

Paramoteur

Pendulaire

Multiaxe

Autogire

Aérostat

Hélicoptère

la Gazette

de PULM

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



Mensuel

08

Septembre 2024

Les podcasts de la Gazette | Page 17



Une belle Nav'
en Autogire...

Page 9



Dessine-moi
des nuages...

Page 14



Le Mystère
du B23

Page 20



Le circuit de
refroidissement

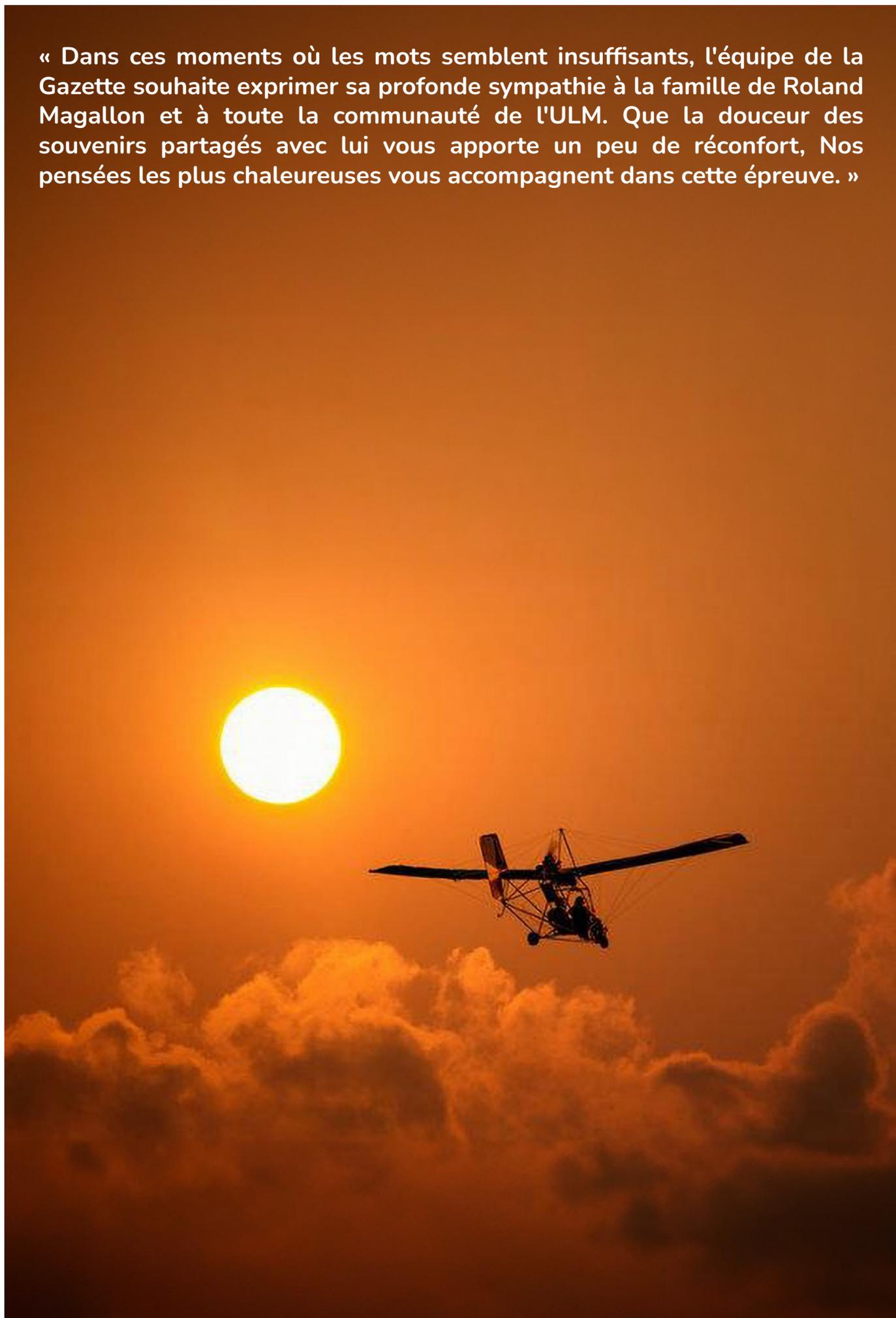
Page 23

Sommaire de la Gazette du mois de septembre 2024

L'éditorial de la rédaction	page 5
Débriefing sur « la Grande Escapade »	page 6
Une belle Nav' en Autogire...	page 10
Les Championnats du monde de Microlight 2025 se tiendront à Chambley	page 14
Dessine-moi des nuages...	page 15
Les podcasts de la gazette	page 18
Nos lecteurs au fil des régions	page 20
Le Mystère du B23	page 21
Kambouis vulg'air - Le circuit de refroidissement	page 23
L'ULM et l'électrique — un vaste débat	page 27
«Retour sur une Aventurière Ultra Légère»	page 29
Première expérience aérienne...	page 30
Ultra léger melés	page 32
Naissance de l'association « Microlights français »	page 33
Premiers essais de machine : le Stampe SV4	page 34
Le bazar de la Gazette	page 35



« Dans ces moments où les mots semblent insuffisants, l'équipe de la Gazette souhaite exprimer sa profonde sympathie à la famille de Roland Magallon et à toute la communauté de l'ULM. Que la douceur des souvenirs partagés avec lui vous apporte un peu de réconfort, Nos pensées les plus chaleureuses vous accompagnent dans cette épreuve. »



ON SE CHAMAÎLE À LA RADIO
DANS LE TOUR DE PISTE?



NOUVEL ELIXIR
AUX PROPRIÉTÉS MIRACULEUSES

APRÈS L'HUILE DE FOIE DE MORUE,
ESSAYEZ « LA MAUVAISE FOI DU PILOTE »

Editorial

**Que vous soyez
un pilote aguerri
ou un passionné en herbe,
les semaines à venir
s'annoncent sous le signe
de la découverte,
du partage, et de l'émotion.**



Chers lecteurs,

La rentrée est là, et avec elle, l'opportunité de jeter un regard en arrière sur une saison estivale aussi riche qu'intense pour la communauté de l'aviation légère et de l'ULM. Les rassemblements, compétitions, voyages, et Aérodeje' ont ponctué nos agendas, nous offrant de nombreux moments inoubliables, malgré un début de saison capricieux, marqué par des pluies persistantes qui ont parfois contrarié nos plans.

Parmi ces moments remarquables, un événement s'est particulièrement démarqué : « Le voyage formidable de Tof Flythenorth au Groenland ». Ce périple exceptionnel, au cœur des paysages glacés, a non seulement capté notre imagination mais a aussi mis en lumière l'esprit d'aventure et de découverte qui anime notre communauté. Les récits de cette expédition nous rappellent que l'aviation légère est bien plus qu'une passion, c'est une véritable quête de nouveaux horizons.

Cependant, alors que l'été s'éloigne doucement, l'espoir de beaux jours et de vols mémorables reste intact. Le mois de septembre s'annonce en effet sous les meilleurs auspices, avec des conditions météorologiques souvent idéales pour de belles escapades aériennes. Cette période est aussi marquée par l'un des temps forts de l'année : le Mondial de l'ULM. Ce rendez-vous tant attendu est l'occasion rêvée pour tous les passionnés de se retrouver, d'échanger et de partager cette passion commune dans une ambiance toujours aussi conviviale.

Mais ce n'est pas tout, septembre est également le mois de la Grande Course, un événement qui suscite une excitation palpable au sein de notre communauté. L'anticipation est à son comble, et chacun se demande ce que cette première édition nous réserve.

Que vous soyez un pilote aguerri ou un passionné en herbe, les semaines à venir s'annoncent sous le signe de la découverte, du partage, et de l'émotion. Le ciel reste ouvert à toutes les aventures, et nous sommes impatients de voir ce que ces prochains mois nous apporteront.

Bon vols à tous,

La rédaction de la Gazette

Débriefing sur « la Grande Escapade »



Rassemblements

Découverte d'un monde extraordinaire

« Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines », référence éculée quand on parle du monde aéronautique. Merveilleux parce qu'entre la solidarité, la convivialité, l'humour, mais aussi le sérieux, la Grande Escapade m'a permis de découvrir un monde extraordinaire ! Alors, bien sûr, les lecteurs de la Gazette le connaissent bien, mais pour moi, « breveté » depuis un an, avec moins de 35 heures solo, c'a été presque plus qu'une découverte, une initiation ! Avant de rendre hommage aux « non-organiseurs », mes remerciements vont d'abord à mon poisson-pilote, ma plume-au-vent sur son Alizé-Mystic, tout le monde reconnaîtra Sylvie !

J'ai un peu le sens de l'aventure, mais je ne serais probablement pas parti de Saint-André de l'Eure seul. (Bon, Amandio compte pour des prunes avec son 3axes ! Je blague, Amandio). Mon Alizé(e)— Mystic(que)— Plume-au-vent a plusieurs caractéristiques aéronautiques ! La première c'est la légèreté, et si ça pompe, eh bien Sylvie monte... puis redescend. Et quand c'est la première fois qu'on vole en patrouille, et qu'on a été biberonné toute sa formation au « Garde ton altitude », la charge mentale augmente de façon significative. « P..., mais elle est où, là ? »... »Ok, je t'ai en visuel ».

Les défis de la navigation et du tourisme aérien

La deuxième, c'est la vitesse. Ou plutôt le différentiel de vitesse ! Tout le monde connaît la PTS, moi, j'ai



Sylvie, véritable icône dans le milieu de l'ULM pendulaire



Le DTA de Christian au petit matin

pratiqué la TES, la Trajectoire en S ! Alors bien sûr, quand je raconte ça à de vieux pilotes (pas des bons pilotes !) ça les fait rire ! Mais ce n'est pas drôle du tout quand vous avez peu d'heures de vol, aucune expérience du vol en patrouille ni de navigation de plus de 45 minutes et que pendant toute votre formation on vous a seriné : « Ton cap, Christian, maintiens ton cap » !

Troisième caractéristique : Le tourisme ! On n'est pas du style à simplement tracer un trait entre deux points, on visite, on essaie de repérer les bases ULM sur notre route (petite arrière-pensée de préparation à la Grande Course de septembre !). Bon, même si on a préparé la navigation ensemble, qu'on a les mêmes points tournants, il arrive que l'on entende sur 123,45 : « Je ne te vois plus, tu es à quelle altitude, tu l'as passé le premier pont près de Saumur ? »



Dernière caractéristique aéronautique de mon poisson-pilote : voler à d'autres heures que tôt le matin ou tard le soir (n'est-ce pas, Christophe, il se reconnaîtra) n'est pas vraiment une préoccupation. J'ai dû prendre 4 cm de tour de biceps en moins d'une semaine !

