça tournait au sketch.



Contrôleur de Rome: «Callsign?»

Je prends vite mon bouquin, feuillette tout en pilotant et je tombe sur le mot, mince il me demande mon indicatif, je rappelle et lui donne. Tout va bien c'est mon premier message en anglais de ma petite vie aéro.

En Sardaigne, l'aventure continue!

Survolant la côte nord-ouest de la Sardaigne, j'évite les CTR avec aisance, mon transpondeur affichant fièrement 7000. Arrivé à La Tana del Volo, je suis accueilli par trois passionnés: Stefano, Carlos et Mariano. Après un accueil chaleureux et une visite de leurs hangars immaculés, la journée se termine sous la tente, bercé par des rêves de ciel bleu.



Accueil formidable à Tana Del Volo

Le lendemain, Carlos et moi faisons un détour par la station essence du village. Ah, la magie des stations à billet! De retour à la base, après avoir fait le plein, c'est reparti pour un vol de neuf minutes vers Il Volo, ma deuxième étape sarde.

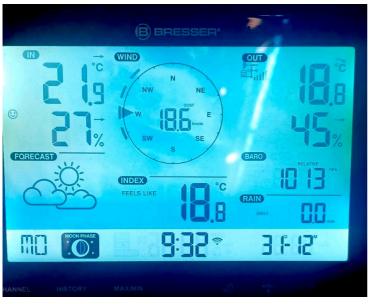
De l'anglais à la turbulence, en passant par des fuites d'essence

Il fallait appeler Cagliari pour ensuite prendre un cap sud-ouest. Ce vol particulier me mène à La Tana del Volo, où je rencontre Giuseppe et Frederico. Mon ULM reçoit une petite réparation: une durite craquelée.

Frederico, en véritable expert Rotax, m'explique les défis des avions voyageurs.



Le surlendemain, réveil à 5h pour un départ à l'aube. Çà commence par une vérif du niveau d'huile, prévol dans l'obscurité et tournage de l'hélice.



On scrute la météo avant de traverser

En combinaison de plongée, gilet de sauvetage et Balise GPS et fluorescine, je m'aligne sur la piste. La montée en altitude pour passer la montagne se transforme en un rodéo aérien. Des turbulences? Non, des montagnes russes!

C'était chaud, ça m'a secoué comme un prunier dans tous les sens, mon sac, moi et ma bouteille d'eau, on a été projetés au plafond, je me suis accroché au tube de structure et d'un coup plus rien, plus de commande, un trou d'air, plus de réponse de mon ulm, ni de pieds ni de manche, j'allais m'écraser sur la montagne, et enfin il s'est mis à revoler. Cramponné à la structure du Skyranger, je survis à une descente brutale avant de retrouver le calme. J'ai bien cru que le voyage allait s'arrêter là!

Cap sur la Tunisie, entre émerveillement et formalités

Direction la Tunisie! Après avoir quitté la Sardaigne, je navigue entre deux zones réglementées. À l'approche de Tabarka, je tente en vain de contacter Tunis. Merci Alger pour le relais. Tabarka en vue, l'atterrissage est royal sur une piste internationale, longue finale sur une piste de 2870m de long et de 45m de large.

J'ai mis 2h20 pour traverser. Je suis très ému.

À la douane, je redoute le pire avec ma carte d'identité périmée, mais le sourire du douanier et quelques flatteries sur la Tunisie suffisent.

Après les formalités, je redécolle pour Bekalta, guidé par les instructions de Flying Tunisia, l'organisateur du Rallye, avec quelques péripéties d'orientation. Atterrissage en vue, j'ai besoin d'un petit break, trop d'émotions en si peu de temps. Je me prépare pour les vacances. Les premiers jours sont rythmés par la découverte des souks et des réparations mineures sur le Skyjab.

En résumé...

Ce vol mémorable, de la Corse à la Tunisie via la Sardaigne, a été une aventure d'émotions intenses, de rencontres chaleureuses et de défis techniques. Entre réparations d'urgence, communications balbutiantes et paysages à couper le souffle, l'aviation légère révèle ses joies et ses frissons.

À suivre : vols en Tunisie et de nouvelles péripéties !



Le FK9 Mk VI est servi. A consommer sans modération!





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.

J'aime tester de nouvelles machines, découvrir l'expérience du vol qu'elles me proposent et pouvoir les

Cette fois, c'est un FK9 que j'ai essayé. Vous me direz que côté révolution, on est loin du compte, cet appareil

existant depuis plus de 3 décennies.

Et pourtant, quand on parle du FK9 Mk VI (6), on peut vraiment parler d'une nouvelle machine dans ce que la nouveauté peut offrir de meilleur quand elle s'applique à un produit qui a déjà fait ses preuves. Le Mk VI, pour le FK9, c'est un peu ce que la TX est à la R16, ce que la Bullitt 2020 est à la Mustang ou ce que la 360 est à la Gopro.... Vous voyez l'idée?..

Coté design extérieur, pour le néophyte que je suis, pas vraiment de changements majeurs visibles au

premier regard. La livrée est sobre et de belle facture.



comparer avec les appareils existant pour en comprendre la valeur ajoutée dans notre paysage aéronautique.



Un beau FK9 Mk VI sur le parking des Ailes de Persan

Les protections de roues sont les modèles classiques de chez FK Planes et présentent l'avantage d'être facilement remplaçables en cas de casse. La dérive est calée sur le design adopté sur d'autres modèles de chez FK Planes avec sa forme en aileron de requin.



Les traits de couleur mettent en valeur les courbes de la machine et invitent à monter à bord.

Soucieux de pouvoir emmener un peu de matériel, je découvre une porte latérale placée derrière la porte pilote en place gauche. Cette porte donne accès à un compartiment à bagage tout à fait honorable que vous trouvez en version 324 litres pour 20kg de chargement ou, si vous optez pour les réservoirs dans les ailes, un volume porté à 475 litres et 30 kg de charge. Perso, c'est cette dernière option qui retient vraiment mon

attention car on passe d'un réservoir à carburant intérieur de 60 litres à 2 réservoirs d'ailes de 55 litres chacun! Pour les nav au long cours, Il n'y a pas photo!

Prêt à monter à bord, je file récupérer mon casque dans ma machine. Je vois au loin que Marc (Pedotti, représentant FK France) me prépare une surprise. A mon arrivée pour embarquement en place gauche, je constate que le siège est reculé à fond et vois bien au sourire malicieux de Marc qu'il souhaite marquer le coup avec mon mètre 95!

En effet, l'installation à bord est facile. L'espace intérieur est généreux avec ses 1m20 de large et permet vraiment, même à une perche comme moi, de s'installer confortablement. Les palonniers sont parfaitement placés, les instruments tombent naturellement sous l'oeil et la main et le champ visuel est impeccable, amélioré considérablement par la disparition des tubes qui auparavant venaient obstruer la vue frontale au milieu du pare brise.

La version essayée est dotée de l'option «volant» iso manche à balai. Dans mon cas, c'est là que les choses se gâtent. Autant l'appareil est très confortable, autant les très.. très grands comme moi auront tendance à éviter l'option volant, qui vient malheureusement taper dans le genou de chaque coté, empêchant de disposer de tout le débattement, à moins de consentir des contorsions de jambes peu agréables et ingérables au quotidien.



Un bel intérieur et des volants à tester impérativement avant de confirmer l'option si vous êtes grands.

C'est pour moi la seule ombre au tableau car pour le reste, cette machine est bluffante de souplesse. les commandes sont douces et précises, l'utilisation des volets se fait dans un chuchotement éléctrique (contrairement à ce que je vis dans mon FK14) on croise tranquillement entre 190 et 200km/h, voire 210 pour la version 100cv. Le constructeur annonce a peu près le même rayon d'action entre le 80cv et le 100cv avec pour ce dernier une distance franchissable variant de 1300 à 1700km en fonction de l'option «reservoirs» choisie, et 1400 à 1800 km pour le 80cv. Dans les

moments où le besoin de puissance se fera sentir, vous disposerez d'un taux de montée de 1000 pieds/min (80cv), porté à 1500 pieds/min sur la version 100cv.

La machine est docile dans le tour de piste, le comportement à vitesse réduite est sain et permet de réaliser une approche toute en sérénité. Je me pose, un peu triste de devoir mettre un terme à ce moment fort agréable mais convaincu du fait que ce ne sera qu'un au revoir car j'ai bien l'intention de revoler sur cet appareil dès que l'occasion m'en sera offerte.



