

Paramoteur

Pendulaire

Multiaxe

Autogire

Aérostat

Hélicoptère

la Gazette de l'ULM

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



Le Monde de l'ULM | Page 21

Mensuel

03

Avril 2024



1000 km en ULM
pendulaire
électrique

Page 5



Comme dirait
Philippe «c'est
FABULEUX»

Page 9



Ultra Logique et
Méticuleuse, la
check-list de
Laurent

Page 25



L'entoilage,
entre enfer
et Paradis !

Page 39

Sommaire de la Gazette du mois d'avril 2024

L'éditorial de Claude Cordelle	page 3
1000 km en ULM pendulaire électrique (Partie 2)	page 5
Comme dirait Philippe «c'est FABULEUX»	page 9
LA GRANDE ESCAPADE DE L'ETE 2024	page 13
Bientôt le départ pour le Grand Nord ! (Episode 2)!	page 16
Le rêve d'Icare sous toutes ses facettes	page 18
Le Monde de l'ULM	page 21
Ultra Logique et Meticuleuse, la check-list de Laurent	page 25
James KETCHELL : Boucler la boucle...	page 28
Filmer son vol – Partie 1/2	page 33
Faire simple pour aller loin !	page 35
SafeSky, enfin sur SDVFR version IOS...	page 37
L'entoilage, entre enfer et Paradis !	page 39
Moins de bruit... Plus de sensations...	page 43
Ma Découverte de l'ULM	page 46



Editorial

**La passion !
Mais aussi
la bienveillance,
le plaisir, le rêve,
la convivialité,
c'est le ciment
de la Gazette !**



Claude CORDELLE

Pilote d'ULM basé à Épernay, en Champagne.

D'abord pilote de Pendulaire, puis de MultiAxe et d'Autogire ensuite. 2900 heures d'ULM en 30 ans. Participant à des voyages plus ou moins lointains.

Spécialiste du sujet Assurances ULM.

Des histoires de vol, des ressentis, des peurs, des joies, des doutes, des expériences, c'est ce que nous souhaitons partager ! Pas forcément beaucoup de texte, mais de belles images !

Vos galères, vos moments inoubliables, nous les voulons tous !

La ligne directrice est simple, du positif, du joyeux, du rêve, de la passion et du sourire !

Nous souhaitons des articles, mais aussi, en format plus court, votre réponse à cette question : Qu'est-ce qui vous a amené à voler ? Nous compilerons la réponse de chacun dans un prochain article !

La forme de la Gazette n'est pas figée, nous souhaitons coller au mieux à vos remarques. Alors faites déborder la boîte mail ! article@lagazettedelulm.fr

N'hésitez plus, lâchez vous ! Participez aussi à cette belle aventure !

Ce numéro 3

A nouveau une grande variété d'articles allant du pendulaire électrique à l'enthousiasme d'une passagère qui découvre notre activité ! Vous passerez par de superbes récits de vols, par des témoignages, par des conseils, par des projets et même par un peu de technique !

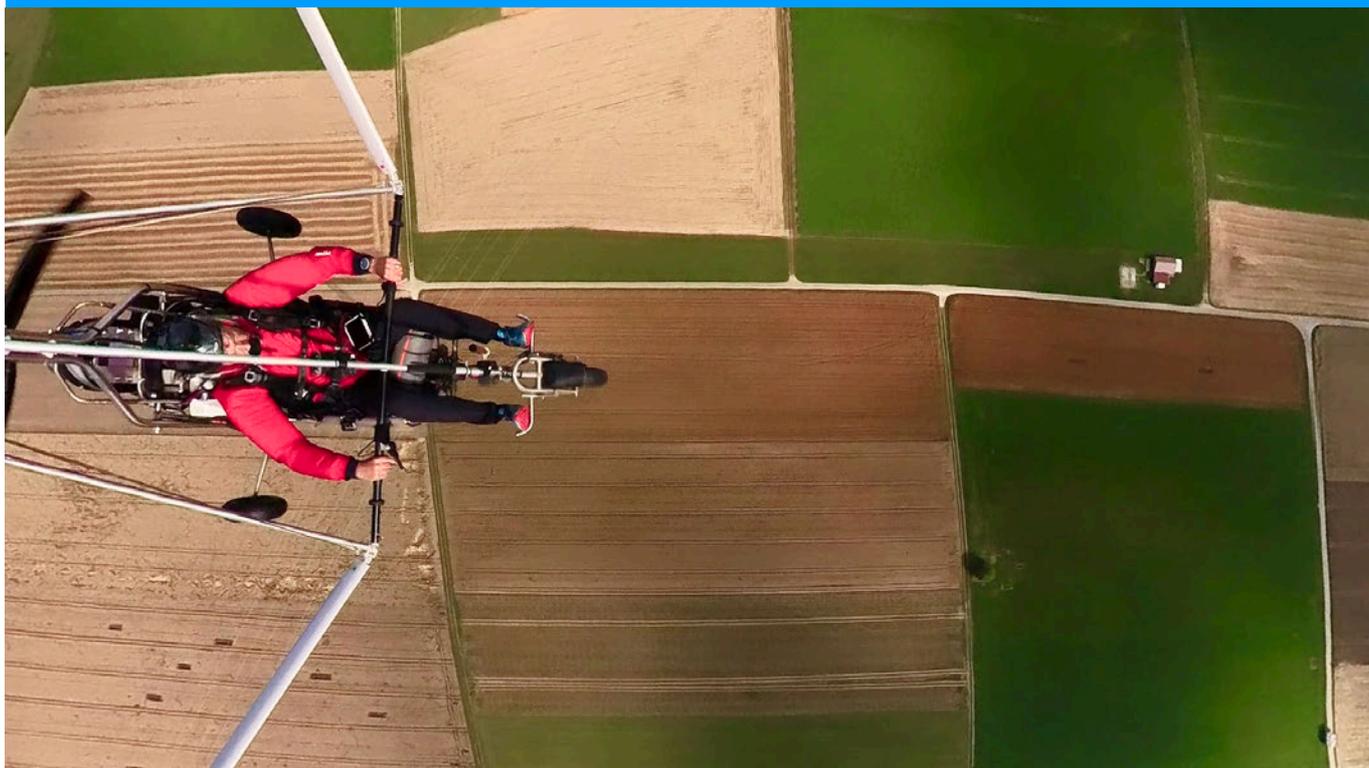
Fin décembre dernier, quand l'idée d'un magazine a été lancée, je me suis dit que c'était une super idée, mais que ce n'était pas du tout mon domaine et que je soutiendrai cette initiative folle, mais de loin.. ! Un coup de fil de Christophe, et me voilà embarqué dans l'aventure... D'accord, j'essaierai de raconter quelques-unes de mes aventures de vol... Je vais essayer de l'aider, il m'a tellement fait plaisir en réalisant les superbes films sur Thierry Barbier ! C'est comme ça que j'ai écrit un

article dans le premier numéro, et que je me retrouve maintenant apprenti rédacteur en chef de ce numéro 3 ! Quelle folie! 😊

Bonne lecture, profitez bien de vos vols et n'oubliez pas de partager votre bonheur autour de vous !



1000 km en ULM pendulaire électrique (Partie 2)



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 ».

Bellechasse — Langenthal

Aux aurores je quitte le camping municipal et à travers champs, rejoins l'aérodrome. Je prépare mon aile qui a bien supporté sa première nuit entrecoupée de quelques orages. Un garde du pénitencier en voiture fait sa tournée matinale. Il me regarde bizarrement, puis s'en va sans m'adresser la parole. Je suis prêt à partir mais selon les consignes j'attends que le chef de place arrive pour décoller. Ma destination est l'aérodrome de Langenthal 54 km plus à l'Est. A perte de vue des champs cultivés. Nous sommes sur ce que l'on appelle le plateau suisse, une des seules régions à peu près plates de mon pays recouvert au 2/3 de montagnes. Au Sud la chaîne des Alpes, au Nord-Ouest celle du Jura et entre-deux le plateau. Les lacs y sont nombreux, les paysages bucoliques. J'écoute le trafic sur l'aérodrome de Bienne plus au Nord où je pourrais venir atterrir en cas de besoin. Mais tout va bien. Pas de vent au début puis un vent de face qui augmente jusqu'à 15 km/h en approchant de Langenthal.