L'incident de fontenay et la solidarité des pilotes

Non, la vraie première caractéristique de mon Alizé(e) — Mystic(que) — Plume-au-vent ce sont ses valeurs humaines de gentillesse, patience, sérieux, mais aussi détermination et courage. J'ai une part de responsabilité dans la mésaventure de la « sorcière » de Fontenay qui a retourné sa machine (elle est restée pendue, accrochée à sa ceinture) sur le tarmac de l'aérodrome.





En effet, tout le monde (sauf Claude) avait prévu de rejoindre Chenay directement. Comme nous avons été frustrés du trait de côte prévu au départ de La Baule, nous avons décidé de remonter vers le Nord jusqu'à Noirmoutier. C'était magique, Claude nous a rattrapés pour nous saluer avec son Fox, mais assez rapidement après, au niveau de Brétignolles, je n'en pouvais plus d'avoir froid. J'ai donc dit à Sylvie que je ne pourrais pas faire 20 minutes Nord puis 20 minutes Sud supplémentaires pour reprendre la route de Chenay.

Elle n'a pas voulu me laisser, a renoncé à Noirmoutier et proposé qu'on fasse un stop à Fontenay, le temps que je me réchauffe.

C'est ce que nous avons fait et nous en avons profité pour refaire le plein. Pour la première fois pour moi, directement avec un pistolet, pas avec le tuyau auto-amorçant ! Et c'est au moment où on s'annonçait à l'approche du point d'arrêt que cette saloperie de dust devil a soulevé son aile, pourtant basse. J'ai à peine eu le temps de voir le tourbillon de poussière et de brins d'herbe qu'elle était déjà traînée sur l'extrados de l'aile sur plusieurs mètres.

Après que Sylvie ait réussi péniblement à se détacher (la machine était pleine de carburant) et que nous l'ayons remise à l'endroit, on a dû constater les dégâts. La toile de l'extrados percée à plusieurs endroits, une roue déjantée et la quille cassée. On a déplacé le pendulaire à un endroit plus sûr et entrepris le démontage de l'aile. Ça aussi, ça fera partie de mes premières fois. Tant bien que mal, Sylvie et moi avons déposé et replié l'aile. Au passage, bien sûr, elle ne disait rien, mais avait au moins une côte sinon cassée, au moins fêlée.



Claude Chenux sur son Eurofox aux roues survitaminées

Sébastien, le chef pilote du Club planeur et sa compagne Hélène ainsi que « Papi » ont contribué à gérer l'intendance de la situation, stockage provisoire de l'ULM, hébergement, et repas du soir pour les naufragés que nous étions. Contact pris avec les Escapadeurs arrivés à Chenay, répartition des bagages, il a donc été convenu qu'Amandio avec son FK9 (lui aussi allégé d'une partie de ses bagages) récupérerait Sylvie pour poursuivre sur Montaigu. De toute façon, avec moins de 50 heures de vol, je n'avais pas l'emport passager ! La suite démontrera encore la solidarité exceptionnelle des pilotes ULM et les chances que Sylvie puisse voler pour la Grande Course début septembre ne sont pas nulles !

Un accueil mémorable sur les plates-formes

Parmi les points à souligner pendant cette Grande Escapade, il y a l'accueil que nous ont réservé les

différentes plates-formes qui nous ont accueillis. C'était royal ! Et il est clair que dès que j'en aurai l'occasion, je retournerai aux Avant-Gardes, à Loudun, Fontenay et Montaigu. L'étape de Fougères (en alternative à Blois) a été tout aussi royale ! Toutes ces plates-formes et les gens qui les animent ont su rendre chaque étape particulièrement agréable où nous disposions systématiquement de solutions d'hébergement et de ravitaillement des pilotes et des machines, le tout dans une ambiance joyeuse et animée !

Je pourrais aussi vous faire part de tout ce que j'ai appris, mais déjà que ces « quelques » lignes sont longues, ce serait encore plus indigeste ! Vivement l'année prochaine ! Dans le Grand Est ?

Christian Abbas



Une belle Nav' en Autogire...



Stéphane

Bonjour aux heureux lecteurs de cette gazette. Je suis Stéphane, 53 ans, pilote autogire et propriétaire d'un ELA Eclipse 10 basé à Lille Marcq.

J'aime voler, j'aime l'observation du ciel et des nuages. Et aussi j'aime voyager, découvrir le monde. Gamin, ma famille vivait en Afrique, je crois que c'est de là que j'ai chopé le virus du voyage. Alors forcément, piloter c'est la façon idéale de relier tout cela. J'ai appris sur pendulaire en 2014 à La Ferté Alais, puis je me suis installé dans le Nord de la France et vu le climat du coin on m'a fortement conseillé de passer à l'autogire.

De Lille à Montauban, une belle navigation en autogire à travers la France

J'ai fait connaissance de Jérôme Prompsy, un passionné de la vibration (chacun son truc) qui m'a fait un réglage rotor aux petits oignons un jour de tempête cet hiver à Amiens.

Vu les conditions, on n'avait pas pu terminer les mesures proprement. Du coup je me suis décidé à venir le voir chez lui à Montauban le 27 juin pour terminer les essais, l'occasion d'une belle nav' du nord au sud.

Une navigation, ça commence par la préparation du vol. Le relevé des fréquences, l'étude des zones à traverser, les notams, les ZIT, zones R, AZBA, SUP/AIP et autres zones P ... Et



Jérôme Prompsy, déjà une légende vivante de l'autogire...

quand on doit traverser tout le pays, ben mine de rien ça prend du temps. Je termine dans la nuit à 1h30 du mat' mais avec un cahier de vol qui me semble propre. C'est rassurant. Dodo, et le lendemain réveillé à 6h00. Ça c'est l'excitation mais aussi sans doute un peu de stress. C'était une nuit courte, je suis un peu dans le pâté et vaguement inquiet, est ce que je suis en forme pour la longue journée qui s'annonce ? Une bonne douche pour se remettre les idées en place puis examen des données météo du jour. Louis Bodin sur RTL indique que des orages se forment au-dessus de Bordeaux et que la cellule va se déplacer dans la journée du Sud-Ouest vers l'Est. Super, c'est exactement la trajectoire que je dois traverser. Sur le



reste de la France le temps est calme et chaud, 30 ° à l'ombre. Je regarde la carte TEMSI, à cette heure matinale seule la carte de 06h00 UTC est disponible. Pas de prévision encore disponible pour la journée.

OK, réfléchis calmement Steph, ton étape c'est Blois pour refueler, et clairement jusque-là il n'y aura pas de danger météo. Le temps d'y arriver il sera temps d'aviser sur place en fonction de l'évolution. J'enfile un café, sac à dos, et mon vélo direction l'aérodrome de Lille Marcq (LFQO). En pédalant dans la fraîcheur du matin la motivation remonte, en fait c'est déjà là que le voyage commence, l'envie de voler devient très forte et balaye les doutes et le stress.

Pré-vol attentive, on remplit le réservoir à fond (82 Litres), le gyro semble en pleine forme, rien à signaler. Dernier checks Notam et météo Lille et Blois, la machine est sortie, prête à s'élancer, le ciel est bleu et il fait déjà 24 °. Il est 09 heures. Alignement sur le 35 et décollage, c'est parti!!!

Virage gauche, et cap vers Blois, entrée en contact avec la SIV de Lille qui va me suivre jusqu'à Beauvais. Altitude de vol choisie à 4000 Ft QNH. L'air est calme ce matin, je regarde les éoliennes en bas, un vent de face d'environ 20 km/h me ralentit un peu. Pas grave mais ce n'est pas super pour la consommation. Je suis heureux d'être là, la campagne défile, puis les terrils du bassin minier, avant des champs colorés. Je passe sur la fréquence Beauvais que je prévois de traverser verticale de l'aéroport. Là c'est le fief de Ryanair, ça cause sur la fréquence tour entre les 737, les pilotes se saluent, c'est marrant.

La tour me demande d'attendre sur ma position avant de croiser les axes. Je fais deux 360° puis j'aimerais bien

poursuivre, le contrôleur m'y autorise au prix d'un détour par l'ouest de Beauvais. Je m'exécute puis je descends à 2000 Ft pour aborder la région parisienne et passer sous les espaces contrôlés de CDG. Je dois néanmoins entrer dans la TMA du Bourget, appel radio, ça ne capte pas. Je réitère, rien à faire. Un autre avion prend le relais et m'avertit que le contrôle du Bourget m'a détecté mais ne parvient pas non plus à me contacter. Suis pourtant sur la bonne fréquence mais bon, ces problèmes de contact radio ne sont pas rares, et moi ça m'arrive souvent en région parisienne. On me demande du coup de passer sous la TMA, soit sous 1500 Ft.

Pas de problème, mais face à moi j'ai du coup la CTR de Pontoise. J'appelle le contrôleur qui m'indique que son espace est interdit au gyro ! Cool, mais j'aimerais bien éviter un nouveau détour, j'insiste poliment et il m'autorise le transit. Passé la CTR ce sont Les Mureaux. J'insiste pour capter Le Bourget et remettre de l'eau sous la quille, toujours sans succès. Du coup je passe bas sur la banlieue Ouest, l'usine Renault de Flins défile sous mes pales, mais entre ça ou remonter dans la TMA sans autorisation j'ai choisi.

Ensuite arrive la forêt de Rambouillet. Je tente de contacter SIV Chevreuse, encore sans succès, et visiblement je ne suis pas le seul. Je poursuis à 1500 Ft, elle est immense cette forêt, elle est belle aussi. Là j'évalue que sur plus de 30 km en cas de pépin je n'ai pas d'autre échappatoire qu'une autorotation sur les arbres.

Le gyro tourne comme une horloge, mais je suis soulagé quand les plaines de la Beauce apparaissent. Je capte Seine info et je remonte à 4000 Ft pour terminer la première étape.

Je suis lâché sur l'AFIS de Blois. Nouvelle belle surprise. 2 avions de voltige font un show au-dessus du terrain à mon arrivée. Ils sont sur la fréquence tour et s'échangent des « top » et des instructions de figures. L'AFIS m'indique que c'est à moi d'assurer l'espacement, super d'atterrir avec les deux voltigeurs qui enchaînent vrilles et rases mottes dans l'axe en face.

On se retrouve au sol, les pilotes m'expliquent qu'ils préfèrent être sur la fréquence tour même s'ils sont interrompus car ils ont besoin de savoir ce qui se passe sur le terrain. Eux ils se connaissent par cœur de toutes façons. C'est vrai c'est logique.