Dans le tour de piste de Persan-Beaumont.

Les options sont nombreuses avec le FK9 Mk VI. L'une de celles qui me séduit le plus est sans aucun doute la possibilité de l'acquérir en train classique. Si le coeur vous en dit, vous pourrez également l'exploiter en tant que remorqueur ou comme ULM école, idéal tant son comportement est sécurisant et pardonne la plupart des erreurs de «jeunesse»!

Voler sur le FK9 Mk VI aura été pour moi une très belle découverte que je vous conseille également de concrétiser si vous envisagez sérieusement d'investir dans un appareil polyvalent, efficace, sûr et esthétiquement très attrayant. Bons vols à tous!

Retrouvez tous les détails du FK9 MkVI sur <u>www.fk-aircraft-france.fr/index</u> .php/nos-ulm/fk-9-mark-vi

https://www.fk-aircraft-france.fr



La version train classique, une tuerie esthétique!



Le rêve d'Icare sous toutes ses facettes – épisode 4





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!

ÉPISODE 4: De la montgolfière à l'ULM!

Nous sommes en 2008.

J'ai totalement assouvi mes envies de vol en montgolfière.

J'ai un business qui s'est développé dans le domaine du tourisme événementiel et j'aspire maintenant à faire des parcours un peu plus longs que les 10 ou 20 km d'un vol classique en montgolfière.

Je retourne donc fréquenter une base connue pour être un centre actif du vol en ULM dans ma région: le terrain d'Épernay-Plivot.

Premier contact pour une remise à niveau de mes compétences et reprise en main d'un ULM. Je commencerai par un X Air avec un instructeur connu pour faire durer le plaisir..., les tours de piste et «le compteur».

Je ne suis pas pressé, ça tombe bien!

Ça tombe surtout très bien car je croise, sur le terrain, un engin un peu nouveau et innovant: Il s'agit d'un Giro MT03.

Un premier essai de vol: Beau look, belle performance. J'adore!

C'est décidé: Je ferai aussi une formation au pilotage de cet engin, parallèlement au 3 axes et avec un autre instructeur, lequel s'avère appliquer les mêmes méthodes que le précédent... Mais l'important est d'avancer sur mon projet.

Je m'apercevrai vite que l'exercice simultané des deux types de vol (3 axes et giro) n'est pas simple et qu'il faut faire attention à ne pas avoir des réflexes trop établis en passant d'une machine à l'autre.

Bref, me voilà embarqué rapidement vers l'autogire et je passerai la qualif pilote et emport de passager pour voler vers de nouveaux horizons. Voilà comment, après avoir goûté au plaisir du vol en delta, à l'étonnante expérience du vol en dirigeable, au mix delta & montgolfière, puis à la fascinante expérience des vols en montgolfière pendant 15 ans, j'en reviens à ce que j'avais à peine effleuré en 1980: le vol en ULM et sa magie.

Je consacrerai l'année 2009 à la préparation pour la qualification autogire que j'obtiendrai en Juin 2010 (J'ai un métier tout de même...) et je ne peux pas passer mon temps sur le terrain J

De 2010 à 2014, je piloterai successivement un MT0 Sport, un XENON, un DTA, et des Calidus d'Autogyro.

Un club particulièrement actif an niveau autogire sur la plateforme d'Épernay m'ouvre ses portes, sous la houlette de Claude Cordelle, personnage passionné et passionnant et, entre autres, membre très actif au niveau de la FFPLUM.

C'est le début de nouvelles aventures qui m'emmèneront loin, ... très loin.



Au passage, tout de même et puisque l'opportunité m'en est alors donnée, je ferai un long vol en ballon à gaz (avec décollage de nuit) en plein mois de janvier 2012, par une magnifique journée anticyclonique.







Nous allons parcourir environ 600 km, d'Est en Ouest, en 10 heures de vol: Une expérience magique de plus!

En 2014, je craque pour un autogire Calidus.



Au même moment, j'en profite pour casser «un peu» (trop) la machine de mon ami Claude (une figure illustre du monde de l'ULM!).

Une erreur au décollage: trop de vitesse et ... «au tapis». 10 ans déjà, Claude: -).

Pas de blessé mais une machine fortement endommagée.



Comme aurait dit Bourvil dans Le Corniaud: La machine... «ben maintenant, elle va marcher beaucoup moins bien... forcément!».

Notre amitié a résisté à cet accident et nous a valu de partager pendant quelques années le Calidus que je venais d'acheter. Le deal fut équitable et a très bien fonctionné sur la base d'un «gentleman agreement». Ça aussi, ça fait partie des belles expériences de la vie!

Claude et moi partageons toujours de beaux vols, chacun dans notre machine et avec un ou deux autres pilotes chevronnés du club qui sont aussi de grands voyageurs.

C'est la fine équipe de Champagne!

Depuis 2014, c'est à bord de mon Calidus que je profite des jolis paysages de France et d'Europe.



La Loire vue du ciel



Lac de Paladru (Isère)

Nous sommes, au sein du club, un groupe de 4 pilotes qui avons l'esprit «voyageur au long cours». C'est un bonheur de partager tous ces moments inoubliables avec cette dream team.



En vol vers l'Italie: passage des Alpes au Mont-Cenis Cela m'a permis tout d'abord de voyager vers l'Italie.

Un autre grand voyage (2018) fut à destination de la Roumanie en passant par l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie.







Passion, quand tu nous tiens!

Le grand tour de 2022 devait être à destination de la Russie mais c'était sans compter sur l'imprévisible attaque de l'Ukraine. Ce voyage fut, bien évidemment, annulé!

La dernière grande aventure date de juin 2023, qui aura vu trois membres de notre club rejoindre une équipée de 21 machines pour un voyage de découverte au départ de France et jusqu'au Nord de l'Écosse (vers les Îles Orcades)

Une expérience magique grâce, en particulier, à une météo exceptionnelle et à une organisation au top (Merci Air Flash!)



Magie d'Écosse



L'Île de Gigha



Extraordinaire paysage de l'Île de Skye



Pacthwork Écossais



Arrivée sur l'Île de Wight



Vol au-dessus du Lochness



Et nous serons allés jusque là-haut ...!



Voilà donc la fin de cette histoire qui, je l'espère, va se prolonger un peu car : « You don't stop Flying when you cet old... »



Allez, Salut les amis... et BONS VOLS!

GPS Art: Le dessin à main élevée





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...

S'élever dans les airs permet, sans contradiction possible, de changer de point de vue. Ce n'est, bien évidemment, pas le seul avantage de cette pratique, mais dans l'aviation de loisir, c'est néanmoins le premier effet recherché par le pilote. Une fois l'appareil en l'air et tous les aspects techniques réglés, votre regard commence à se porter sur l'extérieur avec un oeil davantage rêveur. Si la lumière, la météo ou le paysage s'en mêle, cela risque même de faire naître en vous un sentiment situé à mi-chemin entre la joie et le plaisir. Ce phénomène porte un nom, c'est ce que l'on appelle la contemplation.

Ce terme, à sa genèse, est apparu dans le but d'essayer d'exprimer cette fascination que l'homme portait à l'art et au beau et au vue de ce que peut nous apporter, dans ce registre, notre humble planète, il s'est vite intégré au monde aéronautique. C'est en grande partie pour cette raison que bon



nombre de pilotes laissent s'exprimer, par la photo, la vidéo ou l'écriture, leur pulsions artistiques, leur permettant de transmettre cet effet de contemplation.

L'art, depuis les poèmes de Mermoz, n'a donc finalement jamais quitté le pilote et d'autant plus aujourd'hui grâce aux nouvelles technologies de captations d'images. Mais certains d'entre nous poussent le bouchon encore un peu plus loin en transformant leur GPS en pinceau pour ornementer virtuellement nos paysages.

Fredéric Mallard: Le Picasso du ciel

Je connaissais vulgairement la pratique du GPS Art, qui consistait à dessiner des formes, plus ou moins sommaires, grâce à sa trace GPS, mais ce matin là, quand Fred pose son paramoteur après 2H30 de vol et me tend son téléphone, je reste sans voix devant le tableau. L'artiste, en guise de cadeau à notre chère Sandra Moreels, porteuse de la flamme olympique, vient de dessiner ceci:





C'en est trop, mon phare de la curiosité vient de s'allumer. Soit nous sommes face au plus gros mytho-man de la planète qui bidouille des traces GPS, soit nous sommes en compagnie d'un Maestro de la navigation. Il faut que j'en aie le cœur net!