Au moment où je traverse l'Aar une odeur suave, agréable, que je ne connais pas, monte du sol (d'habitude c'est plutôt celle du lisier et du fumier). Je suis à la hauteur d'Aarberg et de sa sucrerie qui approvisionne tout le pays. Pour une fois pas de bouchons sur l'autoroute Berne-Zürich, on est dimanche, les voitures me dépassent. Je m'annonce 5 km avant d'arriver. Aucun trafic. Je prends la volte (nom donné chez nous au circuit d'aérodrome) du vol à voile et comme d'habitude atterris sans moteur mais cette fois sur une magnifique piste en dur. C'est une première avec mon pendulaire. Je m'amuse à suivre la ligne centrale de la taxiway et vais me parquer près des hangars du club de planeurs, déserts. Il va faire très chaud et les conditions ne sont pas propices au vol à voile. Deux Archaeopteryx attendent dans leur remorque. Dommage j'aurais bien voulu les voir voler. Je peux facilement mettre en charge mes batteries, radio, ipad, caméra, etc. au bureau C et vais boire mon premier cappuccino au restaurant de l'aérodrome.



Sur GoogleMap je repère un restaurant italien à 5 km. Dès mes batteries chargées, je m'y rends en auto-stop que j'ai beaucoup pratiqué il y a 50 ans. Je ne sais pas si c'est grâce à mes cheveux gris mais j'attends moins de 10'. Un couple de jeunes s'arrête. Surpris ils me demandent ce que je fais seul au bord de cette route, en pensant que j'étais en panne. Je leur dis d'où je viens mais pas où je vais, seulement que j'essaie de traverser notre pays avec un delta à moteur électrique. Le restaurant loue quelques chambres. J'hésite un peu puis me laisse tenter car je sais que je n'aurais pas cette chance lors des trois prochaines étapes et une bonne douche me ferait du bien.

Après une excellente nuit et le privilège pour une fois de pouvoir savourer un bon café avant de décoller, je

rejoins à pied l'aérodrome par de petits chemins champêtres. Le temps est nuageux, parfois le soleil arrive à se faufiler entre les nuages, la lumière est magnifique, un chevreuil s'enfuit, les oiseaux chantent, les abeilles sont déjà au travail et dans peu de temps je serai en l'air. Que demander de plus ? Ce sont ces moments que je recherche en voyageant seul. Se retrouver dans des endroits inconnus où je ne reviendrai vraisemblablement jamais. Ne pas savoir où je serai et qui je rencontrerai dans les heures et jours qui suivent. Être libre de changer mes plans, de partir ou rester sans me préoccuper de qui que ce soit. Pas besoin de prendre une année sabbatique et partir au bout du monde pour goûter à cette liberté, il faut juste, de temps en temps, « prendre » son temps, ralentir.



Langenthal — Buttwil

Je retrouve avec plaisir mon pendulaire, déplie ses ailes et étend les bâches au soleil qui essaye de percer les nuages. Comme d'habitude je suis le premier à décoller. Un magnifique Piper Cub me rejoint en bout de piste. Je le contacte pour m'assurer que ma radio fonctionne mais il ne répond pas, concentré sur son run-up.

Je m'aligne et décolle en savourant le confort de cette magnifique piste goudronnée. J'évite scrupuleusement les zones de protection contre le bruit car à pleine puissance mon hélice n'est pas silencieuse et de toute façon les riverains n'aiment pas être survolés (;—). Je mets à nouveau cap à l'Est. Le petit aérodrome privé de Buttwil se trouve à 45 km. Je passe au large de l'aérodrome de Triengen encore endormi puis passe entre les lacs de Hallwil et Baldegg dont j'ignorais l'existence. Je vole à 300 m/sol, bien en-dessous des TMA. La campagne est magnifique et malgré le survol de quelques collines que nos amis québécois appelleraient montagnes, aucune turbulence sauf en finale sur la forêt bordant la piste construite sur les flancs d'une colline. Cette fois je dois prolonger ma finale au moteur pour éviter de poser sur le premier tiers de la piste en travaux.

Je vais me parquer en bout de piste loin de la zone d'entraînement de l'école hélico, plie mon aile et amène ma première batterie au bureau C à 500 mètres. Lorsque je demande où charger mes batteries, on commence par me faire une remarque en dialecte dont je comprends que, sa référence à la centrale nucléaire de Mühleberg fermée en 2019, est visiblement un reproche (encore un qui pense que je vole à l'électricité pour des raisons écologiques alors qu'il y a tellement d'autres

avantages). Je lui réponds que chez moi je recharge mes batteries au solaire et comme il me fait remarquer le prix, je lui réponds qu'il peut gagner de l'argent sans aucun investissement en louant les toits des hangars. Il maugrée une réponse que je ne comprends pas et pour parfaire l'accueil, le restaurant est fermé.

Après avoir mis en charge mes deux autres batteries je descends à pied à Buttwil. Comme il n'y a plus aucun restaurant dans ce petit village je continue en stop jusqu'à la charmante petite ville de Muri. Et c'est au restaurant d'un supermarché que finalement je déjeune peu avant midi. Je profite de faire quelques courses pour le repas du soir puis retour à l'aérodrome toujours en stop. Je ne comprends pas pourquoi ce sympathique moyen de déplacement, complémentaire au covoiturage, n'est pas plus utilisé. Il est rare que j'aie attendu plus de 10'. Mes batteries sont rechargées. Mon interlocuteur électro-sceptique du matin s'en va. Je prépare mon campement pour la nuit en profitant des derniers rayons de soleil et pique-nique : viande séchée des grisons, pain et chocolat (on est suisse ou on ne l'est pas).

Il a fait très chaud toute la journée et j'ai dû souvent aller remplir ma bouteille d'eau aux toilettes de l'aérodrome. Lorsque je vais me laver les dents je remarque un avis sur le miroir : « Eau non potable ». C'est bien la première fois que dans mon pays je trouve de l'eau non buvable au robinet. Cela me vaudra d'être barbouillé quelques jours. Heureusement j'ai ce qu'il faut pour refaire ma flore intestinale, même si je ne pensais pas l'utiliser si tôt.

Je savoure le plaisir de dormir pour la première fois à côté de mon compagnon de voyage et me réveille avec





un magnifique lever de soleil. Alors que je déplie mon aile, un jeune avec un vieux sidecar s'arrête et me demande s'il peut s'approcher. Il est intrigué par mon engin et sa motorisation. Entrain de terminer des études en sociologie, il est passionné de vieilles motos et se sent très concerné par les défis écologiques qui nous attendent (ce n'est pas contradictoire). Il m'avoue être inquiet et pessimiste et me demande si je le suis aussi. S'en suit une longue conversation (qui n'a pas sa place ici).