L'accueil à Blois est super sympa, je refais le plein, le pompier me donne un coup de main et me propose de me mettre dans la salle des pilotes à l'ombre pour prendre du repos. Il y a une manifestation sur l'aérodrome, les visiteurs sont agglutinés en grappe sous les parasols et la tireuse à bière est en surchauffe. Il fait 32 ° à l'ombre. Pas pour moi bien sûr, mais ça fait du bien de manger un morceau, et se dégourdir les jambes après 3 heures de vol. Plus les échanges improvisés avec les gens du coin.

14 heures, il est temps de repartir...

En plein cagnard, ça transpire sous la verrière. Décollage par la 30, virage à gauche et montée à 4000 Ft on retrouve de la fraîcheur. Il y a de la convection, quelques turbulences malgré que le gyro soit une

machine très stable. Le paysage, ce sont des champs jaunes à perte de vue, un peu monotone. La Loire est toujours belle et majestueuse, à droite j'aperçois le Château de Chenonceau.

Après la courte nuit de la veille, avec la lumière éblouissante plein sud, un peu de somnolence s'installe. A la différence de la voiture je suis certain que je ne m'endormirai pas au manche en vol. Il y a doit y avoir une espèce d'adrénaline qui nous tient éveillé, mais je sens une certaine baisse de vigilance.

Puis en approchant de Limoges le paysage change à nouveau, la verdure, les bois réapparaissent, plus de villages et d'habitation aussi, c'est joli. Je suis à nouveau pleinement opérationnel et je profite du vol. Limoges apparaît sur la gauche, me semble très grande et j'essaie de repérer quelques monuments. Je passe verticale de l'aéroport puis passe sur Clermont info, toujours à 4000 Ft.

Le paysage est de plus en plus vallonné.

La contrôleuse du SIV Clermont a une voix très douce, très agréable. Elle ne chôme pas et passe son temps à chercher les différents avions qui sont en coupure de fréquence, ça doit être fréquent dans le Massif central. En tout cas moi je me régale avec le paysage, toujours à l'écoute de cette dame vraiment très agréable et rassurante. C'était le 27/06 vers 16h00, si jamais elle se reconnaît.



Et puis le voyage touche à sa fin

Accompagné du SIV Toulouse. Vers Cahors le survol de la région est incroyable, c'est vraiment très beau, dans la campagne on aperçoit de belles bâtisses, de grandes fermes, parfois un petit château, tout est très vert après toute la pluie de ce printemps.

Et enfin c'est la descente vers Montauban. L'aéroport a une belle piste en dur de 970 mètres, à la limite de la ville, dans une zone très urbanisée. Du coup dans le circuit d'approche on profite vraiment de la ville rose de Montauban, magnifique dans la lumière ensoleillée avec sa cathédrale. Au loin coule le Tarn. Je m'aligne pour atterrir sans encombre sur la 31. La chaleur est toujours bien présente. J'arrive au parking où m'attend

mon ami Jérôme Prompsy avec son garçon. Merci à eux d'être venus m'accueillir.

Extinction moteur, il est 17 heures, heureux d'être arrivé, la tête pleine des images, des échanges et des expériences de vol de cette longue navigation du nord au sud. Déjà motivé pour la prochaine nav', ce sera pour le lendemain Montauban – Cahors – Bourges – Melun, puis après un weekend parisien Melun – Lille.

Quel bonheur de piloter !



MONDIAL DE L'ULM
DU 13 AU 15 SEPTMBRE 2024

**DISCOURS DU PRÉSIDENT OFFERT
GRATUITEMENT AUX LICENCIÉS**

MULM
MONDIAL DE L'ULM

**AERODROME DE
BLOIS-LE BREUIL**

FPFLUM
FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM

Les Championnats du monde de Microlight 2025 se tiendront à Chambley



Rassemblements

En 2025, la France sera l'hôte des prochains championnats du monde de MicroLight. L'événement se déroulera sur la base aérienne de Chambley, un site emblématique reconnu pour ses installations de premier ordre, parfaitement adaptées à l'organisation de compétitions internationales.

Portée par l'élan du succès des Jeux olympiques récents, l'équipe fédérale française n'a pas hésité à soumettre sa candidature pour accueillir cet événement d'envergure. « Nous avons l'ambition de faire de ces championnats un rendez-vous marquant d'ULM à l'échelle mondiale », a déclaré un membre de l'équipe organisatrice.

Le choix de Chambley, base bien connue des passionnés d'aéronautique, n'est pas anodin. Ses infrastructures modernes et son cadre spacieux offrent un environnement idéal pour accueillir les meilleurs pilotes du monde entier. Pascal Noirot, désigné pour superviser l'organisation du projet, a exprimé son intention de donner un nouvel essor à cette discipline. « Nous voulons propulser la compétition ULM vers de nouveaux horizons, en faisant de cette compétition une référence mondiale »

Cependant, le défi reste considérable. Si l'organisation promet d'être à la hauteur, l'intérêt pour la compétition

demeure limité, tant parmi le grand public que chez les licenciés. « Il y a encore beaucoup de travail à faire pour accroître la visibilité de ce sport et susciter l'enthousiasme autour de cette compétition », reconnaissent les responsables.

Les prochains mois seront donc cruciaux pour les organisateurs, qui devront non seulement assurer le succès logistique de l'événement, mais aussi mobiliser une audience plus large. Avec ces championnats du monde, la FFPLUM et la FAI espèrent poser les bases d'une nouvelle ère pour le microlight.



Dessine-moi des nuages...



Détente

Nous serons toujours subjugués par les nuages que nous rencontrons sur notre route. Parfois majestueux parfois menaçants. Ciselés, bordés d'argent, aux contours de coton, effilochés, disparates. Ils peuvent être d'un blanc immaculé ou sur une palette de gris partant vers un noir profond.



Nous avons appris dans notre formation à les reconnaître. Encore faut-il avoir la chance de faire leur rencontre. Point d'ovnis à l'horizon mais la nature dans ce qu'elle peut avoir de plus majestueux.



Dans ce numéro, place à la contemplation.
Dans un monde où tout va toujours plus vite, nous ne prenons pas assez le temps
de faire une pause et se reconnecter au vivant.



La rêverie est le dimanche de nos pensées. Elle est salvatrice, essentielle.
Nous en avons besoin. Cumulonimbus, asperatus, lenticulaire, nacré, mamatus, punch-hole, arcus,
autant de formes qui font travailler nos fantasmes poétiques et notre imaginaire.



Les nuages s'en vont promenant leurs blancs moutons par l'air du ciel traînés.
Ils passent et se poussent poussent et se repoussent et s'en vont désolés
en compagnie des vents qui passent tout roulants par l'air du ciel traînés.

Paul Verlaine



LES PODCASTS DE LA GAZETTE



TOF FLYTHENORTH

Plongez dans l'aéronautique autrement avec notre série de podcasts

Dans un monde saturé d'images, où le visuel prime souvent sur le reste, La Gazette de l'ULM fait un pari audacieux et propose une nouvelle expérience à ses lecteurs : la rubrique « podcast ». Ce format intime et immersif vous invite à redécouvrir l'aéronautique sous un jour nouveau, où la voix et le son prennent le pas sur l'image, laissant libre cours à votre imagination.

Le choix de l'audio n'est pas anodin. Il y a dans ce format une dimension précieuse, presque magique. En se focalisant uniquement sur la voix, l'auditeur se voit offrir un moment de retrait, une pause bienvenue dans

un quotidien souvent frénétique. L'absence d'images visuelles permet de créer une atmosphère unique, où les bruits ambiants et le ton de la narration emportent l'auditeur dans un univers fait de rêves et d'évasions.

Pour ce premier épisode, La Gazette de l'ULM a mis les petits plats dans les grands en allant à la rencontre de Christophe Gonin, alias Tof Flythenorth. Pilote passionné et aventurier dans l'âme, Christophe nous raconte avec une émotion palpable ses péripéties lors de sa traversée de l'Atlantique Nord en autogire. Un voyage hors du commun, riche en défis et en moments d'adrénaline, où chaque minute est une immersion totale dans l'aventure.



(Dans ce premier Podcast de la Gazette, laissez-vous guider dans un univers de glace avec Tof et Lulu)

À travers ce podcast, ce n'est pas seulement une histoire que l'on vous propose, mais une véritable expérience sonore. Le bruissement du vent, les vrombissements du moteur, les moments de silence qui en disent long... Autant d'éléments qui, une fois assemblés, vous transportent dans la cabine de Christophe, vous faisant ressentir l'excitation de son périple.

La Gazette de l'ULM vous invite donc à tendre l'oreille et à vous laisser emporter par ce nouveau format, où l'aéronautique se vit et se ressent plus intensément que jamais. Une promesse d'évasion à ne manquer sous aucun prétexte.



La Bande Annonce du Posdcast Tof Flythenorth...



Clic pour écouter le Podcast

Nos lecteurs au fil des régions



Rencontre



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.

De passage pour quelques jours à Tours-Sorigny, rencontre impromptue mi-juillet avec deux lecteurs assidus de La Gazette ! Jean-Paul Launay et Gérard Radmakers, deux très sympathiques pilotes Autogyres, m'ont fait part de la satisfaction qu'ils ont à découvrir chaque mois le nouveau numéro de La Gazette.

Un immense merci également à Gilbert Gaschet d'Air Ouest Pilotage (<http://www.air-ouest-pilotage.com>) pour l'accueil qui m'a été réservé pendant mon séjour tourangeau.

Vous n'imaginez sans doute pas le plaisir que nous avons à vous rencontrer, recueillir votre sentiment, vos remarques et vos suggestions sur ce que nous vous proposons, et, tout simplement, partager de tels moments avec vous autour de notre passion commune. Bons vols à tous et à bientôt !

POUR LES CADRES SUPÉRIEURS DE LA FÉDÉ,

**LES ÉLECTIONS APPROCHENT
OFFREZ-VOUS UN PARACHUTE DORÉ POUR
ÉVITER UN ATERRISSAGE DE FORTUNE**

The complex block features a promotional message for the Fédération Française d'Autoglyres (FFA). At the top, it says "POUR LES CADRES SUPÉRIEURS DE LA FÉDÉ,". Below this is an image of a small aircraft in flight with a large, golden parachute deployed. To the left of the aircraft is a small black bag and a white marker. At the bottom, the text reads "LES ÉLECTIONS APPROCHENT OFFREZ-VOUS UN PARACHUTE DORÉ POUR ÉVITER UN ATERRISSAGE DE FORTUNE". In the bottom right corner, there is a logo for the FFA, which consists of a green checkmark inside a circle, followed by the text "FFA PLUM" and "FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AUTOGYRES".