Premièrement, afin de tuer le bébé conspirationniste dans l'œuf, mettons tout de suite les choses au clair. Fred, en parallèle de ces outils classiques, vole également avec un traceur inviolable, lui permettant d'homologuer ses vols sur Xcontest (la seule compétition de distance depuis la disparition de notre regretté CFDM). Du coup, nous pouvons écarter la piste de l'escroquerie. Le reste n'est que travail et technique. Au fur et à mesure que notre conversation avance, je vois la poésie du dessinateur à main levée sacrifiée sur l'autel de la technologie.



Tout est dans la préparation

Globalement, il existe plusieurs manières de procéder. Soit à l'ancienne, avec une carte papier et des repères permettant des esquisses plutôt basiques, soit avec un support numérique sur tablette sur lequel Fred vient insérer plusieurs calques pour avoir différents fonds de cartes détaillés et une reproduction de l'œuvre à réaliser couplée avec sa trace GPS instantanée. Cette trace GPS lui permet surtout de confirmer son tracé car la latence du GPS lui demande beaucoup de travail de préparation pour anticiper tous ses virages.



Son inspiration lui vient de causes à défendre (il est comme ça le gars!) afin de promouvoir des actions comme le don de sang ou Octobre rose ou de dessinateurs et notamment de tatoueurs spécialisés dans le dessin en une seule ligne. Il retravaille

toujours les dessins de façon à pouvoir décoller et atterrir au même endroit. Artiste oui, mais pragmatique quand même!

Frédéric Mallard est un pilote accompli avec plusieurs titres de champion de France à son actif et même une couronne de champion du monde qui souffle sa dixième bougie cette année. C'est un pilote très expérimenté toujours à la recherche de nouvelles pratiques à essayer. il se raconte même, dans l'arrière pays vendéen, qu'il sera le premier pilote à réaliser un GPS Art en Paramoteur électrique... Mais ça c'est une autre histoire .





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.

Il suffit d'évoquer le nom de «l'Île d'Oléron» pour que les regards s'illuminent. Nombre d'entre nous avons un jour foulé cette terre à la fois accueillante et en même temps terre de pirates en herbe comme j'ai pu l'être

dans mon enfance, qui une fois passé le pont, prenaient pied dans un autre monde.



Arriver à Oléron en ULM, c'est s'offrir une carte postale rien que pour nos yeux

Arriver à Oléron en ULM, c'est s'offrir une carte postale rien que pour nos yeux.

Côté radio, le plus simple est de vous faire accompagner par le contrôle de La Rochelle. Le contact est très sympa et ils gardent un oeil bienveillant sur votre aventure maritime, ce qui est rassurant quand on a pas trop l'habitude de ce genre d'escapade.



Si vous décidez de descendre des Sables d'Olonne, vous passerez verticale l'Île de Ré par le phare des Baleines puis toucherez Oléron par le phare de Chassiron. Prévoyez de l'altitude à foison car même si c'est magnifique, l'eau n'est pas si chaude et la traversée prend un petit moment! Un gilet de sauvetage ne gâchera rien dans votre liste d'équipement à porter sur vous.

Une arrivée plein Est vous permettra d'admirer Fort Boyard avec un survol maritime plus court, alors qu'une arrivée par le Sud vous fera découvrir le pont, avec un magnifique visuel de l'île, étirée sur toute sa longueur. Cette dernière option est aussi la plus simple si l'eau vous rebute.



Une fois au dessus de l'île, il faudra respecter certaines zones protégées très bien identifiées sur nos aides à la navigation, et avoir les yeux grands ouverts car vous ne serez sûrement pas seul à visiter le coin. C'est notamment vrai le long des plages, qui attirent souvent nos ailes pour une virée côtière.

L'arrivée sur le terrain ne présente aucune complexité. En revanche, respectez scrupuleusement les consignes de la carte VAC. Voler à Oléron, c'est aussi veiller à l'harmonie de la cohabitation avec les habitants du coin et les nombreux vacanciers qui occupent les campings avoisinants.

2 pistes vous attendent, même si celle qui doit retenir votre préférence est la piste ULM, la plus proche des installations. Avec ses 515m x 20m, elle saura accueillir la très large majorité de nos appareils. Si vous n'êtes vraiment pas à l'aise, vous pourrez toujours utiliser la piste avion et ses 1011m x 50m!

Toujours bon à savoir, le QFU préférentiel est en piste 10.

Consultez bien les NOTAM de l'aérodrome car les pistes n'étant pas revêtues, il peut y avoir de longues périodes d'inaccessibilité du terrain, surtout hors période estivale.

Une fois au parking, vous constaterez avec joie qu'il ne sera pas nécessaire de planter votre kit d'amarrage. Des chaines scellées au sol sont alignées et accueilleront vos sangles, pour autant que vous ayez pensé à emmener vos anneaux d'amarrage à visser sous les ailes... (promis cet oubli ne m'arrivera qu'une fois!)



L'accueil est chaleureux et convivial au «Club ULM Oléronais». Inutile d'emmener des bidons! Joël s'occupera de vous. Si vous arrivez en dehors des horaires de fonctionnement du club, il suffit de contacter Joël ou le club durant votre séjour afin de prévoir votre rencontre. Il est possible de régler en espèces ou en CB.



Pour vos déplacements, vous pouvez louer des vélos directement à l'aérodrome. A partir de là, à vous les pistes cyclables et les merveilles d'Oléron!

Ma recommandation absolue pour un déjeuner ou dîner réussi à 20 minutes en vélo de l'aérodrome: «Chez Seb» situé au Port du Douhet. En plus d'avoir pour vous une équipe adorable, vous y mangerez divinement bien pour un budget tout à fait raisonnable.

Peut-être avez-vous suivi, fin juin, les aventures du 1er «Rallye de l'Atlantique» avec pour point d'ancrage quotidien le terrain d'Oléron? Je crois bien qu'il se trame déjà, au regard de l'engouement suscité par cette première, une édition 2025! J'espère pouvoir en être. Et vous, serez-vous là?



La Flamme Olympique à Granville





Auteur

Sandra, pilote de paramoteur dévouée et figure de proue de l'ULM, est également compétitrice et mère d'un petit garçon. Elle s'investit activement dans la sauvegarde de l'aérodrome de Saint-Romain et siège au comité régional de la FFPLUM Normandie. Le 31 mai 2024, elle a eu l'honneur de porter la flamme olympique.

Un Moment Inoubliable

Bonjour la Gazette! Enfin un sujet que j'envisage de pouvoir vous raconter: ma journée Flamme Olympique à Granville.

J'ai eu la chance immense de pouvoir porter la flamme olympique à Granville, dans la Manche, le 31 mai dernier. C'est mon employeur, la Caisse des Dépôts et Consignations, qui a lancé un appel à candidatures en interne l'année dernière et qui a sélectionné 12 porteurs de flamme sur 5000 salariés.

En ce qui me concerne, la passion pour l'ULM et le paramoteur, les résultats aux compétitions, ainsi que mon engagement en tant que bénévole et mon travail de tous les jours en équipes projet pour l'aménagement des territoires ont probablement dû compter.

Ce fameux vendredi 31 mai, j'étais assez désappointée par la météo. Vent et pluie sur Rouen, la même chose prévue à Granville, je me suis résignée en me disant que ce sera un bon souvenir de la météo normande, et j'ai mis beaucoup de vêtements de rechange dans la voiture. Quelle surprise d'arriver à Granville 2h30 plus tard sous un soleil radieux! Un vrai miracle météorologique.





Après le déjeuner, j'ai rejoint le centre régional de nautisme où les porteurs de flamme avaient rendezvous à 12h55 précises. On nous a donné l'uniforme blanc que nous avons endossé, puis nous avons assisté à un briefing nous expliquant les origines de la flamme ainsi que le déroulement de la journée. A 14h30 nous sommes montés dans le car qui a pris la direction du Musée Dior pour nous déposer un par un, tous les 200m, le long du parcours.





C'est là que j'ai commencé à me rendre compte de l'engouement généré par le passage de cette flamme. Nous avons traversé des zones de Granville où la foule était venue en nombre, où beaucoup d'enfants et des classes entières acclamaient la flamme avec enthousiasme, les yeux brillant de joie et d'émerveillement. Nous étions autorisés à faire des photos avec la foule durant 10 minutes après être descendus du car, mais nous n'avions ni le droit de traverser la route ni le droit de lâcher la torche.