J'espère lui avoir donné quelques pistes pour combattre les prophéties de malheur des marchands de peur et surtout agir. Je lui conseille aussi de prendre le temps

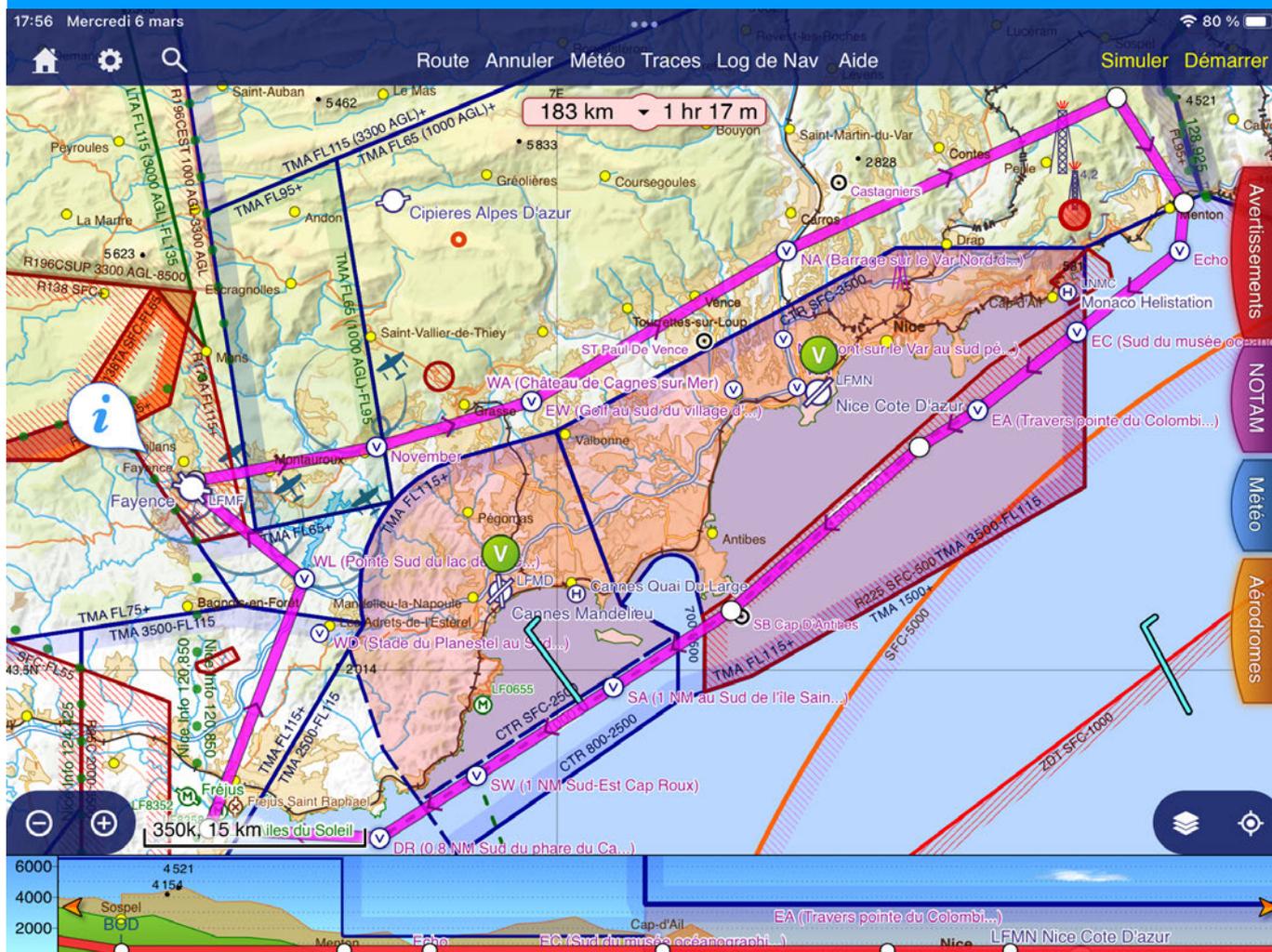
de voyager à la fin de ses études pour confronter ce qu'il aura appris aux réalités de notre monde. Mon aile est prête. Je lui offre un café au distributeur de l'aérodrome et décolle heureux de cette rencontre improbable qui me fait oublier celle du jour précédent.

Dans le prochain article je vous raconterai la fin de la traversée de mon petit pays, la rencontre d'un vieil ami perdu de vue avec lequel je partage quelques pénibles souvenirs de voyage, et après la traversée du lac de Constance, le premier clin d'œil de mon ange gardien.

A bientôt et bons vols.



Comme dirait Philippe «c'est FABULEUX»



Bruno NEPI

Pilote ULM depuis 35 ans. Instructeur multiaxes et pilote de montagne. Dirigeant de FLY CAVOK. Basé à Fayence LFMF dans le Var et à Gap LFNA dans les hautes Alpes, j'ai la chance d'évoluer dans un environnement magnifique entre mer et montagne.

Une de mes sorties préférées avec les élèves en fin de formation, est un circuit d'un peu plus d'une heure, qui nous emmène par l'arrière-pays Niçois jusque sur les hauteurs de Menton puis un retour côtier de Menton à Fréjus. Cette navigation doit être très bien préparée, nous sommes continuellement en contact radio avec les contrôleurs, il faut respecter scrupuleusement la route VFR (altitude et cap).

Je partage avec vous aujourd'hui un vol avec Philippe

Philippe la cinquantaine, bon vivant, toujours de bonne humeur est très apprécié sur le terrain. Imaginez le avec

un accent du sud bien prononcé. Au-delà de l'élève, c'est devenu un ami. Philippe habite sur ce parcours et réalise un rêve, passer au-dessus de chez lui.

Un panorama époustouflant

Nous enfilons les gilets de sauvetage, la rigolade commence :

- Ça se met comment ce truc ?
- Tu l'enfiles comme une veste
- Tu n'as que des modèles pour enfant ?
- Non ça c'est pour adulte
- Je peux plus bouger dans ce truc, t'es sûr qu'il faut le mettre ?

- Je peux téléphoner à ma femme comme ça avec les enfants ils nous verront passer
- Oui bien sûr
- Je dis dans 30 minutes ?

Nous décollons de Fayence sur un Savannah S 100 CV avec un transpondeur mode S, Skydemon, SafeSky et une balise PBL.

Nous passons travers le Lac de Saint Cassien et nous nous dirigeons vers le point « N » au nord de la CTR de Cannes et de la TMA de Nice. Nous restons au sud de Grasse.

- Je suis la trace t'inquiète, on monte à combien ?
- Comme c'est prévu tranquillement à 500 Ft minutes vers 4 000 Ft
- Houlala ! 4 000 ?

A 2 minutes du point « N », nous contactons Nice info sur 120,850

- Philippe, tu fais la radio
- Tu es sûr ?
- Oui c'est toi qui bosses, tu pilotes et tu fais la radio
- Je vais d'abord te répéter le message, si je me trompe je vais passer pour un blaireau.

Nice Info demande à son collègue de Nice Tour et nous rappelle pour la clairance, nous donne un code transpondeur et nous demande de les recontacter au point « E » au large de Menton. Cette route VFR est prévue pour « la ligne » hélicoptère Monaco — Aéroport de Nice et il m'est arrivé d'avoir un refus à cause d'un trafic trop dense.

Nous avons sur notre droite, l'aérodrome de Cannes Mandelieu, le complexe Marina Baie des Anges, l'aéroport de Nice.

- Regarde c'est fabuleux, la montagne et la mer. Y a que ça chez nous hein ? on n'est pas bien ici ?
- Si tu veux prendre des photos, je prends les commandes
- Ouais super, dis on ne peut pas s'arrêter un peu ? Nan je déconne !!

Nous passons travers les villages perchés dont le plus connu, Saint Paul de Vence. En face et à gauche les montagnes avec le mont Gelas à 3143 m et l'Argentera à 3297 m. Arrivés au nord de Nice, à la verticale de la plaine du var, nous montons à 5 000 Ft et nous nous dirigeons vers la frontière italienne. Nous avons comme repère sur notre droite le radar et les antennes du mont Agel qui surveillent les mouvements aériens au-dessus du Sud-Est de la France.