Le Mystère du B23



Christophe Guyon

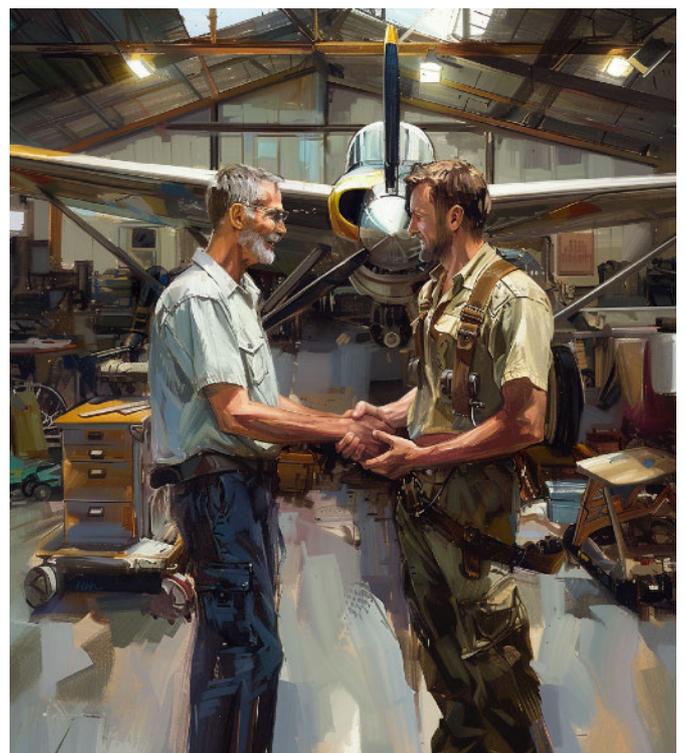
Pilote d'ULM pendulaire et 3 axes.

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

Quand la Coopération Aéronautique fait des miracles

Il était une fois à l'Aéroclub de Paris Nord, plus communément appelé l'ACPN, une anecdote qui rappelle certaines comédies italiennes. L'histoire commence avec l'acquisition par le club avion, de deux Bristell B23, des petits bijoux de technologie moderne, biplaces et fièrement équipés du Garmin G3X, propulsés par un moteur 912S. Un B23, c'est la version certifiée de notre ULM XL8. Jusque-là, tout se passe à merveille sous le ciel parisien.

Mais voilà, l'un de ces bijoux autrichiens a commencé à jouer les trouble-fêtes avec des problèmes de carburation, provoquant des baisses de régime à répétition. Les experts de Paris Nord Technique, l'atelier de maintenance de l'ACPN, se sont lancés dans une enquête approfondie pour débusquer la panne. Manuels en main, ils ont scruté chaque abaque, écartant méthodiquement chaque hypothèse.



“On a même changé les carburateurs pensant mettre fin à cette farce. Mais non, le moteur continuait à faire des siennes” confie un mécano.

Les semaines se sont transformées en mois, et la patience des pilotes s’est émoisée. Certains murmuraient qu’il faudrait peut-être remplacer le moteur tout entier. Nos mécanos patentés, de leur côté, s’arrachaient les cheveux, et serraient les dents.

C’est alors que Raymond, pilote avion de l’ACPN et figure emblématique de l’aérodrome de Persan, est arrivé avec une idée pour le moins étonnante. “Et si on allait demander l’avis aux pilotes ULM du club voisin, qui bidouillent des 912 depuis les années 90...” Hérésie????!!!

Et pourtant, la suite de cette proposition audacieuse pourrait bien vous surprendre

Et c’est Jean-Yves Masquelier qui vient à la rescousse, apportant son expertise aux mécanos chevronnés du Lycoming, parfois déroutés par les subtilités de ces petits moteurs 4 cylindres à plat autrichiens. Accepter un regard neuf sur un problème, c’est souvent multiplier les chances de trouver une solution.

C’est ce qui s’est passé ici : échanges de points de vue, partage de connaissances, beaucoup d’écoute mutuelle et une bonne dose d’humilité. Et voilà, le B23 du club avion est de nouveau sur pied, ou plutôt, dans les airs.

J’aimerais enrichir mon article avec tous les détails techniques, mais la mécanique reste un langage qui m’échappe.

Ce que je retiendrai de cette aventure, c’est qu’on a toujours besoin d’un plus petit que soi. Bravo aux acteurs de cette saga pour avoir mis leur ego de côté et collaboré efficacement pour remettre cette machine en vol. Chapeau les gars, c’est une belle leçon de vie que vous nous offrez là...



MOTEUR ZONGSHEN C100



10% de réduction à l’achat si tu arrives à le prononcer...

Kambouïs vulg'Air

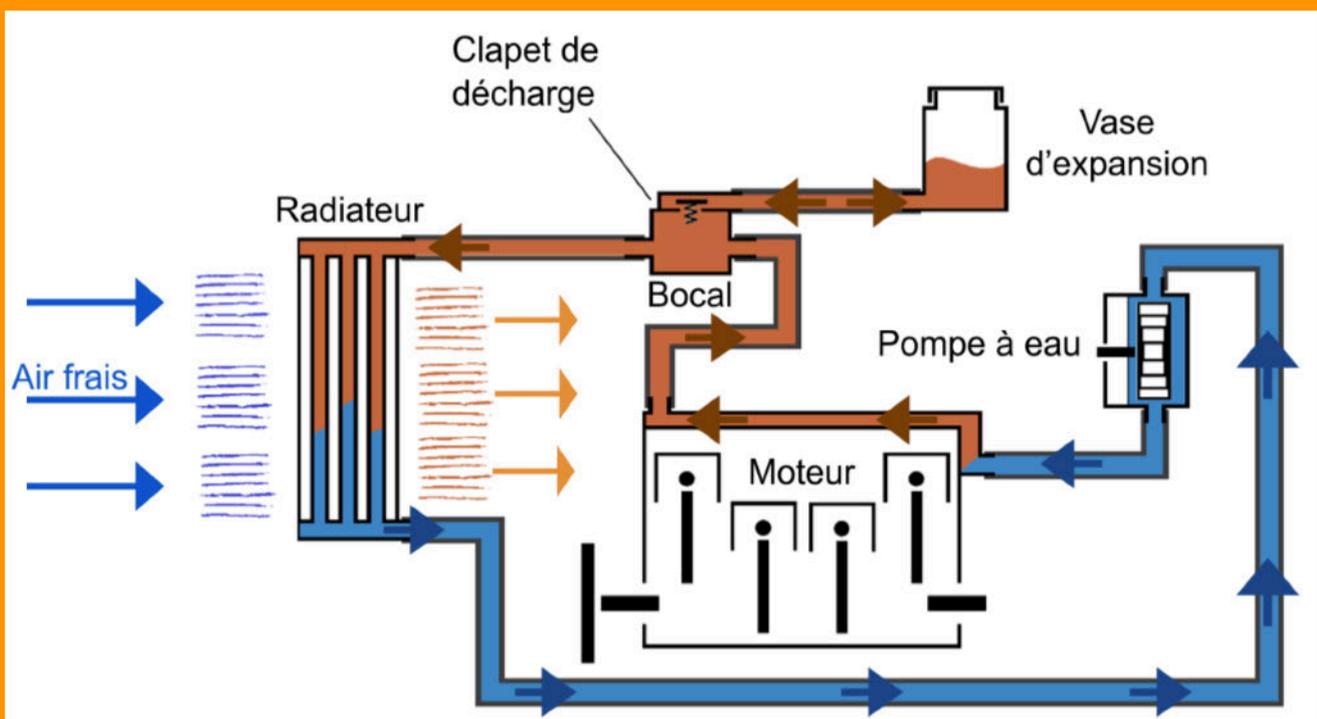


Le circuit de refroidissement (1/2)

Comment ça marche ??

Le principe du circuit de refroidissement est relativement simple. Un liquide circule dans une ou plusieurs parties du moteur afin de le "refroidir". Le but recherché est plutôt de maintenir une température idéale de fonctionnement pour le moteur.

Un échange thermique se produit entre le moteur et ce liquide qui se réchauffe. Il est ensuite acheminé vers un radiateur ou un nouvel échange thermique se crée avec de l'air frais (propulsé ou non par un ventilateur) traversant le radiateur. Le liquide, maintenant refroidi, reprend la direction du moteur pour un nouveau tour de manège.



Composition du circuit :

- **Un circuit** : Cela paraît logique mais il est important de le préciser. Ce circuit permet d'acheminer l'eau du moteur aux autres organes du circuit de refroidissement. Il peut être composé de durites caoutchouc, élastomère ou silicone, de conduites rigides en aluminium ou en inox, de colliers de serrage et de raccords.
- **Un radiateur** : Son rôle est de refroidir le liquide arrivant du moteur en le confrontant à de l'air frais.
- **Une pompe à eau** : C'est une turbine, qui, entraînée par le moteur, va pousser l'eau pour lui permettre de circuler dans le circuit.
- **Un espace de détente** : Ce n'est pas une salle de pause ! Disons que, l'eau, glycolée ou non, ayant une fâcheuse tendance à se dilater à chaud, va avoir accès (sous conditions) à un espace auxiliaire au circuit le temps de se calmer un peu. On l'appelle, le vase d'expansion.
- **du Liquide de refroidissement** : Un savant mélange composé d'eau, de glycol (permettant de modifier les propriétés de changement d'état de l'eau. on y reviendra) et d'inhibiteur de corrosion. Le mot est compliqué mais l'effet est juste d'éviter que le moteur ne rouille...

Forcément, dans la pratique et pour tout un tas de raisons, le fonctionnement de ce circuit est un peu plus compliqué mais le principe de base reste celui là : faire circuler un liquide pour évacuer l'énergie calorifique du moteur et conserver une température de fonctionnement optimale.

Ne comptez donc pas sur moi pour vous faire un exposé sur la vitesse de circulation du liquide, le diamètre des durites ou l'inclinaison des ailettes du radiateur.

A la Gazette, nous voulons du concret et du pratique, alors on relève les manches et on ouvre le capot ! Partons maintenant à la découverte des éléments composant ce Mister Freeze !

Côté pratique :

La partie pratique sera toujours basée sur du Rotax série 9-. Je m'excuse d'avance pour toutes les personnes non concernées. Ce moteur étant le plus répandu, il me paraît judicieux de m'en servir de

support. Que cela ne vous empêche pas d'aller au bout de l'article, il y aura sûrement des infos intéressantes quand même !