Relais de la flamme des Jeux Olympiques de Paris 2024,

Pour ma part, j'ai eu la chance de porter la flamme durant la descente de la Pointe du Roc. Peu de monde sur ce parcours car le trajet était serré et avec peu de trottoir, mais un panorama en hauteur absolument sublime, à côté de la mer turquoise.

Mes proches étaient venus, ainsi que des amis, ce fut un intense moment de bonheur de partager ce court trajet avec eux. Il fallait profiter au maximum de chaque instant car 200m, cela passe vraiment trop vite. Je résistais pour ne pas accélérer et marcher lentement, malgré l'organisateur dans mon dos qui me soufflait «si vous vous sentez à l'aise, vous pouvez courir maintenant!» car nous avions 3 minutes de retard.

Rapidement, on doit rendre la torche et monter dans le deuxième car qui nous ramène au centre nautique. Après de nombreuses photos de groupe, il nous a été offert en souvenir le «cœur de la torche», un anneau de 10 cm de diamètre et 2 mm d'épaisseur en acier dans un coffret numéroté, qui symbolise le noyau et l'axe de symétrie de la torche.

Porter la flamme olympique a été une expérience riche en émotions. Je suis infiniment fière et honorée d'avoir eu cette opportunité unique, et d'avoir durant un moment, représenté mon entreprise, mon sport favori, et les valeurs de paix, d'excellence, de compétition, et surtout de respect, auxquelles je suis extrêmement attachée.

A présent... il faut que j'aide mon fils de 8 ans à réaliser l'exposé sur la flamme olympique qu'il a promis à sa maitresse pour pouvoir venir ce vendredi plutôt que d'aller en classe de CE2...



Ces moments resteront gravés dans la mémoire de Sandra

Rejoignez la Gazette...





Les Moteurs Rotax 912 sont équipés d'une pompe à essence mécanique située sur le côté gauche du réducteur. Cette pompe sert à acheminer l'essence depuis le réservoir vers les carburateurs via le circuit de carburant. Jusque ici tout va bien!

Comment ça marche??

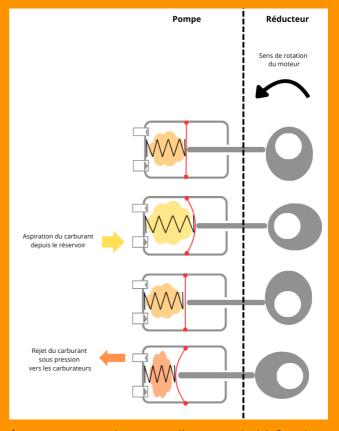
La pompe est composée de deux chambres, séparées par une membrane. La chambre principale est étanche et aura pour rôle de faire circuler le carburant. L'autre cavité accueille la mécanique permettant de faire varier le volume de la chambre principale.

Une came excentrée (c'est le principe d'une came...) à l'intérieur du réducteur, tourne avec l'arbre d'hélice. Par conséquent, plus le régime moteur est élevé, plus la came tourne vite.

Une tige, fixée à la membrane de la pompe est en butée sur cette came et grâce à un ressort de rappel, va suivre la came pour transférer son mouvement de rotation en mouvement de translation pour la membrane.

La membrane sous l'effet de la tige de pompe va se déformer faisant varier le volume de la chambre principale pour créer l'effet de pompe. Des clapets anti-retours permettent de canaliser l'entrée et la sortie de carburant dans la chambre principale.

Généralement (et ceci est valable pour tous les moteurs thermiques) un moteur fonctionne mieux quand il est alimenté en carburant ... Ce qui donne



à notre pompe, le statut d'organe vital! Son bon fonctionnement conditionne le bon fonctionnement du moteur. Une pompe défaillante, ne délivrant pas la pression ou la quantité d'essence demandée, peut entraîner des ratés moteur allant jusqu'à l'arrêt de ce dernier. A l'inverse, en cas de surpression, l'essence peut se trouver contrainte de quitter nos chers carburateurs par les mises à l'air de cuve (Les deux petits tuyaux dont tout le monde se pose la

question de les mettre ou non dans les filtres à air !). Dans les deux cas.... C'est embêtant. Rassurons-nous les pompes à essence sont fiables mais comme toute pièce importante, une durée de vie (calculée de façon savante et compliquée) lui a été donnée au nom de la prévention. Cette durée de vie est de 5 ans. Si vous suivez une maintenance préventive rigoureuse, vous écartez quasiment tout risque de défaillance. Pas mal!

Côté pratique:

Pourquoi 5 ans ?... Et bien parce qu'il fallait bien donner une limite! C'est la faute aux polymères présents à l'intérieur (membranes, clapets, joint spi et joint torique). Chez Rotax, pour connaître l'âge de votre pompe, il suffit de lire le numéro de série gravé sur le haut de corps de pompe. Les deux premiers chiffres indiquent l'année de fabrication.



Si nous sommes fidèle à ce raisonnement, nous ne devrions plus trouver sur nos appareils de pompe dont le S/N commence par 18 ou antérieur...

Origine ou adaptable?

Pour le remplacement de cette pièce, il y a deux écoles : les pros Rotax et les pros Google. Une pompe d'origine Rotax coûte aux alentours des 250,00 € ttc suivant les fournisseurs. Une pompe adaptable se déniche, sans négociation, pour une cinquantaine d'euros. La différence de prix n'est pas négligeable!!

C'est quand même étrange....

Pourquoi une telle différence pour le même produit ? Tout simplement parce que ce n'est pas le même produit. Étant comme saint Thomas, pour la gazette, j'ai tout ouvert. Petit match origine contre adaptable :



Au premier coup d'oeil, rien de flagrant. Ce ne sont pas les même alliage d'aluminium qui compose le corps de pompe mais par principe, nous allons considérer qu'ils sont de qualité identique. Les raccord laitons des entrée et sortie de pompe sont intégrés sur la pompe adaptable. Ils seront a rajouter sur le modèle d'origine. Le drain de pompe est canalisé en laiton sur l'origine et simplement percé sur l'autre. Les dimensions sont identique ainsi que les caractéristique de fonctionnement (pression / débit) Pour le moment, aucune différence réellement notable.

A l'intérieur, cela se gâte...

La platine sur laquelle repose les clapets d'entrée et de sortie carburant de la pompe adaptable est en plastique et les clapets sont de vulgaires champignons en caoutchouc.





Sur la pompe ROTAX, la platine est en aluminium et les clapets sont composés de trois parties : un siège métallique, un ressort de rappel et une membrane polymère double peau.



A noter que les deux pompes sont équipées de crépines en entrée, de conception équivalente.



La membrane, servant a créer l'effet de pompe est une pièce capitale du système. La différence entre les deux produit est... saisissante. La membrane équipant la pompe proposée par ROTAX est composée de trois feuilles d'épaisseur et de forme identique tandis que l'adaptable n'en possède qu'une seule.

Cette dissection nous permet de comprendre qu'en mécanique comme dans tous les autres domaines, il n'y a que rarement de miracle ou de



magie... Quand la différence de prix est très importante sur deux produits identiques c'est que ces deux produits ne le sont pas vraiment.

Je ne suis pas là pour faire un choix ou pour vous conseiller tel ou tel équipement. vous êtes seul responsable de la maintenance de votre ULM, je ne souhaite qu'éclairer votre choix. Pour ma part, disons que je ne suis pas à 200,00 € prêt et que la mélodie de mon moteur me rassure d'avantage que le silence...





Christophe Guyon

Pilote d'ULM pendulaire et 3 axes.

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

Après avoir connu un décollage fulgurant dans les années 80, l'ULM (ultra-léger motorisé) a quelque peu perdu son public ces dernières décennies.

Autrefois synonyme d'aventure et de liberté et popularisé par des émissions mythiques comme Ushuaia de Nicolas Hulot, l'ULM a vu son intérêt diminuer, contrairement aux rallyes automobiles (Paris-Dakar) ou aux courses de voile comme le Vendée Globe.