- Faut faire gaffe à ne pas passer en Italie, comment tu fais ?
- Tu prépares ta nav avec des points tournants reconnaissables en vol
- Ici tu vires à droite, plein sud à la verticale de Sospel
- Je connais ce coin par cœur, ici c'est chez moi, ça change tout vu d'en haut c'est incroyable

Nous approchons de la vallée qui nous permettra de descendre à Menton. Passant verticale le village de Sospel, avec son Fort Saint Roc vestige de la ligne Maginot, nous nous appuyons sur le Berceau, montagne caractéristique et reconnaissable depuis Menton.



La descente sur Menton de 5 000 Ft à 500 Ft

Nous nous mettons en descente avec déjà une magnifique vue sur Menton. Étant à 5 000 Ft nous devons descendre à 500 Ft. pendant la descente nous avons sur la droite une superbe vue sur Monaco.

- Voilà c'est au-dessus de chez moi, ma femme et mes enfants doivent nous voir. On peut faire un 360° ?
- Désolé Philippe mais la vallée est vraiment trop étroite et trop pentue pour faire un 360° en sécurité

Arrivés à Menton nous faisons quelque 360° tranquillement sur la mer en faisant bien attention de ne pas mordre la frontière italienne à moins d'un kilomètre.

- Je suis sans voix (pas pour longtemps), tu sais le paradis ça doit être comme ça, Bruno tu me fais un cadeau énnnorrme ? Tu peux prendre les commandes s'il te plaît que je fasse une photo
- C'est vrai que c'est magnifique, vas-y j'ai les commandes

Un suivi scrupuleux de la route VFR, cap et altitude

Au point « E », nous contactons Nice info comme convenu. S'il y a du trafic ils nous demandent quelque fois de passer avec Monaco Tour. Sinon nous restons avec Nice info qui nous demande de rappeler passant EA, Travers Saint Jean Cap Ferrat.

- T'as vu, c'était bien mon message, du premier coup !
- C'était parfait
- Ils sont sympas ces contrôleurs, il ne faut pas avoir peur



À partir du point E, travers Le Cap Martin, nous devons suivre rigoureusement la route VFR à 500 Ft mer et passer sur tous les points de la route.

- 500 Ft tu es sûr ? ça fait vraiment bas. J'ai l'impression qu'on va à la baille

- C'est pour ça le gilet, si tu déconnes haha, parce que le moteur il ne sait pas qu'il est au-dessus de l'eau.
- Vas-y descend encore, 500 Ft c'est pas 600 Ft



Le log de nav est chargé puisqu'il n'y a que quelques minutes entre chaque point tournant. Nous sommes rappelés à l'ordre au moindre écart d'altitude ou de cap car nous passerons bientôt au large de l'aéroport de Nice sous les avions de ligne en approche.

Nous profitons de ce survol côtier pour admirer la Côte d'Azur vue de la mer, sans lâcher ni le cap ni l'altimètre.

A notre droite nous passons au large de Monaco au point EC, travers Musée Océanographique de Monaco et ouvrons l'œil car nous sommes sur la route des hélicoptères.

Bientôt Saint Jean Cap Ferrat avec la rade de Villefranche, c'est le point EA où Nice info nous demande de passer avec Nice Tour sur 118 700. Nice tour nous demande de poursuivre la route VFR et de reprendre contact à SB, travers Le Cap d'Antibes, soit une branche de seulement 8 minutes.

Sous les avions de ligne en finale à Nice

Nous avons l'aéroport de Nice sur notre droite et sommes sous l'approche des avions de ligne, un toutes les 2 minutes.

- Regarde c'est un Easyjet, il est juste au-dessus, c'est incroyable !
- Oui et c'est lui qu'on entend à la radio avec Nice Tour
- Ah ouais ! c'est en Anglais, tu es sûr, c'est lui
- Oui écoute il va avoir la clairance pour se poser en 04
- Ils ne font pas de tour de piste ? Je déconne..

Nous nous dirigeons vers le cap d'Antibes, au point SB, Nice Tour nous demande de repasser avec Nice Info.



Nous passons ensuite travers les îles de Lerens, le point SA où nous longeons l'île Saint Honorat et son monastère.

Tu sais Bruno j'ai du mal à réaliser que je suis là et que c'est moi qui pilote. Je viens d'un milieu modeste et je ne pensais pas que ça pouvait être pour moi. Les avions c'était pour les riches, pourtant j'étais déjà passionné, je ne pensais qu'à ça, et puis voilà un baptême offert par ma femme, je comprends que c'est accessible, quelques sacrifices, de gros efforts, surtout pour le théorique et la suite c'est grâce à toi.

Approchant de la CTR de Cannes 800 FT/2500 FT, Nice info nous propose de passer avec Cannes Tour si nous montons au-dessus de 800 FT ou de rester avec eux si nous restons en dessous de 800 FT. Nous restons avec Nice Info et au point DR nous pourrions monter vers 2000 Ft car la route VFR s'arrête là.

Nous apercevons l'aérodrome de Cannes sur notre droite et déjà l'Esterel avec ses roches rouges et le viaduc d'Anthéor. Nous mettons le cap sur l'île d'Or avec son château qui aurait inspiré Hergé pour Tintin l'île Noire.

- Oui c'est probable car cette île appartenait à un Belge ami de Hergé, il y venait en vacances
- Ah bon, merci Philippe je ne savais pas

Nous avons en face de nous le Golf de Saint Tropez à 10 minutes de vol et nous nous dirigeons vers Fréjus

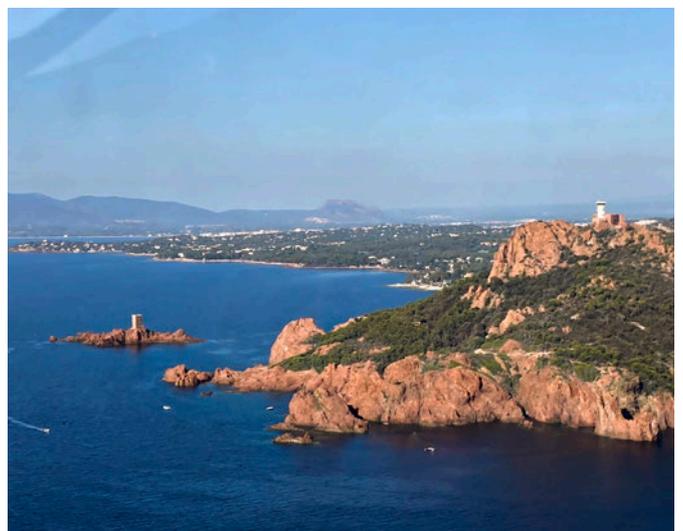
- Passe bien à l'ouest de Fréjus des parcs d'attraction pour éviter les nuisances sonores
- C'est quoi cette grande piste ?

- Une ancienne piste militaire transformée en espace vert
- Je passe en écoute de la base ULM de Fréjus 125,335 pour nous signaler si quelqu'un est sur la fréquence.

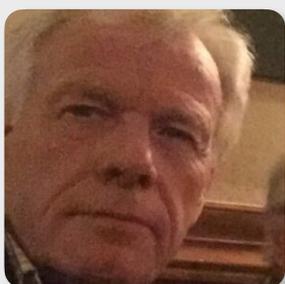
Nous rentrons par la vallée vers le Lac de Saint Cassien, nous quittons Nice Info au point WL, extrémité sud du Lac, transpondeur 7000 et passons sur la fréquence de Fayence.

Dans 5 minutes nous serons posés. Philippe a un grand sourire, la fierté d'avoir réalisé ce parcours et les yeux pleins d'étoiles

Encore un grand merci Bruno pour cette balade extraordinaire. Quand je pense que bientôt je pourrai la faire avec ma femme, ma fille mon fils. Oui pas tous ensemble, je sais mais chacun leur tour. On va déjeuner? Ça m'a ouvert l'appétit. Je t'invite.