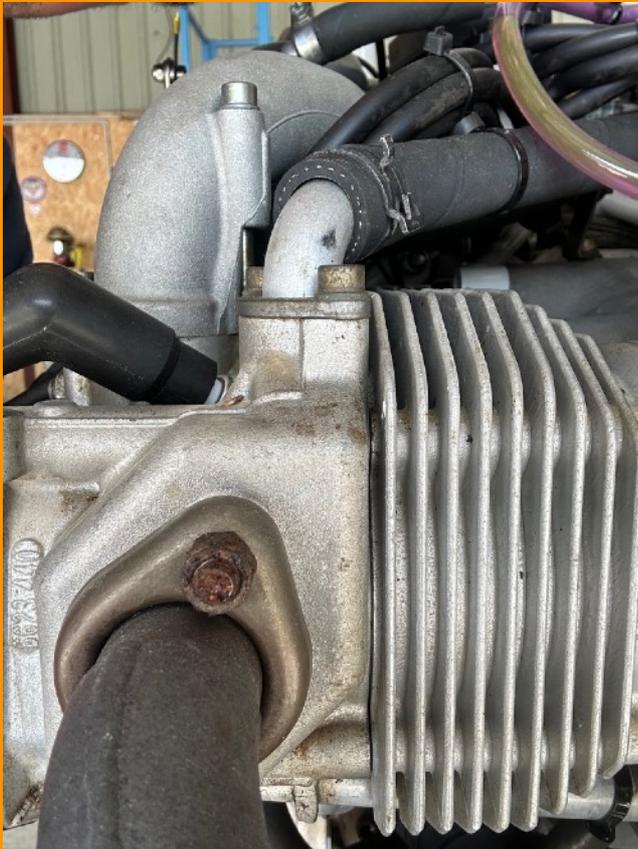


Un bon Tuyau !

Commençons par le circuit proprement dit, les durites. On peut séparer ce circuit en deux parties. Une partie commune à tous les moteurs Rotax et une partie à la charge du constructeur de l'ULM car la position du radiateur et du vase d'expansion vont varier suivant les modèles. Commençons par le circuit proprement dit, les durites. On peut séparer ce circuit en deux parties. Une partie commune à tous les moteurs Rotax et une partie à la charge du constructeur de l'ULM car la position du radiateur et du vase d'expansion vont varier suivant les modèles.

Sur ces moteurs, seules les culasses bénéficient de ce système de refroidissement, les cylindres sont refroidis par l'air circulant entre leurs ailettes. Il y aura donc quatre durites d'entrée (en bas de chaque culasses en provenance de la pompe à eau) et quatre durites de sortie (sur le dessus du moteur, toutes reliées au bocal). Ces durites sont d'origine en EPDM structuré. C'est un élastomère de caoutchouc. Il est préconisé de **les remplacer tous les 5 ans**. Sans entrer dans une polémique interminable, OUI ce potentiel annoncé par Rotax est arbitraire... Mais cela est normal !

Un constructeur travaille avant tout avec le code des assurances, il se doit de donner (surtout dans le milieu qui nous anime) une durée de vie aux produits manufacturés pouvant présenter une altération dans le temps.



La réalité est toute autre... Ce type de matériaux est très sensible et sa durée de vie est surtout conditionnée à la fréquence d'utilisation de l'ULM et à la qualité de son stockage. Est-ce qu'une condamnation à 5 ans est justifiée, je n'en sais rien mais il m'est déjà arrivé de couper en deux, à la main, des durites qui n'avaient pas dix ans... Gardez toujours l'œil sur vos durites. Si elles durcissent ou craquent, **changez-les !**



Pour la partie du circuit reliée au radiateur, vous trouverez une multitude de montages différents. Il

peut être en EPDM, en silicone, en aluminium rigide ou en inox (durite annelée). Tout système présente ses avantages et ses inconvénients. L'aluminium, sensible aux vibrations, peut fissurer ou casser. Le silicone et l'EPDM vont mal supporter les courbures et devront souvent être moulés à la forme désirée (faisant monter significativement le prix d'achat) et l'inox annelé devra être monté soigneusement et protégé pour éviter tout frottement métallique. Il n'y a malheureusement pas de recette miracle...

J'ai souvent entendu que l'inox et le silicone étaient garantis à vie... J'ai beaucoup de mal avec cette formule toute faite. Effectivement, le silicone résiste mieux dans le temps et résiste aussi davantage à la chaleur, mais il finira inévitablement par s'altérer. Restez vigilant et mesurez votre confiance aux garanties éternelles...

Le cœur du circuit

Nous allons poursuivre et conclure la première partie de cet article avec la pompe à eau.

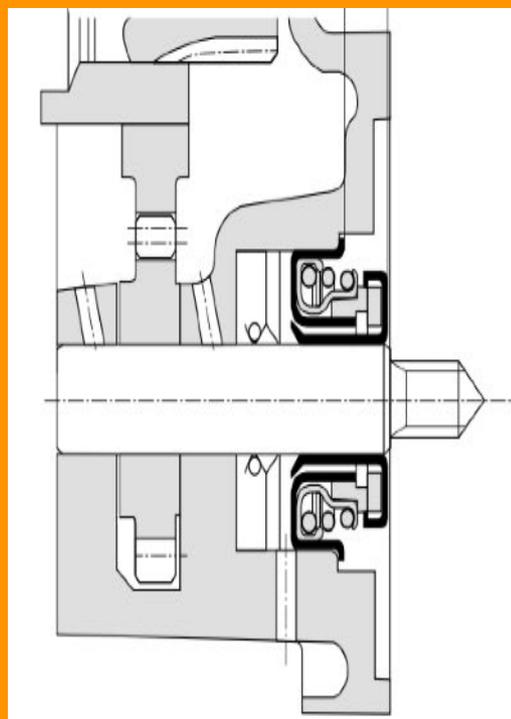


Cet organe est vital. Son rôle est de faire circuler le liquide de refroidissement dans le circuit. Autrement dit, si elle s'arrête, tout s'arrête. Le but du système n'étant pas d'envelopper les culasses de liquide (qui fatalement finirait à la température du moteur) mais de le faire circuler pour créer les différents échanges thermiques et se débarrasser de cette satanée énergie calorifique.

Il n'y a pas grand chose à dire sur la pompe à eau. Elle est située sous le carter allumage du côté de la cloison pare-feu et ne nécessite pas d'entretien régulier. Une défaillance de cette dernière se traduirait par une montée rapide des températures moteur. Son point faible réside dans son entraînement par le moteur. En effet, l'axe de la pompe servant à faire tourner la turbine est directement relié au moteur par l'intérieur du carter. On se retrouve donc en présence d'huile d'un côté de l'axe et de liquide de refroidissement de l'autre. Ces deux là ne sont pas les meilleurs amis du monde et ne doivent pas se rencontrer. Pour garantir cette séparation, l'axe est équipé d'un joint spi pour contenir l'huile du moteur et d'un joint tournant (vulgairement appelé presse-étoupe) pour l'étanchéité du circuit de refroidissement. Entre ces deux joints, il y a un espace vide pourvu de deux drains. Ce sont les deux trous visibles sous la pompe à eau. Surveillez régulièrement ces orifices. Si de l'huile ou de l'eau s'écoulent de ces drains, c'est qu'une première frontière a été franchie ! Il sera temps de prévoir le remplacement de ces gardes fous avant la confrontation des deux fluides. Je me dois de

vous mettre en garde sur la complexité de cette opération, qui n'est pas à la portée de tous...

Je m'arrête ici pour ce mois-ci, nous continuerons l'exploration de ce système le mois prochain.



TURBINE

TURBOTECH

Une illustration stylisée d'un moteur turbochargé. Le moteur est représenté en métal brillant avec des tuyaux et des composants complexes. À l'avant, une flamme orange et jaune intense émane du turbo. Des billets de banque américains (100 dollars) sont en train de tomber dans les flammes, symbolisant la chaleur et la puissance. Le fond est noir avec des particules de fumée et de feu.

FAITES CHAUFFER LA PLANCHE À BILLETS

L'ULM et l'électrique — un vaste débat



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.

Bon, le sujet est casse-gueule et je le savais bien avant de taper les lignes qui vont suivre. Et pourtant nous y sommes déjà. Je ne veux pas, ici, me faire l'avocat du diable, mes motivations sont toutes autres. Commencer par dépassionner le débat, prendre du recul sur le sujet, le rendre plus léger (et c'est de circonstance) m'a semblé salvateur. Vous pouvez lire ici-bas, dans la presse ou sur le Net moult articles (souvent à charge il faut bien le dire) sur la transition énergétique. Le terme transition d'ailleurs n'est pas pertinent. L'histoire des énergies ne répond pas à une logique

de substitution, comme le laisse croire l'idée de transition, c'est-à-dire de remplacement de l'une par l'autre. Au contraire, les énergies sont étroitement intriquées et fonctionnent en symbiose (bon, je vais être honnête, la définition je l'ai trouvée sur le web, mais le propos reste juste).



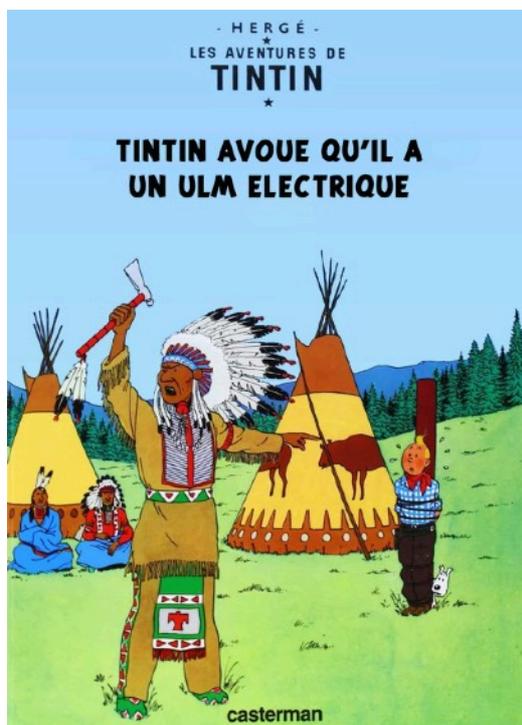
Oui, le sujet engendre des crispations avec tonton Roger au repas de famille (on en a tous un) qui de toute façon ne connaît rien sur l'énergie et sa fabrication, mais qui est contre par principe. Allez tais-toi et fais péter une roteuse!!! Et, désolé

de l'écrire, mais chez les pilotes ulm, souvent, ça ne vole pas très haut non plus. L'aviation, au sens le plus large, a toujours été tournée vers l'avenir, l'innovation et l'efficacité. Suis-je le plus légitime pour en parler? Je n'en sais rien. Ce que je sais c'est que j'ai lu beaucoup d'articles sur le sujet, visualisé des dizaines d'heures de vidéos avec des spécialistes de l'énergie, pesé le pour et le contre parce que ça m'intéresse et que je trouve ça passionnant. Vous voulez une réponse simple? Il n'y en a pas. Comme beaucoup de choses dans la vie.