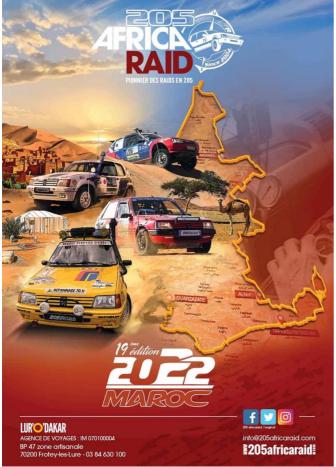
Mais ne nous laissons pas abattre! L'ULM a toujours tout pour plaire: des panoramas à couper le souffle, la sensation de liberté, et une technologie de pointe. Alors, pourquoi ne pas profiter de ces atouts? Le principal obstacle, le coût, est souvent pointé du doigt.

Pourtant, jetons un coup d'œil sur la voile: le prix d'un monocoque 6,50m est sensiblement le même que celui d'un ULM pourtant, la voile a su conquérir le grand public. Le véritable défi pour l'ULM est aujourd'hui de trouver sa voie.

Ce qu'il manque à l'ULM, c'est un défi emballant et médiatisé, un événement qui donne des ailes à cette discipline, au-delà des simples promenades aériennes. Prenons exemple sur la Mini Transat: une course transatlantique en solitaire sur des bateaux de 6,50 mètres, organisée tous les deux ans. Cette compétition, accessible et moderne, attire de jeunes passionnés et bénéficie d'une large couverture médiatique. La liste d'attente pour participer cette course est interminable. La Mini Transat est victime de son succès...







Imaginez une course d'ULM où l'on pourrait suivre les pilotes en direct, avec des vidéos palpitantes diffusées en live sur le web! Une telle aventure serait un véritable tremplin pour les pilotes en herbe, tout comme la Mini Transat l'est pour les skippers de renom. La course en ULM pourrait aussi attirer sponsors et annonceurs, offrant une visibilité précieuse et un lien fort avec le public.

Alors, pourquoi ne pas envisager un événement ULM qui redonnerait le goût du vol? Un défi structuré, captivant et médiatisé pourrait redonner à l'ULM toute sa superbe. Qui sait, dans quelques années, nous pourrions bien assister à une renaissance flamboyante de l'ULM, avec des foules en liesse. L'ULM a encore de beaux jours devant lui, il suffit juste de lui donner un bon coup de boost.

C'est le rêve caché derrière "La Grande Course": Planter une petite graine qui, sait-on jamais, pourrait grandir avec les années et remettre au goût du jour l'esprit d'aventure.

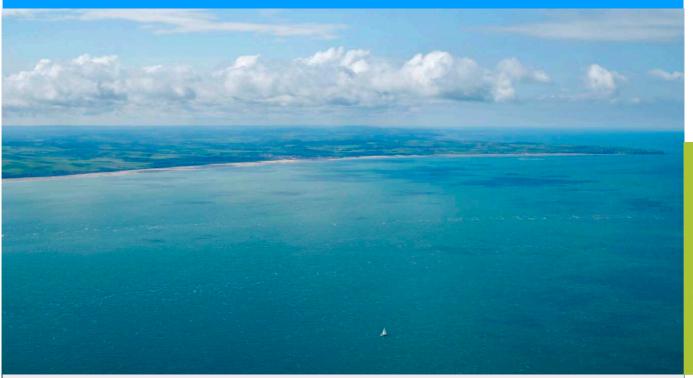


Il y a aussi le "4L Trophy", ou le "205 Raid Africa" qui sont aussi des bons exemples à suivre...

Allez, en route pour le renouveau de notre discipline et n'oubliez pas «Sky is the limit»



Opération Blériot, de Persan à Headcorn





Christophe Verrier

Ma passion pour les avions m'a conduit à commencer par le Vol Libre quelques années après son invention. Ces tentatives plus ou moins réussies en delta et en parapente ont hélas fracturé mon squelette à plusieurs reprises. Ainsi élevé «à la dure» à la science de la circulation dans la troisième dimension, il m'a bien fallu admettre qu'un moteur et un train d'atterrissage à roulettes étaient un plus. Voilà pourquoi, breveté en pendulaire en 1998, je suis revenu à cette discipline début 2022 dans le cadre de la préparation soigneuse de ma retraite et ce, malgré l'outrage infligé à la planète.

«Un exploit modeste, mais un projet mythique» 25 – 26 mai 2024

Par l'un des rares jours ensoleillés de mai 2024, nous volons à 1500 ft en longeant la côte française vers l'ouest depuis Calais, en direction de Sangatte. Vient le moment où nous devons virer à droite. Petit vertige interrogatif style «j'y vais, j'y vais pas?». Légère sensation bizarre dans la poitrine, comme un battement du cœur qui aurait manqué son coup. En même temps, nous ne sommes pas venus là pour tergiverser! Et, tandis que le compas virevolte, le vert profond de la Manche s'empare de notre horizon parsemé des sillages blanchâtres des ferrys presqu'immobiles que nous doublons, et des cargos dont nous croisons la route. Au loin, les falaises de Douvres sont bien visibles.

Le bref pincement de cœur est terminé. L'air est devenu si calme. Les turbulences ont cessé. La radio crachote mais tout ce petit monde est très occupé et ne répond même pas à nos appels. Nous sommes si peu de chose face à ce paysage immense. Pourtant, solitaires dans nos cockpits à ciel ouvert qui n'en sont même pas pour de vrai, la passion nous consume silencieusement.





Le port de Calais



Au loin les falaises de Douvres.

L'idée avait germé à l'aéroclub un matin d'hiver: traverser la Manche et se poser en Angleterre. L'exploit est modeste quand, de nos jours, d'authentiques héros traversent en ULM la Méditerranée pour rejoindre la Tunisie via la Corse et la Sardaigne, ou l'océan Arctique pour rejoindre le Wisconsin via l'Islande et le Groënland. Mais le projet reste mythique: nous emprunterons la route Sangatte-Douvres tout simplement, parce que c'est le plus court survol maritime que Blériot parcourut, pour la première fois en avion, le 25 juillet 1909 à bord du fameux monoplan Blériot XI mû par le moteur Anzani, tricylindre en étoile à soupapes automatiques, développant 25 CV.

A la verticale des eaux vertes, je pense aussi au Grand Cirque de Pierre Clostermann. Lu quand j'étais enfant et jamais oublié, le récit de ses exploits de pilote de chasse français engagé dans la R.A.F. pour la Bataille d'Angleterre se déroule à bord des fameux Spitfire. Je crois alors voir les célèbres chasseurs anglais engager en rugissant le dogfight contre les Messerschmitt 109 et les Focke-Wulf 190 devant les falaises blanches de Douvres.



A moins que ce ne soit un Lysander, cet avion de la nuit qui transporta Jean Moulin et tant d'autres résistants français, ainsi que des pilotes anglais tombés en territoire ennemi, entre les champs de la campagne française occupée redessinés en piste d'atterrissage par les phares des Tractions Citroën et Londres qui incarna si héroïquement une résistance sans compromis au nazisme.

Vol tranquille et sans histoire, calme et voluptueux, avec un 912 qui ronronne placidement. Douvres arrive presque trop rapidement et l'air s'anime de nouveau.

Le patchwork de la campagne anglaise rappelle furieusement le bocage normand. C'est le Kent, un



jardin soigneusement ordonné aux verts éclatants. Nous contournons par le nord les villes couleur brique de Douvres et d'Ashford. Nous traversons l'autoroute A2 dont deux voies en direction de Douvres sont occupées par des poids-lourds arrêtés pare-chocs contre pare-chocs sur plusieurs kilomètres en attente de la douane? Encore un bienfait du Brexit? Déjà le champ d'aviation d'Headcorn et la ligne claire de sa piste en herbe se dessinent à l'horizon.



(Au loin, la piste en herbe de l'aerodrome d'Headcorn)

Le parking avion est plein à craquer. Derrière la barrière, le public est venu nombreux en cet après-midi ensoleillé de samedi. Il n'est pas là pour nous applaudir, mais pour voir les avions ou accompagner les valeureux candidats au baptême de parachutisme. Comme dans les films, les promeneurs étalent leurs serviettes sur la pelouse pour le so British picnic à l'ombre de parasols aux motifs fleuris un peu kitsch façon Wedgwood.