La Grande Escapade



Gilles PERDU

Pilote sur ULM 3 axes Guepy, a participé au Grand Prix de France et est à l'initiative de La Grande Escapade de l'été 2024

Le désormais bien connu Christophe GUYON (notamment au travers de sa chaîne « L'appel du Rotax ») a ravivé la flamme qui sommeillait en chacun de nous, le goût de la balade en groupe, sans complications puisque sans organisation. C'est ainsi que le Grand Prix de France numéro 2, après quarante années de sommeil, a connu le succès que l'on sait.

Bien que Christophe nous ait concocté en Septembre une autre réjouissance ulmiste avec La Grande

Course, beaucoup d'entre nous souhaitaient pouvoir retrouver l'ambiance qu'ils ont connue l'été dernier et certains pour la première fois. Cette première grande sortie (du tour de piste) sur plusieurs jours, d'autres, dont moi par manque d'expérience et parfois de confiance en eux, n'y ont participé que partiellement. Naturellement, tous ont suivi via les différents réseaux mis en place et les excellents commentaires diffusés chaque jour, l'intégralité du parcours des courageux et chanceux participants, avec regret ou envie.



Le Grand Prix de France 2023, de passage à Chenay

L'idée d'une nouvelle grande sortie ensemble a donc semblé une évidence. Bien sûr, ce sera différent mais le principe initié par Christophe sera respecté. Nous nous retrouverons sur la base ULM « LES AVANT-GARDES » LF4561, au Sud-Est d'Orléans, dès le lundi 8 Juillet 2024 pour un décollage le 9 Juillet.

Destination : La Mer

Environ 350 KM à faire en deux jours. Normalement c'est faisable, même avec des machines lentes. Les plus rapides pourront faire du tourisme, jouer au lièvre et la tortue. Seul impératif (relatif), se retrouver tous ensemble aux lieux de rassemblements, le soir. Libre à chacun de planter sa tente ou se trouver un hôtel.

Direction la Mer en deux jours. Un jour sur place (2 nuits) et retour en deux autres jours vers le lieu de départ, ou proche (pour permettre à ceux qui nous auront rejoints avec leur machine sur remorque de les retrouver). Les destinations intermédiaires, bien que

prévues au préalable, seront discutées et décidées entre nous et Madame Météo chaque soir et communiquées sur les réseaux afin que d'autres, s'ils le désirent, puissent rejoindre le groupe à tout moment ou simplement nous suivre.

Un groupe WhatsApp et un compte Facebook ont été créés. Chacun peut demander à les rejoindre. Ils seront régulièrement tenus à jour.

La Grande Escapade de l'été est ouverte à tous (ulmistes de préférence). Une pré-inscription est souhaitée. Non qu'elle vous engage mais simplement pour pouvoir prévenir les clubs qui nous recevront et dont nous espérons qu'ils voudront bien nous accueillir avec ravitaillement en carburant, au moins. A noter qu'un formulaire de demande d'autorisation d'atterrissage devra être établi par chacun d'entre vous sur quelques bases (à commencer par celle de départ). Les documents seront mis à disposition sur demande.

L'ORGANISATION

Embryonnaire pour le moment. Le rassemblement est prévu le lundi 8 Juillet 2024 dans la journée ou le soir pour laisser le temps aux participants du Rétro Multiaxes de Sainte Thorette, de se refaire une beauté ou changer d'appareil. Il sera naturellement possible de nous rejoindre le mardi 9 dans la matinée.

Décollage le 9 Juillet pour notre première destination (encore à définir, nous attendons les autorisations des gestionnaires ou propriétaires).



Un seul objectif, rallier d'Atlantique



Des machines de toutes générations prendront part à la Grande Escapade de l'été

Le deuxième jour, départ pour la côte. La aussi, le point exact est en discussion.

Le troisième jour (11 Juillet), nous resterons sur place. Survoler le trait de côte ou l'intérieur des terres, plage etc ... Programme libre.

Décollage le 12 Juillet pour un retour dans les mêmes conditions sur deux jours.

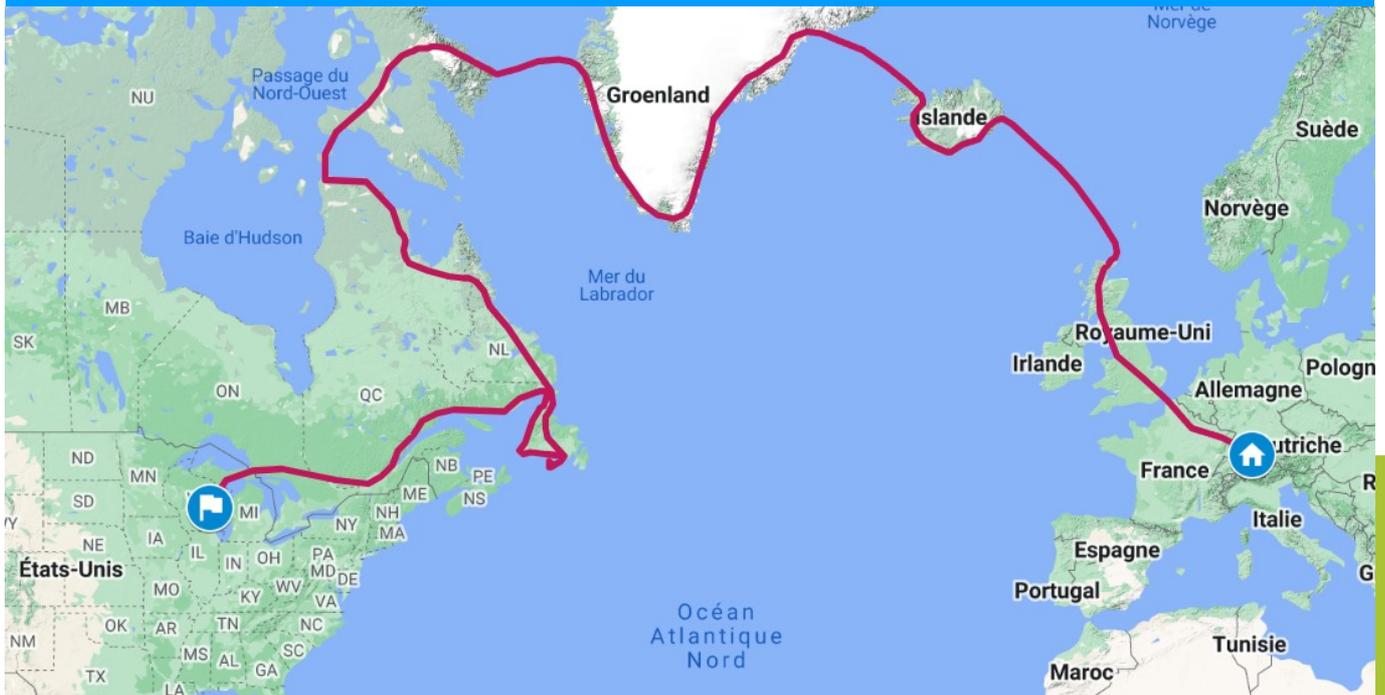
Le tour se terminera le 13 après le vol. Nous nous séparerons le 14 en matinée.

La Grande Escapade de l'été n'appartient à personne. Nous espérons qu'elle sera une réussite, mais surtout qu'elle suscitera l'envie de l'un ou plusieurs d'entre vous de reprendre le flambeau pour La Grande Escapade de l'été 2025.

A VOS AGENDAS.



Bientôt le départ pour le Grand Nord ! (Episode 2)



Voyages



Claude CORDELLE

77 ans. Pilote de Pendulaire, 3 Axes et Autogire basé à Épernay, en Champagne. Participant à des voyages plus ou moins lointains.

La prochaine aventure de Christophe et Aurélie en autogire jusqu'au salon Air Aventure 2024 à Oshkosh...

La préparation administrative

Pour de tels voyages, selon les personnes, l'approche est différente... Certains sont partis avec le strict minimum d'autorisations, mais c'est de moins en moins faisable aujourd'hui...