À l'heure où je parle, de nouvelles technologies sont à l'étude, des batteries à protons à celles au sodium et nul doute que les curseurs vont se déplacer en termes d'autonomie, d'extraction, du respect des ressources, de sécurité et de recyclage efficace et moins énergivore (même si les batteries des voitures sont déjà recyclées à environ 90 %). Dans notre «mouvement», le paramoteur, l'aérostat et le pendulaire ont déjà commencé à prendre le virage. Alors attention, avant de me mettre au bûcher, j'ai aussi des doutes. Bah oui, car il faut de la logistique pour tout ça (en production et installations). À l'heure actuelle, la seule énergie capable de fournir cette puissance est le nucléaire, et ce n'est pas une opinion, mais un fait scientifique et il faudra un parc bien plus fourni pour encaisser la demande. Malheureusement l'hexagone a pris beaucoup de retard sur le dossier. La technologie «renouvelable» ne sera pas suffisante, son rendement étant largement moindre.

Pour la classe 3, (et pour l'instant) le poids de la batterie et son autonomie limitent son utilisation pour l'instruction, le baptême ou du vol local. Et pourtant l'ulm pourrait se prêter à cette reconversion en raison de sa faible masse, reste à trouver le bon équilibre poids/puissance. Pour ce qui est de l'hydrogène «vert», gaz produit par électrolyse, nous n'y sommes pas encore. Il faudra relever de nombreux défis : stockage, acheminement et lourds investissements financiers.

Pour celles et ceux qui n'ont pas encore intégré cet axiome, la Terre et ses



ressources fossiles sont limitées. Il ne peut y avoir de croissance infinie dans un monde fini. Peu importe l'échéance, le pétrole finira par manquer. L'extraire demandera toujours plus d'efforts avec un coût qui deviendra exponentiel. Je vous laisse imaginer un bon film de SF dystopique sur la problématique, il y a de quoi faire les enfants. Regardez autour de vous dans votre maison, vos vêtements, votre hangar, votre atelier ULM, votre appareil! !, le plus gros, l'essentiel est produit par l'or noir. Notre société est basée sur le pétrole. Un pari sur le long terme qui sera sans nul doute perdant.

Quel sera l'avenir de l'électrique? Je ne sais pas, le doute m'habite (non ce n'est pas un gros mot). Peut-être que l'humanité ne réagira qu'au pied du mur (et c'est au pied du mur que l'on voit mieux le mur). Sans anticipation d'une décroissance inéluctable, les générations futures vont en subir brutalement les effets. Vous l'avez compris, cela va bien au-delà de notre vision égoïste et inconsciente du loisir ultraléger. Oui notre impact carbone est bien moindre face aux trafics de l'aviation de masse, du maritime et même du numérique. Mais il existe aussi la pollution qui bousille nos poumons et nous file le crabe de manière indicible. Admettre et assumer le doute est le début de la sagesse et non pas un manque de caractère. D'ailleurs cette décroissance me fait penser que l'avenir de l'ulm ressemblera peut-être à des petits appareils, construits avec des matières recyclables et moins énergivores. La question qu'il faut se poser est : aurons-nous cette intelligence collective pour relever tous ces défis? L'avenir nous le dira...



«Retour sur une Aventurière Ultra Légère»

Odile et son voyage au Canada



un voyage mémorable au Canada, naviguant à bord de son DTA voyageur 2 surmontée d'une aile Diva à travers des paysages divers, surmontant les défis avec une détermination sans faille

Vous pouvez accéder à son récit en téléchargeant le document via le lien suivant : <https://lagazettedelulm.fr/wp-content/uploads/2024/07/article-Odile.pdf>

Connaissez-vous Odile Rablat ?

Dans les années 2000, elle était une figure dont on parlait beaucoup dans le milieu. Ayant traversé le Canada à bord d'un ULM pendulaire. À une époque marquée par les exploits de Christophe Gruault et d'Olivier Aubert, elle symbolisait l'esprit aventureux au féminin et la volonté de repousser les limites. Odile Rablat avait entrepris



Première expérience aérienne...



(Gaston Legendre, chargé de la propreté de l'espace public Paris XXe arrondissement et pilote en herbe)

Salut les potes,

Faut qu'j'vous raconte un truc qui m'est tombé dessus l'autre jour, un truc tellement dingue que même moi j'y croyais pas ! Vous voyez, d'habitude, moi j'suis plutôt du genre à rester les pieds sur terre, façon rond-point, bistrot, et p'tit noir au comptoir. Mais là, j'me suis dit : « Gaston, c'est l'moment d'faire un truc fofou. » Et hop, me v'là parti pour m'envoyer en l'air... dans un ULM, bande de crétins ! Non mais, où est-ce que vous allez chercher tout ça ?

Alors l'ULM, c'est quoi ? Ben c'est un truc qui ressemble à un vélomoteur avec des ailes, mais en moins rassurant. Une sorte de cage à poules qui vole, quoi ! Quand j'ai vu l'engin, j'ai failli me barrer en courant. J'me suis dit : « Ah ben, pour une fois que t'as pas bu, t'es encore plus con qu'avant ! »

Mais bon, j'étais là, fallait bien l'faire, alors j'me suis lancé. Le type qui m'fait la démo, il m'dit : « T'inquiète pas, Gaston, c'est comme faire du vélo, sauf que si tu tombes, ben t'es mort. » Ça rassure, hein ? Mais bon, un coup d'pied au cul plus tard, j'étais déjà dans l'air, la trouille au ventre et l'estomac qui voulait faire ses bagages pour redescendre tout seul.

Et là, les gars, c'était l'évasion ! Ah ouais, c'est beau, faut l'dire. Une vue à couper le souffle, l'vent dans les chicots, et l'impression d'être un piaf qui s'tape un vol gratos. Y'a pas à dire, c'est mieux que de rester coincé dans les embouteillages de la porte de Clignancourt, hein ! Mais faut bien avouer qu'quand t'es là-haut, t'as quand même le trouillomètre à zéro. J'me disais : « Pourvu que ça tienne, pourvu que ça tienne... sinon j'vais finir comme une crêpe. »

Mais bon, c'est pas tout ça, voler c'est bien joli, mais ça coûte un bras ! Alors moi, avec ma paye d'ouvrier, j'ai dû vendre ma vieille bagnole pour m'payer c'truc-là. Et encore, j'ai dû négocier avec ma femme : « Chérie, si tu me laisses faire ça, j'arrête de fumer... ou au moins, je ralentis ! » Mais c'est qui m'a fait marrer, c'est l'paperasserie. On dirait qu'pour voler, faut presque un diplôme de polytechnicien. Y'a des papiers, des règlements, des inspections, tout ça pour un truc qui a l'air d'un cerf-volant avec un moteur !

Mais moi, j'vous l'dis, c'est dommage qu'ce soit réservé à ceux qui ont l'fric pour. Parce que le bonheur d'se barrer loin du quotidien, ça devrait être accessible à tous. Eh ouais, même à nous, les pros qui trimons

toute la semaine. J'rêve du jour où les ULM s'ront aussi communs que les mobylettes, et qu'on pourra tous s'tirer dans l'ciel quand la vie d'vient trop lourde. Parce que, franchement, l'rêve, c'est pas un luxe, c'est une nécessité !

Allez, la prochaine fois, j'vous raconte comment j'ai essayé d'atterrir et qu'j'ai failli finir dans un champ d'navets. On r'met ça autour d'un canon, hein ?

Signé : Gaston, le gars de la rue Lepic qui rêve de s'envoyer en l'air sans devoir vendre ses gosses.

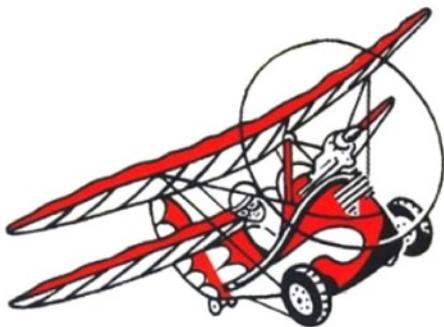
P.S. : Si vous m'voyez passer au-dessus d'chez vous, c'est pas un OVNI, c'est juste moi qui fous l'camp des emmerdes du quotidien !

ROTAX 582

LE MOTEUR QUI RATATOUILLE.

NEW RECIPE
Even more
Delicious
GREAT TASTE!
NEW RECIPE

RATATOUILLE
ROTAX



ULTRA LEGER MELES

M P N U L M O C E C U D P E E A S F T T
 I Y A N K E E R T A U C R L R H E E A M
 R I V P E L T F M R L F É L I P X N N A
 T C I V I E W O H B S E L I A L A O G L
 S U G O M L O B R U T F A U L A I R O Y
 J M A I B N O V A R B E N O A Z T É H C
 E U T L E I I T Z A J C C R H H L A O C
 G L I E I E L D E N F H E T G J U M O A
 A O O N T F D L A T X O U A S A M N E C
 N N N P A L E S E B I I R P O A T R A O
 N I R U E T A R U B R A C Y N R O F G M
 E M F H S R Q W S M N J X D Ô D I Y I P
 P B A I É B I V O U A C E L R S R R V A
 M U P N N L H G R T L S E O N A A U R S
 E S A E C E I E O C P U M C D P D E A R
 W H D S V H S C S T R E M I N É F T G O
 R A D A D A E S E I U I O U R E U O E T
 R D R B B R E V E T R A T I C D C M V O
 H O R I Z O N K D K Z B V K U J C I O R
 W M A I N T E N A N C E S I E R R A L H

aerodrome	aéronef	afis
ailes	alaire	alpha
altimetre	autogire	badin
base	bille	bivouac
bravo	brevet	brise
carburant	carburateur	commandes
compas	contrôleur	ctr
cumulonimbus	cumulus	dérive
echo	empennage	finesse
givrage	hélice	horizon
licence	maintenance	manche
moteur	multiaxes	navigation
pales	pas	patrouille
pilote	piste	pré lanceur
radada	radio	rotor
sierra	tango	tma
trim	turbo	ulm
voile	vol	yankee

Parasite volant :

... ..



Nouveau Systeme Beringer SCHIZO-FREINE

2 plaquettes pour le prix d'1



«Si vous parlez à vos freins, vous êtes étranges.
 S'ils vous répondent, vous êtes Schizo...»

Naissance de l'association « Microlights français »



Alain BLIEZ

Ayant participé à la création de la FFPLUM, la passion du vol en ulm simple et basique est toujours restée intacte. Instructeur 3 axes pendant de nombreuses années. Animateur du groupe ULM Tubes & Toile News.