J'aligne non sans majesté mon modeste pendulaire néanmoins scintillant fièrement de ses strobes multicolores à côté des avions de tourisme, n'étant impressionné ni par les hélicoptères dont les rotors tournent encore, ni par la turbine de l'énorme Cessna 208 Caravan des parachutistes qui vrombit derrière moi. Ni même par ces parachutistes qui, soudain, se mettent à pleuvoir du ciel comme la courte averse d'un mois de mai 2024 en région parisienne. Dans un fracas de tonnerre et de fumée s'ébroue l'énorme moteur en étoile d'un Boeing A-75L300 Stearman, biplan jaune rayé de rouge de la Wing Walk Company. Debout au milieu de son aile supérieure, un téméraire badaud prend place en s'attachant au support qui lui permettra de vivre l'excitante expérience d'un vol acrobatique dans cette position. Mais le bruit du moteur nous empêchera de profiter de ses hurlements.



La station-essence-avion est antédiluvienne. La pompe de UL91 est encore plus rustique mais elle me permet de faire le plein directement dans le réservoir comme un vrai avion. Il suffit d'écrire au crayon la quantité pompée (en litres: où sont les gallons?) sur un cahier d'écolier posé sur la paillasse de la cabane en briques, puis de la déclarer, un peu plus tard, à Jeremy, Mister AirTrafficControl, qui rédigera la facture à la main.





Le soir, après des bières partagées au pub local et après le passage des montgolfières, puis des oies sauvages qui, les unes comme les autres, ignorent crânement l'interdiction de toute verticale terrain, un Pilatus PC12 bordeaux nous rejoint pour la nuit sur le parking avion. Mais son équipage s'engouffre dans une limousine rutilante, nous abandonnant à notre nuit de camping, humide mais sous le charme de nos ailes.



Nous commençons à comprendre pourquoi nous sommes venus ici. A Headcorn, l'enjeu n'est pas la peur du gendarme. Personne n'est convaincu que seule la sanction rend possible l'application de la règle. Qu'il s'agisse du fonctionnement de l'aéroport ou de la circulation aérienne, chaque pilote est appelé à exercer sa responsabilité propre pour assurer sa sécurité comme celle des autres. Ainsi encouragée, cultivée et transmise depuis toujours, l'auto-discipline est généralisée. Les embouteillages aux points d'attente ou sur les taxiways se règlent spontanément entre

gentlemen, chacun mettant sa volonté la meilleure pour faire de son mieux.



Mr ATC ne contrôle pas, il informe (et réceptionne les taxes d'atterrissage). Avec humour et courtoisie, il assure que «dans ce pays, on ne clôture pas toujours les plans de vol», une affirmation qui ne cesse de me plonger dans un abîme de perplexité. Ici, l'ambiance est bon-enfant, l'Angleterre vieillotte et attachante, et le dépaysement garanti. La métropole londonienne aux gratte-ciels audacieux, bourdonnante de business, de tolérance et de créativité, paraît bien loin.

Si vous souhaitez entrer dans les détails de la préparation d'un tel vol, vos pouvez télécharger le briefing en cliquant sur ce lien :

https://lagazettedelulm.fr/wp-content/uploads/2024/06/note-preparation-Bleriot-Gazette.pdf

Crédit photographique C. Verrier, P. Sednaoui



«Weekend Fly» donne des idées à vos balades aériennes





Christophe Guyon

Pilote d'ULM pendulaire et 3 axes.

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

C'est par l'intermédiaire d'Hervé Ribet, le pilote expérimenté qui prépare un tour du monde cet automne que j'ai rencontré Rachel, une pilote charmante qui a de bonnes idées pour la communauté des pilotes.

La Gazette: Alors Rachel, qu'est que tu nous mijotes? Après l'Afrique, un autre continent ? C'était quand même gonflé de voler seule avec ton petit bleu, tu ne crois pas?



Rachel: C'était un rêve, (et beaucoup de préparation), qui est devenu réalité. Du pur bonheur, surtout pour l'ulm en Namibie, la liberté, le vol pur, les pistes de sable, ou de rocaille. Après, au Botswana c'était plus avion. A l'époque je n'avais que mon brevet ulm et de la volonté!



La Gazette: C'était quoi encore ton ulm?

Rachel: Un Rans S6 Coyote, une magnifique machine tube et toile solide et confiante que mon instructeur avait construite. Bleue, forcément.

La Gazette: Alors où pars-tu maintenant? Un tour du monde?

Rachel: Non, je laisse la primeur à Hervé! Ce n'est pas un voyage pour moi mais pour tous !

La Gazette: Je deviens curieux. Raconte...

Rachel: Avec Alex un copain pilote de Nynja on a concocté une Application web pour les pilotes

La Gazette: Là, t'es pas si drôle, il y en a déjà plein...

Rachel: Oui mais rien comme "Weekend-Fly"





La Gazette: Et qu'est-ce qu'elle a de particulier ton Application?

Rachel: Elle trouve des destinations originales en fonction des centres d'intérêts et de la météo.



La Gazette: Tu sous-entends que les pilotes ont tendance à n'aller que dans des endroits qu'ils connaissent?

Rachel: Probablement, oui. Et si nous nous offrions des découvertes. Lors de la phase tests de notre App, j'ai joué le jeu à l'aveugle. Je voulais du soleil, du ciel bleu et un endroit pas encore visité. Weekeend-fly m'a fait plusieurs propositions, je choisi Saint Girons d'Antichan. Oui mais pas de bol, l'hôtel à proximité est complet. Nouvelle requête : Aire-sur-l'Adour. (?) Jamais entendu ni d'Adam ni d'Eve. Hotel ? Oui, je réserve. Nav, météo, et plusieurs heures de vols. Bilan : je suis juste enchantée.

La Gazette: Ok, alors l'Appli te trouve des destinations «rechange» en 5 minutes ?

Rachel: C'est ça, en 3 clics! La raison pourquoi Alex l'a créée. Avec la météo qui change sans arrêt on a des difficultés à prévoir à l'avance, si le plan A tombe à l'eau, le temps de préparer le plan B, ton weekend est foutu. Alors Weekend-Fly te fait gagner du temps et tu peux partir quand même...



La Gazette: Pas mal, et ce sont les seules fonctions?

Rachel: Je vois bien que tu ne t'es pas fait un compte avant qu'on se parle!

La Gazette: Euh, j'étais sous l'eau...

il faut se faire un compte avec un password?

Rachel: Oui, mais tu peux utiliser celui d'impots.gouv.fr! non, je plaisante!..

Oui, comme tous les sites Internet, un email, un username... le rituel.. chaque pilote dispose de son profil.

Pour les autres fonctions points forts : une carte avec les stations essences, les évènements aéronautiques et la possibilité au pilote de noter les aéroports, d'indiquer un lien vers son blog, son site web....être suivi.. Le top d'une communauté.



Une carte interactive



Les possibilités de ravitaillement

La Gazette: Tu veux dire que si ton club organise un fly'in à LFWYZ et aimerait toucher plus de monde, il pourrait mettre son évènement dans Weekend-Fly?

Rachel: Eh oui, tous les events sont les bienvenus, avec quelques règles : bien remplir toutes les cases (c'est un programme informatique !) les bonnes dates, le lien web, le terrain, et une adresse email image (je crois qu'on dit ça comme ça, tu sais je suis blonde!)

La Gazette: Ça m'a l'air compliqué.

Rachel: Ça c'est parce que tu es un un homme.

La Gazette: Ok, ok... tu nous as tout dit?

Rachel: Non, ce qui est important c'est que l'utilisateur entre bien ses paramètres : la longueur de piste, le vent qu'il accepte, sa vitesse.. l'Application tient compte de ses données.

Et puis, l'objectif est de couvrir l'Europe.

La Gazette: Ce n'est pas un peu démesuré?

Rachel: Pourquoi ? Nos ULM et avions n'ont pas de frontières, le ciel est grand ouvert — avec ses réglementations, certes. Nous couvrons la France, l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Danemark. Le prochain : Chanel Island ! et après, on verra. On a tellement d'idées!

Et en même temps nous pouvons nous poser sur des toutes petites bases ulm, ce qui est trop génial. L'année dernière j'ai dormi à Jacopeau LF3730, un accueil comme à la maison.

La Gazette: Tu parles d'avions, nous c'est les ulm.

Rachel: Christophe, tout ce qui vole est juste un cadeau. L'app est pour tous. Si je te livre un secret, ma base préférée est Gap-Tallard LFNA. Et tu sais pourquoi? Parce que il y a nos ulm – toutes classes, les avions, les parachutistes et tout le monde cohabite ensemble pour la même passion.