Il y a aussi la façon Thierry Barbier... Il demandait les autorisations de façon préalable, mais ne s'interdisait pas de passer une frontière pour visiter la bordure du pays voisin... Quand les autorités lui demandaient des explications, il plaidait sa condition de "Citoyen du Monde"... et son calme, sa gentillesse et sa persévérance l'ont toujours sorti de ses mauvais pas !

Et la façon normale d'organiser ce genre de périple... C'est énormément de temps à consacrer à cette partie administrative, mais il faut le faire, surtout aujourd'hui...

Parmi ses préparatifs figurent les assurances. Pas forcément simple avec ces gens là ! 😊

La météo

C'est un élément essentiel, surtout pour les traversées maritimes et la partie Grand Nord !

Christophe et Aurélie sont allés à Bruxelles à la rencontre de Marc Bourgeois, un spécialiste météo de ce genre d'expéditions. Il sera leur routeur météo, un maillon essentiel dans la réussite de ce voyage. C'était déjà Marc le routeur météo d'Olivier Ronveaux qui a effectué ces traversées deux fois en VL3. Et c'est d'ailleurs grâce à Olivier que Christophe a connu Marc, lui-même pilote 3 axes ! Bravo à Marc pour ce partage de ses compétences et de son expérience !



La sécurité

L'assistance d'un routeur météo y participe beaucoup. Il reste à essayer les combinaisons de survie, y compris dans l'eau pour se préparer à toutes éventualités ! idem pour le canot de sauvetage. Les balises de détresse sont prêtes aussi. Elles permettent le suivi en temps réel et intègrent une fonction d'envoi de SMS par satellite. La sécurité, c'est aussi une machine récente, vérifiée et bien utilisée !

La machine

Du changement ! Ce sera un Argon GTL, la version Grand Tourisme des autogires fabriqués par Manufactura Lotnicza.

Cette machine dispose d'un volume intérieur particulièrement important, ce qui va bien arranger nos deux aventuriers ! Un beau volume, c'est bien, mais attention de ne pas se laisser aller avec les bagages ! Christophe me confirme que tout est choisi et pesé au gramme près... il reste particulièrement vigilant sur ce point ! Au sujet du poids, la construction générale en carbone de cet appareil compenserait ce volume supplémentaire important.

Pour en savoir plus, voir le site du constructeur <https://argo.aero/gtl.html> et celui de son importateur <https://www.abc-flight-ulm.eu/argon-915is-1>

Le constructeur

Christophe est donc allé chez le fabricant polonais avec Bernard Lachapelle, dirigeant de la société ABC Flight ULM à Maubeuge, importateur. Il a pu visiter cette usine située sur un aérodrome et a particulièrement apprécié l'écoute et l'intérêt du dirigeant pour ce projet exceptionnel. Ce constructeur s'est positionné sur le haut de gamme, avec une finition particulièrement soignée.

L'essai de la machine

Le giro qu'il va utiliser pour ce voyage est donc le modèle GTL vert pomme avec lequel Bernard Lachapelle a déjà effectué une centaine d'heures en France. L'appareil était reparti en Pologne pour un besoin d'exposition et Christophe a donc pu l'essayer là-bas. Super satisfait ! Puissance avec le 915, beaucoup de place, un réservoir de 120 litres, une hélice à pas variable et un pilote automatique ! Oui, un PA sur un autogire, ce n'est pas très courant, mais cela peut s'avérer bien utile en cas de perte de visibilité soudaine dans cette partie du globe ! Il va récupérer cette machine début avril, peut-être en la ramenant en vol de Pologne. Il prévoit beaucoup de vols de préparation en France avant de l'emmener à Friedrichshafen où elle sera exposée

Le départ

Il est programmé pour la fin du salon de Friedrichshafen, donc vraisemblablement le 21 avril

prochain, et ce sera parti pour ce voyage de 3 mois, à deux dans un autogire, et ce sera une première pour une telle traversée vers les USA ! Christophe et Aurélie vont maintenant commencer à vivre leur rêve !

Leur aventure sera visible sur ces liens :

www.flythenorth.com/

www.facebook.com/profile.php?id=61553327631919

www.instagram.com/fly_to.the.north



L'importateur Bernard Lachapelle et Christophe chez le constructeur avec son patron Krzysztof Wronski

Le rêve d'Icare sous toutes ses facettes



Tirage de Portrait



Francis LEGROS

72 ans.

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

Basé à Epernay

1^{er} épisode de l'histoire d'un parcours transversal en 4 épisodes

Du deltaplane à l'ULM en passant par le ballon dirigeable et la montgolfière !

Mon parcours aéronautique

Il commence en 78, à l'âge de 27 ans.

Je rêvais des airs depuis longtemps... probablement depuis qu'enfant, je voyais des avions survoler à basse altitude la maison de mes oncle et tante chez qui je séjournais chaque été.

Ces avions étaient toujours bas car ils étaient en phase de décollage ou d'atterrissage sur le terrain de Margny-les-Compiègne, à quelques centaines de mètres à pied de la maison. Je me souviens en particulier de ce biplan piloté par Jean Salis, un ami de mon oncle. J'aimais me rendre à pied au bord de ce terrain pour regarder tous ces héros aux commandes de leurs machines volantes.



Voir évoluer ces aéronefs a nourri mon imaginaire et m'a fait définitivement lever les yeux vers le ciel. Sans doute une raison pour laquelle on me surprend parfois la tête dans les nuages..!

Le Delta

Puisqu'il s'agit de VOLER, je vais d'abord apprendre à voler LIBRE, sans moteur... presque comme un oiseau ! Je choisis le deltaplane, à mes yeux l'illustration parfaite de l'aventure... aérienne.

Le deltaplane est une rétro-innovation développée à partir du travail de Francis ROGALLO, ingénieur américain travaillant pour la NASA (NACA à l'époque). Cette innovation est arrivée en France au début des années 1970 et c'était un véritable nouvel espace de liberté et d'innovation !

Les montagnes ?

Habitant Reims, je mets le cap sur le Jura. Mon premier stage de formation au pilotage de deltaplane, c'était aux Rousses.

Faute de montagnes proches, il m'aura fallu plus de deux ans et différents stages pour obtenir mon brevet et me sentir suffisamment à l'aise. La maîtrise de cet univers ne souffre pas d'approximation, surtout en vol libre ! Les passionnés de vol habitant des zones montagneuses ne connaissent pas leur chance !

De stage en stage, sous la houlette de mon instructeur Michel, j'ai découvert sur le site des Rousses, le plaisir de me jeter dans le vide et de « flotter dans les airs ». Rapidement, j'ai réalisé que la nature m'avait donné une forme d'instinct des airs, élément des plus précieux lorsque l'on pratique les sports aériens. Tous les pilotes, confirmés ou non, savent à quel point cette « compétence » est indispensable à la sécurité !

Le vol delta n'est pas un sport de tout repos puisque, par nature et pour rester en l'air, on va chercher une atmosphère un peu turbulente pour y trouver des « pompes ». Mais c'est grisant et différent de ce que je découvrirai plus tard dans les autres formes de vol.

Les différentes ailes

A l'époque, c'était encore le tout début du deltaplane. On venait de passer de l'aile de type Rogallo à des ailes



plus profilées et plus performantes. Tellement profilées qu'on atteindra vite, en quelques années, le point de bascule ! Les amateurs de ce sport se souviendront avec nostalgie, voire avec un léger frisson, des ailes trop profilées qui finissaient régulièrement sur le dos en phase d'atterrissage, par effet tumbling.

Par chance, j'ai échappé à ce point extrême, préférant voler avec un delta plus « rustique » ...



L'aile ancienne de type ROGALLO



L'aile moderne et profilée d'aujourd'hui

Voler en delta, loin des montagnes : Pas simple ! Pendant deux ans, je ferai plus d'heures de route avec " l'aile sur le toit ", que d'heures de vol... Il me fallait faire des centaines de KM pour déployer mon delta et envisager un vol sur les massifs des Vosges, du Jura ou des Alpes

Le delta tracté...