Le groupe Tubes & Toile ULM qui existe depuis quelques années sur Facebook vous propose aujourd'hui la création d'une association spécifique pour remettre au goût du jour les ULM simples, faciles d'entretien et au prix le plus raisonnable.

Cette association a également pour vocation de rencontrer les responsables de la DGAC afin d'entamer des pourparlers en vue d'une solution pour les ULM dits « orphelins », c'est-à-dire ceux dont le constructeur a disparu. Bon nombre de propriétaires de ce type d'ULM rencontrent des difficultés ou se heurtent carrément à un refus administratif pour ces machines pourtant parfaitement viables.

Avec cette association, il n'est pas question de créer une fédération bis, mais plutôt d'offrir le regard expert d'interlocuteurs spécialisés dans ce type d'ULM que certains qualifient aujourd'hui de rétro. La fédération de l'ULM existe depuis plus de 40 ans, et malgré des

hauts et des bas, elle représente toutes les classes d'ULM.

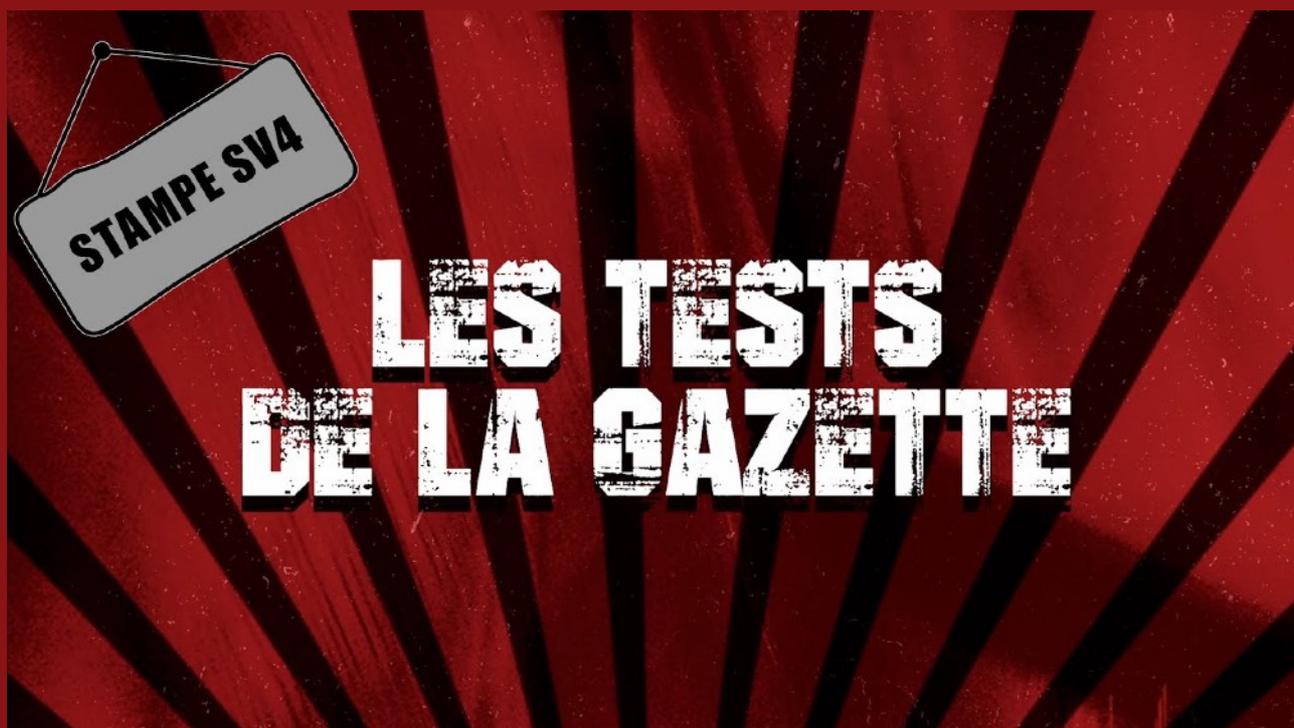
L'objectif de l'association « Microlights français » est multiple, mais ne vise en aucun cas à se substituer à la fédération.

Un sondage récent paru sur la page Facebook du groupe à remporté un vif succès qui encourage à aller de l'avant. Comme dit le proverbe : aide-toi le ciel t'aidera !

À suivre à la rentrée sur Facebook et peut-être dans les pages de votre Gazette préférée !

Bons vols à tous !

Premiers essais de machine : le Stampe SV4



Ludovic Migneaux, notre pilote d'essai, a testé pour vous le Stampe SV4.

Dans cette vidéo divertissante, découvrez cette machine impressionnante pilotée par un expert. Vous y apprendrez tout sur ses performances, ses caractéristiques de vol, et les sensations qu'elle procure.

Ne tardez plus, cliquez sur le lien pour découvrir ce premier test de la machine.

Découvrez chaque mois une nouvelle vidéo d'essai machine, des 3 axes, mais aussi autogires, pendulaires et paramoteurs.





Le Bazar de la Gazette

"REDONNONS SA PLACE À L'INUTILE"

„REDONNONS SA PLACE À L'INUTILE„

Le Bazar de la Gazette



Les signes du mois de septembre la vierge

Amour : Les idylles de l'été sont terminées. Il est temps de retrouver votre appareil volant. Reste à espérer qu'il ne vous tiendra pas rigueur de vos infidélités.

Santé : Vous avez fait le plein de vitamines D. Votre corps est prêt pour une remise en vol avec pannes moteur, encadrements, terrains difficiles. Il est temps de transpirer et d'évacuer vos mojitos.

Humeur : Pas facile de retrouver le monde réel. Le seul moyen de s'évader c'est voler. Offrez un baptême à votre supérieur pour le mettre en condition sur cette rentrée studieuse. Qui sait ? une ligne de plus sur votre CV permettrait une augmentation de votre salaire...

Argent : La cigale, ayant chanté tout l'été, se trouva fort dépourvue quand la bise fut venue. Pas un seul petit morceau, de mouche ou de vermisseau. Elle alla crier famine chez Avirex sa voisine, la priant de lui prêter, quelque matériel pour subsister.

Construction amateur : ne vous découragez pas !

On le sait bien, la vie d'un constructeur amateur est un parcours long et fastidieux.

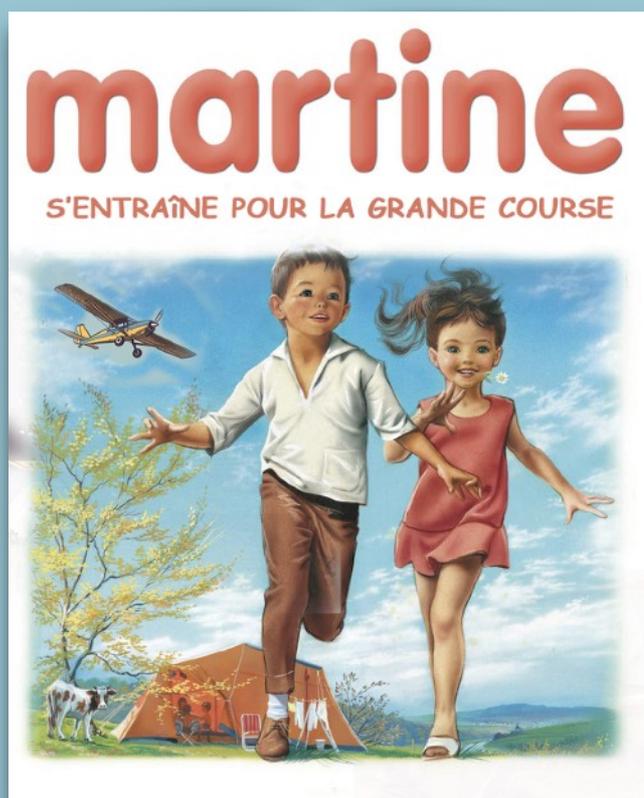
Combien ont jeté l'éponge avant de finir cette Gaz'aile ? N'est pas Serge Pennec qui veut...

Cependant, la récompense est à la hauteur de l'effort. Ne vous découragez pas, car, comme dit l'adage :
« C'est en forgeant qu'on devient forgeron, et c'est en sciant que Léonard devint scie. »



Les éditions Casterman : vers une collaboration avec la grande course ?

Tout le monde connaît la série « Martine ». Dans un but de promouvoir le féminin, de lutter contre les préjugés et d'augmenter le pourcentage des jeunes femmes pilotes, les éditions Casterman sont en pleine réflexion. Il n'est pas exclu qu'une bande dessinée puisse voir le jour sur L'ultra Léger Motorisé. Les décideurs semblent avoir jeté leur dévolu sur l'événement La Grande Course qui se déroulera du 11 au 13 septembre 2024. Une belle et louable initiative que notre rédaction approuve évidemment. Affaire à suivre...



Quand La Grande Course devient « Le Grand Cirque »

Mesdames et messieurs, accrochez vos ceintures et préparez vos zygomatiques, parce que la Grande Course 2024 vire au grand n'importe quoi ! Comme si voler en autonomie avec atterrissage en campagne ne suffisait pas à faire grimper le taux d'adrénaline, nos génies de l'organisation ont décidé de pimenter le tout avec un joyeux bazar. Au menu des festivités : une joute médiévale en autogire — parce que pourquoi pas mélanger aviation et chevalerie, une vachette sous LSD lâchée dans le parking des ULM, un mât de cocagne et pour finir en beauté, une course de pylône en IMC, juste pour voir qui arrivera à destination... ou pas. Bref, la grande course, c'est devenu le grand n'importe quoi !



Des bidouilles qui font pisser de rire !

Les « Prostates volantes », c'est un club où la bonne humeur est aussi nécessaire que les couches Tena. Ici, on discute technique, oui, mais pas seulement de mécanique de vol. Le véritable enjeu ? Savoir comment gérer un transit au FL55 quand votre vessie ne tient plus la pression. Et là, mesdames et messieurs, on n'est plus dans l'aviation civile, mais dans l'art de l'ingénierie domestique !

Jean-Michel, pilote chevronné et ancien plombier, a mis au point une invention de génie : le « précis-pisse », un tuyau souple connecté à une pompe



Moildard, directement activé depuis le tableau de bord. « Quand t'as bien plus de pression dans la vessie que dans ton moteur, faut être rapide, » plaisante-t-il. « Avec ce système, plus besoin de lâcher les commandes, un simple coup d'œil à gauche, un habile coup de manche, et hop, on se soulage en plein virage ! »

Entre deux sessions de vol, les discussions vont bon train dans la salle commune de l'aéro-club. « L'humour, c'est notre oxygène », confie Lucien, qui a breveté la « Pisse-Touquette », un système ingénieux adapté à partir d'une sonde lambda et d'un tuyau de vidange. « Quand on a passé la soixantaine, il vaut mieux savoir en rire. D'ailleurs, si on ne rigole pas, c'est pas bon signe. Ça veut dire qu'on a déjà commencé à perdre de l'huile. »



Rubrique santé

Cet été, les pilotes d'ULM ont dû non seulement garder un œil sur leur altitude, mais aussi sur leur niveau d'hydratation !