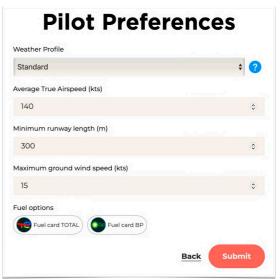
La Gazette: D'accord, mais tous ces services de Weekend-Fly, c'est quand même pas gratuit tout ça?

Rachel: Si et pas tout à fait... Après la phase beta (pas encore de date) tous les pilotes auront accès aux fonctions principales, aux destinations jusqu'à +/- 180 km avec tous les services énoncés. On va faire une version premium pour couvrir les frais de développement qui donnera des distances plus longues et des services en plus. Bien sur on espère charmer les utilisateurs avec nos services personnalisés.

La Gazette: Merci Rachel, d'avoir pris un peu de temps pour présenter Weekend Fly aux lecteurs de la Gazette.

Alors il n'y a plus qu'à se connecter sur https://weekend-fly.com; et, si vous voulez aider notre petite passionnée, faites passer l'information. Plus d'infos sur l'application Weekend Fly sur ce lien...<a href="https://lagazettedelulm.fr/wp-content/uploads/2024/06/infos-patient-luploads/2024/06/infos-

sup.pdf



Le Bazar de la Gazette | Juillet 2024



Un Retour aux Sources : Flying Bamboo réinvente l'ULM Écologique

Dans les années 90, les passionnés d'aviation légère ont découvert la Bambounette, un ULM pendulaire dont le chariot était fabriqué à partir de tiges de bambou. Aujourd'hui, la société Flying Bamboo ravive cet esprit écologique avec la présentation de son premier prototype d'ULM monoplace, dont la cellule est entièrement réalisée en bambou.

Face à la montée des préoccupations environnementales et en réponse aux avions conventionnels en fibre de carbone, Flying Bamboo propose une alternative innovante et durable. Ce nouvel ULM, conçu avec des tiges de bambou soigneusement assemblées et liées par de la cordelette en jute certifiée aviation, marque une avancée significative vers une aviation plus verte.



Flying Bamboo ne se contente pas de revivre les succès passés de la Bambounette, elle ouvre la voie à une nouvelle ère d'aviation durable, où la nature et la technologie coexistent harmonieusement.

Invasion surprise à Château-Thierry : «Marine One» et son armada de Chinook

Petit coup de stress pour Aristide, le mécano hélico de l'aérodrome LFFH à Château-Thierry, lorsqu'une armada de Chinook a soudainement atterri.

Pas de panique, ce n'était pas pour une révision des 500 heures ! Non, c'était Joe Biden et son épouse, accompagnés de tout leur staff, venus déposer une gerbe au cimetière de Bois Belleau.

L'objectif du couple présidentiel: rendre hommage aux quelques 2 289 soldats américains tombés au combat en 1918. Aristide peut respirer, ses outils resteront au repos cette fois-ci!

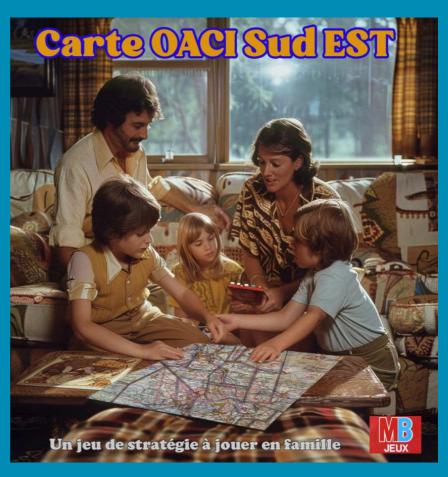


Faîtes chauffer vos méninges et décodez l'énigme de la carte OACI région PACA

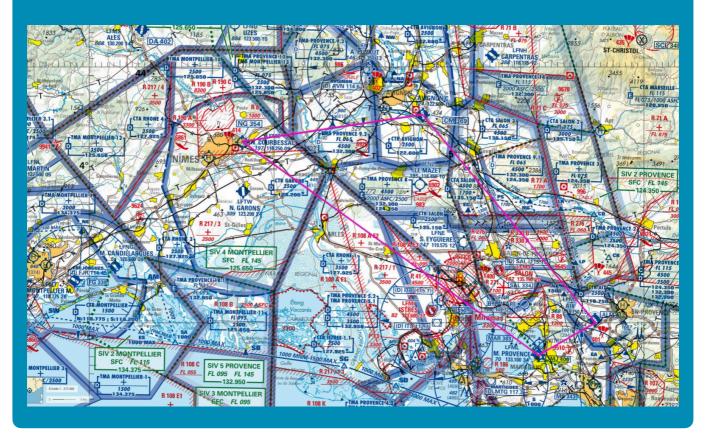
Participez au grand jeu de l'été, orchestré par l'OACI et la Direction générale de l'aviation civile!

Le principe est simple, mais préparez vos neurones : planifiez une navigation entre Nîmes, Avignon, et Marseille. Un véritable casse-tête pour vos méninges, où vous devrez décoder la carte OACI Sud PACA en jonglant avec les ZRT, ZIT, les couloirs AZBA et les zones militaires. N'oubliez pas de consulter les Notam et de ne pas vous tromper de fréquences, sinon vous risquez de vous faire retirer votre licence.

C'est un Tetris cérébrale digne d'un film de Christopher Nolan. Pour couronner le tout, une boîte de Doliprane est offerte dans le coffret. Sans plus attendre, procurez vous la Carte OACI région PACA...



La carte OACI sud EST est un véritable casse-tête à déchiffrer.



Embouteillage dans le ciel pour le barbecue de la Gazette

Voici une carte qui illustre les prévisions de trafic aérien pour le 13 juillet, et on dirait bien que tous les chemins mènent à... St George de Montaigu!

Pour l'occasion du barbecue de la Gazette, les grandes compagnies aériennes ont ouvert des lignes spéciales, histoire de ne pas manquer la rencontre. Les foules sont attendues en masse sur l'aérodrome de St George de Montaigu le 13 juillet pour les festivités.





Les signes du mois de juillet le Lion

Amour : Rugir de plaisir, être le roi de la piste c'est bien mais c'est la lionne qui fait tout le travail. A méditer.

Santé : C'est le moment pour parfaire votre Summer Body, pensez à votre distance de décollage. Quelques mètres de gagnés en tirant sur le manche c'est bon pour les pistes courtes.

Humeur : La réglementation compliquée t'agace ? Vole en zone non contrôlée et va voir tes potes sur des bases ULM privées !

Argent: Le VL3 turbine et le Shark c'est pas pour toi. Il faut revenir aux fondamentaux.





COMMANDEZ VOTRE TASSE "LA GRANDE COURSE" COMMANDEZ VOTRE TASSE "LA GRANDE COURSE"

Quand «Bivouac Coffee» réveille les Pilotes : Une Dose de Caféine pour la Grande Course 2024

Attention, mesdames et messieurs les pilotes ! Cette année, lors de la Grande Course 2024, un nouveau héros s'invite sur le tarmac : le café. Et pas n'importe lequel, celui de "Bivouac Coffee", prêt à soulager vos matins difficiles après une nuit sous l'aile de votre machine.

Imaginez la scène : vous sortez de votre sac de couchage, les yeux ecore mi-clos, les muscles endoloris par une nuit passée à même le sol. Que pourrait-il y avoir de plus réconfortant qu'une tasse de café bien serré pour vous remettre d'aplomb ? Jérôme et Tanguy, les deux entrepreneurs derrière "Bivouac Coffee", ont bien compris ce besoin vital. Leur mission : apporter un bon café aux pilotes endormis.

L'organisation de la Grande Course salue chaleureusement cette initiative. Parce qu'après tout, il n'y a pas de petits profits dans le monde de l'aviation. Il y a toujours une place pour les petites PME innovantes qui savent répondre au besoin le plus vital dans l'aviation: rester éveillé.

Alors, préparez-vous à voler haut et fort grâce à "Bivouac Coffee". Qui sait, peut-être que la prochaine grande invention de Jérôme et Tanguy sera un expresso volant? Après tout, avec eux, rien n'est impossible.

Et pour accompagner vos matins en plein air. Découvrez la tasse officielle en émail de la Grande Course. À seulement 19,75 euros, elle devient votre partenaire incontournable pour chaque petit déjeuner en pleine nature. Ne partez plus sans elle!