Faute de montagne à proximité, avec un petit groupe d'amis de la région, nous allons imaginer transformer nos vastes plaines en terrain de jeu pour des vols delta en « altitude gagnée » grâce au vol delta tracté... derrière une voiture avec un treuil !

Nous savions qu'un pilote belge (De Bruyne) avait commencé à pratiquer cette technique de vol tracté, alors pourquoi ne pas essayer..!

Bons bricoleurs mais peu au fait des bonnes pratiques en la matière, notre petit groupe a réussi à construire le treuil embarqué en voiture, les largueurs pour nos deltas et tous les petits accessoires utiles à l'expérience.



Nous avons trouvé des chemins rectilignes de plus d'un Km assez isolés pour pouvoir faire nos premiers essais... Ces premiers vols se sont bien passés et nous avons pu profiter de petits vols tractés jusqu'à 300-400m du sol. C'était magique !

Oui, cela a fonctionné mais, a posteriori, on peut se dire que la sécurité n'était pas optimum ! Nous ne savions même pas qu'il fallait utiliser un point d'attache sur le pilote et non sur l'aile delta. Notre pilote belge a fini par payer cette erreur de sa vie...

Dans les années 1970 et partout en Europe, de nombreux pilotes se sont essayés à ce type de vol tracté avec plus ou moins de succès, mais l'esprit pionnier était là !

Aujourd'hui la pratique existe toujours...

Pour les amateurs : www.vol-libre.ch/tracte-treuil/

Toutefois, j'ai rapidement réalisé que, sans « terrain de jeu » à proximité immédiate, on devient vite un « vieux » pilote... avec peu d'expérience, au final ! Faute de pratique suffisante, mon amour des airs devait faire face à une mise en danger potentielle grandissante...

Alors, pourquoi ne pas se tourner vers une autre activité aérienne ?

Ce sera l'objet du prochain épisode :
Du delta à la montgolfière !



Le Monde de l'ULM



Tirage de Portrait



Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

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

J'ai découvert le vol un soir d'été à Pont sur Yonne, mon copain Cyril m'avait harnaché à l'arrière de son machin jaune avec des grosses roues, suspendu à une aile delta.

J'ai découvert le pilotage à Persan Beaumont quelques semaines plus tard, chez Air Plaisir. Mon instructeur Alain Dumetier m'a initié au palier d'accélération, au virage glissé, à la PTU bien serré et toutes les figures imposées au pilote en devenir.

A 30 balais, la progression est rapide et je n'ai pas traîné à faire mes premières navigations.

Pourtant il m'a fallu attendre le 7 mai de l'année suivante pour découvrir vraiment le monde de l'ULM.



En vol à bord de mon premier ULM, un DTA Voyageur 2...



Mon premier Tour de France en 2013 passe près des îles Chausey



Cabane Tchanqué du bassin d'Arcachon

Le proverbe dit : «En mai fait ce qu'il te plaît!» je m'étais donc mis en tête de faire un petit tour de France dès l'arrivée des beaux jours. J'avais cette fois-ci réussi à embarquer avec moi ma petite femme, fidèle partenaire, mais dotée d'un goût modéré pour mes élucubrations aériennes.

Quand on débute, chaque navigation est une aventure. Lors de ce voyage, la météo fut tellement capricieuse

et la navigation si hasardeuse que je peux m'estimer heureux que mon couple n'ait pas volé en éclats...

Le bivouac sous l'aile, les orages à répétition avaient attaqué un peu le moral des troupes

Alors que nous remontions la vallée du Rhône (face au vent), en slalomant entre les grains, la décision fût prise de se dérouter vers Mably, un belle piste de 500m bordant le canal de Roanne.



DTA Voyageur 2



Ma copilote sur l'aérodrome d'Ales



La toute première version d'AIR NAV PRO



Le pont de l'île de Ré



la base ULM de Mably accueille
le Grand Prix de France en août 2023

C'était vraiment la fin de journée, le Mistral avait soufflé fort dans nos bras, on avait bien dégusté. C'est donc un peu hagards que nous avons posé les roues du DTA voyageur sur la piste herbeuse de Roanne – Mably.

Malgré l'heure plutôt tardive, il y avait du monde sur la base. Les machines étaient encore dehors, les pilotes locaux finissaient un ou deux baptêmes.

Ici, l'accueil est d'une grande simplicité, la gentillesse est naturelle. Je rencontre pour la première fois Gilles Crottier-Combe, le président des Ailes du Merlin. On nous propose de nous ravitailler en essence (ce que nous faisons) et on nous offre un verre et une part de brioche.

Je n'ai plus vraiment le souvenir du sujet de la conversation, je sais juste qu'on se sentait bien au

milieu de ces visages amicaux. Ça aurait pu durer des heures mais la nuit est vite tombée...

Ce soir là nous n'eûmes pas besoin de planter la tente, Gilles nous avait ouvert les portes du club house.

Allongés sur notre matelas gonflable, blottis dans nos sacs de couchage, et bercés par la bienveillance de notre nouvelle famille, j'ai glissé à Charlène : « Tu vois, c'est ça le monde de l'ULM... »

Je me souviens m'être endormi avec un léger sourire aux lèvres, rassuré sur la nature de l'Homme.

Il y a du bon dans ces petites bases ULM...



Ultra Logique et Meticuleuse, la check-list de Laurent



Autour du Vol



Laurent RAFFALLI

Steward dans une grande compagnie Française depuis 17 ans et pilote ULM, passionné d'aviation depuis son plus jeune âge, d'aéromodélisme et de lecture, de livres, BD et magazines d'aviation.

Après une sélection pilote de chasse à 19 ans ratée pour cause de trop grande taille, je me suis retrouvé par hasard à la sélection steward d'une grande compagnie Française à l'âge de 30 ans.

PPL dans la foulée (pour envisager une sélection interne pour « passer devant »), puis quelques années plus tard j'ai découvert l'ULM. J'ai acheté un pendulaire, puis l'ai revendu pour un 3 axes.

Là, j'ai commencé à faire de vraies navigations et à me prendre pour un pilote de ligne !

Et justement, fort de toutes les heures passées dans les cockpits de Boeing ou d'Airbus, mine de rien j'ai acquis une certaine rigueur quant aux briefings et check-lists que je voyais s'égrener lors des différentes phases de vol.

J'ai donc pris l'habitude de gérer mes propres vols avec, dans une certaine mesure, la rigueur d'un pilote de ligne.

Je vole aujourd'hui sur un FK 14, machine performante plus proche de l'avion que de l'ULM pendulaire...

Vérifications (« tour avion ») avant chaque vol, même pendant les étapes, bilan de masse, quantité de carburant largement suffisante (parfois trop !), météo sur tout le parcours, interdiction formelle de passer outre la sécurité (pas de « on top » sans visibilité au sol, pas de vol trop tardif après le sunset, briefing et check-list papier dans le cockpit, pas de vol en cas de météo incertaine ...)

Et justement, concernant les navigations assez longues, j'ai pris l'habitude de plusieurs choses.