À la Gazette, on envisage sérieusement de lancer une rubrique Santé, histoire de rappeler que rester en forme, c'est aussi important que vérifier son niveau de carburant avant de décoller.

Comme dit le proverbe :

« Un pilote déshydraté promet un vol bien agité ! »



Quel pilote ulm êtes-vous ?

Un test de personnalité du Dr Franck Echtein



1 - VOUS FAITES VOTRE CHECKLIST. SOUDAINEMENT VOTRE ROTAX TOUSSOTTE. QUE FAITES-VOUS ?

- A- VOUS DEMANDEZ CONSEIL CHEZ AVIREX, OU UN AMI MÉCANO**
- B- RIEN À CIRER, VOUS DÉCOLLEZ**
- C- VOUS APPELEZ VOTRE MÈRE**

2 - C'EST VOTRE PREMIER EMPORT PASSAGER.

- A- VOUS RASSUREZ LA PERSONNE EN EFFECTUANT LA PRÉVOL**
- B- VOUS LUI RACONTEZ VOS PIRES DÉBOIRES EN RIGOLANT**
- C- VOUS LUI PROPOSEZ DE LUI LAISSER LES COMMANDES PENDANT LE VOL**

3 - UN ABONNÉ DE LA PAGE FACEBOOK ULM SE MOQUE DE VOUS SUR UN POST

- A- VOUS NE RÉPONDEZ PAS. L'INDIFFÉRENCE EST LA MEILLEURE DES RÉPONSES**
- B- VOUS LUI FAITES UN SALUT DIPLOMATIQUE AVEC LE DOIGT LEVÉ**
- C- VOUS ESSAYEZ DE DÉBATTRE AVEC DES IDIOTS**

4 - ON VOUS DEMANDE C'EST QUOI L'ESPRIT ULM ?

- A- CE SONT LES VIDÉOS YOUTUBE DE L'APPEL DU ROTAX ET LES ARTICLES DE LA GAZETTE**
- B- LES INVECTIVES SUR LES AUTRES RÉSEAUX SOCIAUX**
- C- LES ARTICLES DES JOURNALISTES QUI N'Y CONNAISSENT RIEN**

- 5 - C'EST VOTRE PREMIER VOL SOLO
 A- VOUS ÊTES JOYEUX ET IMPATIENT
 B- VOUS EMBRASSEZ TROIS FOIS VOTRE GRI-GRI
 C- VOUS PRÉTEXTEZ UN MAL DE VENTRE

- 6 - L'ULM ÉLECTRIQUE QU'EN PENSEZ-VOUS ?
 A- JE SUIS OUVERT À TOUTES LES ÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES
 B- LE DOUTE VOUS HABITE, J'ATTENDS DE VOIR
 C- C'EST DE LA MERDE POUR LES BOBOS

- 7- TRAIN CLASSIQUE OU TRICYCLE ?
 A- PEU IMPORTE. CHACUN SES GOÛTS.
 B- JE NE SAIS PAS J'HÉSITE
 C- CLASSIQUE ÉVIDEMMENT LE RESTE C'EST MOCHE



- 8- C'EST QUOI L'ULM POUR VOUS ?
 A- C'EST PARLER DE TOUTES LES DISCIPLINES ULM
 B- L'ULM C'ÉTAIT MIEUX AVANT
 C- VIVE LE 3 AXES SUPER CHER AVEC DES TURBINES

- 9- QUE VEUT DIRE U.L.M. POUR VOUS ?
 A- ULTRA LOISIR MOTORISÉ
 B- ULTRA LÉGER MOTORISÉ
 C- ULTRA JE ME LA RACONTE MOTORISÉ

- 10- C'EST QUOI POUR VOUS UN ÉVÈNEMENT ULM ?
 A- SE RETROUVER ENSEMBLE, ÉCHANGER, S'AMUSER AVEC DES MACHINES SIMPLES
 B- COMPARER SON CARNET DE VOL ET SES HEURES EFFECTUÉES
 C- FAIRE SA PROMOTION ÉGOCENTRIQUE AU DÉTRIMENT DE LA CAUSE

MAJORITÉ DE A/ VOUS ÊTES UN PILOTE SYMPA, POSÉ ET RÉFLÉCHI.
 MAJORITÉ DE B/ CE N'EST PAS MAL, VOUS APPROCHEZ DU BUT.
 MAJORITÉ DE C/ OUVREZ VOS CHAKRAS !!!

« Les Vieilles Gloires de l'ULM sortent l'artillerie lourde »

Corte, 17 août 2024 — la Fraternité des Légendes nostalgiques du Ciel, plus connues sous le nom de FLNC canal historique, a tenu son assemblée générale sur l'aérodrome de Corte.

Ce groupe radical de défenseurs autoproclamés du vol léger traditionnel a une fois de plus usé de sa voix tonitruante pour rappeler au monde que l'aviation légère, c'était mieux avant.

L'événement a réuni les plus grands partisans du mouvement (où seuls les plus anciens ont leur mot à dire). Au programme de cette grande messe, un cocktail explosif : une médiation «musclée» avec les organismes de tutelle, et surtout, une lutte acharnée contre ce qu'ils appellent la « dérive » de l'ULM.

Pour le FLNC, la nouvelle orientation de la FFPLUM est une menace directe à l'intégrité de l'activité,

«Retour aux fondamentaux !» s'est exclamé un des orateurs, en agitant un numéro de Vol Moteur de 1985, époque bénie où l'ULM se résumait à quelques initiés qui

savaient vraiment ce que voler voulait dire.

Pas question pour le FLNC de laisser ces petits nouveaux imposer leurs règles, bien au contraire. Ils préfèrent encore un abordage musclé que de céder un pouce de leur précieuse liberté aérienne.

Le ciel est donc sous haute surveillance, et les amateurs de vol léger sont prévenus :

les Légendes nostalgiques n'ont pas l'intention de se laisser marcher sur les pieds... ni sur les ailes.



«Le savoir-faire diplomatique bien connu des dirigeants de la Fraternité des Légendes nostalgiques du Ciel.»

Le Revers de la médaille

Paramoteur : Quand trop de victoires tuent l'amour... Ah, la vie trépidante des champions ! L'équipe de France de paramoteur revient triomphante d'Angleterre, une nouvelle fois sur la première marche du podium. Une médaille de plus, un trophée de plus sur la cheminée... et un soupir de plus pour Catherine, compagne dévouée d'Éric, Pilote ULM Classe 1, et compétiteur au sein de l'équipe de France.

Après douze ans de vie commune avec Éric, elle en a ras-le-casque : « Encore un trophée à dépoussiérer ! Et devinez qui s'en charge ? Certainement pas mon mari ! Franchement, ce serait sympa de laisser les autres gagner ! »

Entre les absences à répétition et l'équipement de vol qui colonise leur salon, Catherine trouve que la passion de son mari devient un sérieux obstacle à la survie de leur vie de couple.

On dit souvent que derrière chaque grand homme se cache une grande femme. Chez les pilotes de

l'équipe de France de paramoteur, elle se cache surtout derrière une montagne de trophées !



Cinéma - La Paramount intéressée par la gazette de l'ULM

Avec le succès grandissant, et le ton décalé de la Gazette de l'ULM, le service communication de la Paramount serait intéressé pour une série Y A-T-IL ? Concernant notre discipline. Mais qui remplacera le lieutenant Franck Drebin ? Nul ne le sait encore, mais voici toujours le visuel proposé par le célèbre studio de cinéma. Espérons que ce revival de la franchise puisse voir le jour dans les années qui viennent. Nous croisons les doigts.



La Gazette
A FILM



Le cerveau



Le rebelle



Le mécano



L'imprimeur



Le parrain



L'informaticien



Le ménestrel

UN REMAKE QUI DECOIFFE !!!

PARAMOUNT PRÉSENTE UNE PRODUCTION ZUCKER/PRODHAMS/ZUCKER "Y A-T'IL UN FLIC POUR SAUVER LA TRONCHE" AVEC L'ACTEUR WILSON - MUSIQUE D'YVES MONTAND - SCÉNARIO DÉVELOPPÉ PAR JOHN A. HAYES - MONTAGE DE DANIEL HAYES
ÉCRIT PAR JERRY ZUCKER - JOE RABAGLIANO - DAVID ZUCKER - PHIL FINEY - PRODUIT PAR ROBERT E. WEISS - RÉALISÉ PAR DAVID ZUCKER - EN RÉAL. PARAMOUNT DISTRIBUÉ PAR UNITED INTERNATIONAL PICTURES

© 1995 UNITED INTERNATIONAL PICTURES. TOUS DROITS RÉSERVÉS.

Dans vos agendas !



Quand : 8 septembre

Quoi : Portes Ouvertes au Tréport

L'aéro-club du Tréport-eu sur mer organise ses portes ouvertes le 8 septembre, au programme Vols découvertes, expositions de modélisme et d'avions anciens, baptême parachutisme. Restauration sur place. Repas concert le samedi soir



Quand : Du 11 au 13 septembre

Quoi : La grande course

Où : Le petit bois landry Champrond en gatine

Gratuit



Quand : Les 13 et 14 septembre

Quoi : Le Mondial de l'ULM

Où : Blois Le Breuil

Rendez-vous annuel à Blois les 13 et 14 septembre sur l'aérodrome de Blois le Breuil. Inscription sur <https://mondialulm.fr/fr/>



Quand : septembre 13 @ 8 h — septembre 15 @ 17 h

Quoi : Festival du Film Paramoteur

Où : Aérodrome de Blois le Breuil

Annonce spéciale pour tous les passionnés de paramoteur ! Le Festival du Film du Paramoteur débarque au Mondial de l'ULM 2024, et nous lançons un appel à tous les aventuriers du ciel pour nous envoyer leurs vidéos.



Quand : septembre 21 @ 8 h — septembre 22 @ 17 h

Quoi : Fête de l'Air à Batzendorf

De rendez-vous aéronautique à ne pas manquer en Alsace du nord ! Venez nous rejoindre le week-end du 21 & 22 septembre 2024. Ce sera l'occasion de se réunir entre passionnés, un incontournable rassemblement annuel ouvert à un large public qui pourra s'adonner aux joies de la troisième dimension avec des vols de découvertes.