La Saga des Rutherford : Quand le Tour du Monde devient une Affaire de Famille... et de Pilotage Automatique

La famille Rutherford semble avoir trouvé la recette magique pour attirer les projecteurs : faire le tour du monde à tout prix, et peu importe si c'est au pilote automatique. La dernière en date à accomplir cet exploit ? Alice Rutherford, tout juste 8 ans. Suivant les traces de sa sœur Zara et de son frère Mack, Alice a récemment bouclé son premier tour du monde, atterrissant triomphalement à l'Aéroport international de Courtrai-Wevelgem. Elle y a été accueillie par une foule de journalistes et d'amateurs d'aviation, tous venus célébrer cette prodigieuse performance.

Mais bien sûr, dans cette famille où piloter semble être une seconde nature, certains osent poser des questions gênantes. Les esprits critiques n'hésitent pas à souligner que la véritable prouesse revient peut-être davantage au pilote professionnel qui a minutieusement tracé l'itinéraire, qu'à la jeune Alice, qui, selon eux, n'aurait fait que suivre les instructions du pilote automatique.

Et comme si la saga Rutherford ne pouvait pas devenir encore plus farfelue, Sam Rutherford, le père d'Alice et Zara, un ancien pilote de l'armée britannique a déjà prévu le prochain coup d'éclat. Tenez-vous bien : Bobby, leur chien, devrait effectuer son propre tour du monde en 2025. Oui, vous avez bien lu. Bobby pourrait devenir le premier canidé à accomplir une circumnavigation en solo, à bord d'une machine volante. On imagine déjà les titres : "Bobby, le chien volant qui surpasse les humains!"

En attendant, la petite Alice savoure sa gloire, même si celle-ci est peut-être partagée avec un tableau de bord un peu trop intelligent. Car, après tout, qu'est-ce qu'un véritable exploit de nos jours, si ce n'est une affaire de technologie bien maîtrisée et d'un bon coup de communication? En tout cas, une chose est sûre : les Rutherford savent comment garder le monde de l'aviation en haleine, avec ou sans pilote.





«Bienvenue chez les Wannabe-Fighter-Jet»

Ah, qu'elle était charmante, cette petite vidéo dévoilée sur Instagram, mettant en scène le VL3 turbine version camouflage, prêt à nous emmener faire un tour en enfer avec son look de chasseur.

Apparemment, à BaisyThy, on se chauffe pour le dogfight. C'est bien les mecs. On peut presque sentir la testostérone en sortie d'échappement. D'ailleurs, on compte sur vous pour partir en Ukraine illico presto, histoire de montrer à ces Soukhoï de quel bois on se chauffe en Belgique. Le monde de l'aviation ultra légère avait-il vraiment besoin de ça? Ça fait vraiment plaisir de voir qu'on a même changé la réglementation pour une bande de millionnaires décérébrés qui ne débandent pas devant une truc déguisé en arme de guerre.

Elle est belle l'innovation... et il est beau le monde que vous êtes en train de nous construire... Brillant, vraiment brillant.



"J'adore l'odeur du Napalm au petit matin, ça sent la " Jean-Baptistes Guisset CEO JMB Aviation.



L'Homme qui voulait être... un ULM

À une époque où la question de l'identité est sur toutes les lèvres, l'équipe de la rédaction de la Gazette a déniché une histoire quelque peu déconcertante. Michel, 57 ans, résident paisible d'Alençon dans l'Orne, a une confession surprenante : il se sent être un ULM avant tout. Oui, vous avez bien lu. Oubliez le mouvement LGBT et les non genrés, car Michel vient de franchir une nouvelle frontière identitaire. Il se considère comme une machine volante.

Lors de notre rencontre, Michel nous a confié: "Depuis toujours, j'ai su que j'étais différent. Tandis que d'autres rêvaient de devenir pompiers ou astronautes, moi, je rêvais de planer au-dessus des champs normands, léger comme un ULM," confiet-il, les yeux brillants. Sa femme, pourtant habituée à ses lubies, n'en revient toujours pas : "Il a toujours été un peu… particulier, mais là, il a vraiment mis les gaz."

La question du genre a été largement débattue, mais Michel apporte une nouvelle perspective. "Je ne suis ni homme ni femme, je suis un ULM," affirme-t-il avec conviction. Et quand on lui demande s'il préfère être un modèle spécifique, il répond en riant : "Oh, tant que je peux prendre de la hauteur, peu importe la marque!"

Les voisins, eux, sont partagés entre amusement et perplexité. "Il a toujours été un peu original, notre Michel," raconte Martine, sa voisine de palier. "Mais bon, tant qu'il ne demande pas une place de hangar à l'aérodrome, ça va !"

La Gazette a tenté de contacter des experts en psychologie aéronautique pour avoir leur avis sur ce nouveau type d'identité. Le Dr. Pouchès, spécialiste des comportements atypiques, déclare : "C'est une première, mais pourquoi pas ? Si Michel trouve son équilibre en se sentant ULM, qui sommes-nous pour le juger ?"

Alors que Michel continue de vivre sa vie d'ULM, il nous laisse avec cette réflexion: "S'accepter tel que l'on est peut parfois nous ouvrir de nouveaux horizons, même si cela implique de se sentir un peu à part." Et sur cette pensée, nous quittons Michel, en espérant qu'il trouve le point tournant de son voyage identitaire.



Le 16^e Rassemblement Air Delta reprogrammé pour le week-end du 30 août à Besançon-Thise

DansLe 16ème Rassemblement Air Delta, initialement prévu plus tôt cette année, a été reporté et se tiendra finalement le week-end du 30 août, sur l'aérodrome de Besançon. Cet événement est l'un des moments clés du calendrier pour les passionnés d'ULM pendulaire. Il offre une occasion privilégiée de rencontre dans une ambiance détendue, avec des pilotes sympathiques et une atmosphère sans prise de tête. Les organisateurs espèrent une météo favorable pour cette édition. Quelques images du RASAD précédent en cliquant le lien ci-dessous:



LE ZU-ARC tour – Bientôt une attraction touristique?

Le célèbre pendulaire d'Olivier Aubert, récupéré par Christophe Guyon fait l'objet de nombreuses convoitises et de demandes de baptêmes.

Face à cet engouement, le nouveau propriétaire réfléchit à une attraction. Un business prometteur et bien juteux qui pourrait financer ses prochaines escapades aériennes. Un guichet est à l'étude avec des formules enfants, adultes et une option vidéo sur clef USB pour les plus gourmand(e)s. Du pop-corn, des boissons, tee-shirts sérigraphiés sont également prévus. Un goût d'aventure pour celles et ceux qui aimeraient poser leurs fesses sur des sièges de légende en peau d'autruche. La Gazette vous tiendra informé bien évidemment sur l'avancée du projet...









Dans vos agendas!



Quand: du 5 au 7 juillet 2024

Quoi : Rassemblement Rétromultiaxe dit «RMX24»
Base ULM de Sainte-Thorette LF1853 La Perrière

Sainte Thorette, France

Que vous soyez Pilote de multiaxe ancien ou que vous rêviez de le devenir, que vous soyez intéressé par l'histoire de l'ULM ou curieux de nature, alors ce rassemblement est fait pour vous,



Quand: le 13 juillet de 8h à 17h

Quoi : Barbecue de la Gazette à St Georges de Montaigu

Mais vers quoi courrons nous avec cette Gazette de l'ULM ? C'est parce qu'il nous est impossible d'imaginer l'ULM sans pilote, parce que ce magazine n'est pas une fin en soi mais un outil, un support au service de cette belle communauté. C'est tout simplement parce que notre but ultime est et restera le partage et les rencontres que l'équipe de la Gazette réitère son Barbecue!!

Venez nous rejoindre sur l'aérodrome de Saint Georges de Montaigu (LFFW) pour partager avec nous un moment sympathique et convivial.

Préparez votre navigation, faites le plein de carburant (n'oubliez pas la prévol...) et volez jusqu'à nous ! Nous vous attendons

nombreux le 13 Juillet 2024 à partir de midi! Et pour les plus matinaux, un aéro déj est prévu dès 9H.



Quand: 1er septembre 2024

Quoi : Meeting des Ailes Cambrai 2024 Aérodrome de Cambrai Niergnies - LFYG

74 Grand Rue, NIERGNIES, France



Quand: du 11 au 13 septembre 2024

Quoi: La grande course

Départ : Le petit bois landry

Champrond en gatine Remarque : gratuit