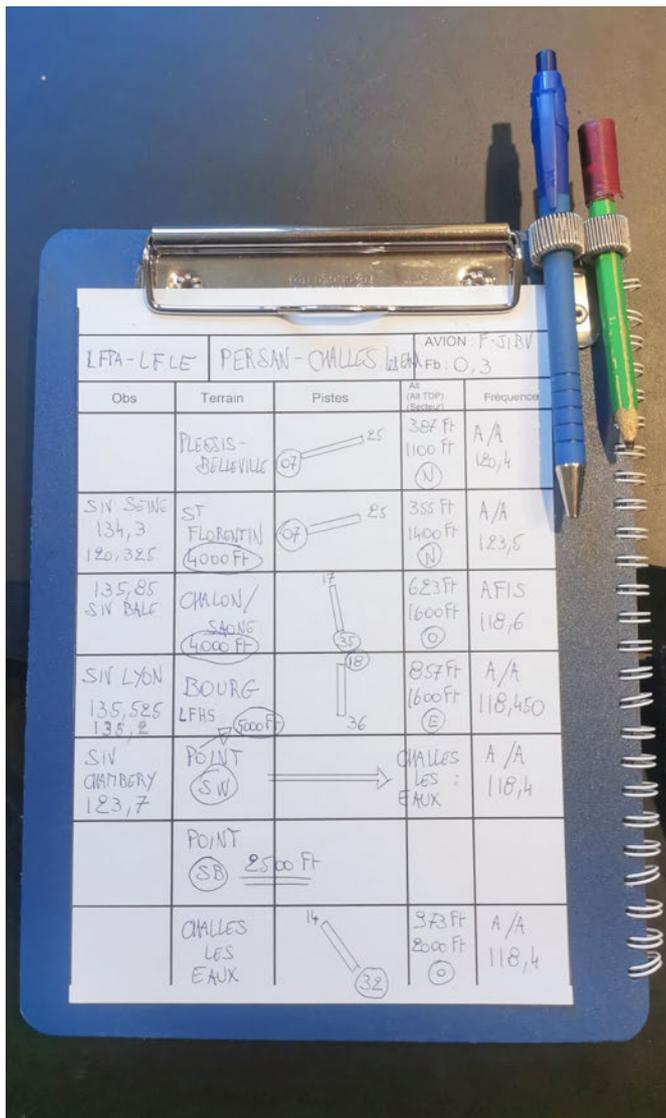
Premièrement, je prépare ma nav' sur ma tablette mais également sur une carte papier que je garde à portée de main dans mon cockpit. De temps-en-temps j'y jette un coup d'œil, ça me donne une idée plus globale du vol et des zones que je vais rencontrer. La tablette c'est bien, mais zoomer et dé-zoomer pour savoir où on va c'est pas toujours pratique ni vraiment représentatif.

J'ai également mon téléphone portable en secours, sur lequel j'ai la même application de navigation, prêt à être utilisé en cas de panne de tablette. Je porte ce

téléphone dans ma poche au cas où je devrais évacuer l'avion rapidement. Si je le sors durant le vol pour faire une photo, je le remets immédiatement dans ma poche.

Deuxièmement J'ai une check-list « silencieuse » (comme celle que j'utilise dans mon métier), en cas d'atterrissage forcé, de feu à bord ou de remise des gaz (« comment j'ouvre la verrière », « si je remets les gaz quel sera mon cap » ...)

Enfin, lorsque j'ai tracé ma navigation sur la tablette et sur la carte, je reporte plein d'infos sur un log, clipsé sur une tablette rigide que je porte sur la cuisse. Pour plusieurs raisons :



- en vol, lorsque je dois changer une fréquence, les chiffres sont trop petits sur la tablette et mes yeux n'y voient plus assez ! J'ai bien-sur une paire de lunettes à portée de main mais c'est plus facile de lire sur mon log la fréquence suivante. De même, lorsque le SIV me donne une fréquence ou une info, je peux écrire sur mon log papier. J'y note également des infos importantes (altitude max par exemple) ou bien des fréquences que je n'avais pas prévues.

- Je ne trace pas seulement le parcours tout droit de A à Z, mais également des points de passage, ou de déroutement. En effet, si mon réservoir de carburant me permet 3h de vol, ma vessie ne le permet pas !! Et pour avoir déjà testé de voler jusqu'au bout avec une envie pressante en se disant que « ça va le faire », je préfère me poser avant que ma vessie n'explose ! Ces points de passage sont des « verticale terrain », qui certes rallongent légèrement mon parcours, mais me permettent de prendre une décision rapide si je dois m'y poser et je prépare toujours en stand-by sur ma radio la fréquence de ces terrains. Une fois la zone de ce terrain passée, je prépare la fréquence du terrain suivant.

Finalement, ça m'occupe et ça me permet d'être toujours « devant l'avion » et jamais « derrière ».

De même, j'ai déjà expérimenté le déroutement dû à la météo, et j'étais bien content de savoir quel était le terrain le plus proche. Sur mon log papier je trace sommairement la ou les pistes qui sont disponibles, à quel endroit je ferais le TDP (« au Nord », « au Sud », « main droite ou main gauche » ...) et j'écris la fréquence du terrain. Toutes ces infos sont répertoriées sur les cartes VAC que je consulte lors de ma préparation de vol. Rien de plus stressant que de consulter une VAC en vol quand on en a vraiment besoin à l'instant T, pour connaître l'orientation des pistes, la zone et l'altitude du TDP (même si les appli permettent d'afficher une partie de cette VAC en surimpression du fond de carte).

Je me suis retrouvé une fois dans une situation sans avenir, avec un ciel qui s'est bouché à une vitesse folle (orages prévus avec une intensité moyenne qui s'est transformée en forte intensité), avec devant moi un front qui devenait infranchissable et un plafond qui baissait en forme d'entonnoir.

Je n'avais pas prévu de déroutement sur cette courte navigation (environ 1h), et le stress qui montait en moi m'a presque fait perdre tous mes moyens. Je dois dire que la présence d'un AFIS ce jour-là m'a énormément aidé à ne pas faire d'erreur et à me poser sur la bonne piste, dans le bon sens et en toute sécurité.

On peut comprendre assez facilement le rapprochement entre mon métier et ma passion. Avant chacune de mes rotations, je dois aller à un briefing-équipage. On nous rappelle toutes les procédures, on a parfois des petites interrogations orales, et on envisage le ou les vols pour toute la journée. Une fois à bord, je dois vérifier l'emplacement de tous mes éléments de sécurité (extincteurs, cagoules de protection respiratoire, oxygène de secours...), et nous avons des « briefings contextuels » pour tout l'équipage lors de certaines phases de vol. Enfin, une « check-list silencieuse » nous est demandée



lors des décollages et des atterrissages (« comment s'ouvre ma porte », « où se trouvent mes éléments de sécurité », « que dois-je faire en cas d'évacuation » ...)

Finalement, cette rigueur qui m'est demandée pour mon travail me permet une certaine rigueur pour moi-même lorsque j'exerce ma passion, et ça ne me dérange pas du tout.

Ça peut paraître parfois un peu trop, après tout je ne vole pas très haut ni très vite, je ne transporte pas plus d'un passager (et encore, rarement !), et mon zinc est plutôt sécurisé grâce à son parachute !

Mais je trouve que ça fait partie du plaisir de voler. Après tout, préparer son vol c'est déjà se mettre en condition et envisager tout ce qu'on va vivre, avec

délectation et impatience ! Se préparer mentalement, envisager un déroutement, c'est se retirer un maximum de stress et se préparer à profiter pleinement du vol !



James KETCHELL : Boucler la boucle...



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 géméaux, 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...

Depuis toujours, les récits d'aventure me captivent. C'est une lecture qui permet souvent d'en apprendre beaucoup sur le monde qui nous entoure et qui nous fait toujours la promesse d'évoluer et de grandir avec l'auteur au fil des pages. S'il est vrai, qu'il est rare de trouver derrière la couverture un Tesson ou un Franceschi, cette fragilité littéraire permet néanmoins de passer un moment sincère et est toujours garante de l'authenticité du périple partagé. C'est exactement cela que j'espérais trouver en contactant James Ketchell, le premier homme à avoir réalisé un tour du monde en autogire. Nos échanges ont très largement dépassé mes espérances. Alors, au nom de cette authenticité, je m'efface à présent pour vous laisser en tête à tête avec James, notre premier auteur international. Je vous souhaite une bonne lecture et un bon voyage...

Mes premiers pas

Dès mon plus jeune âge, j'ai voulu apprendre à piloter des hélicoptères mais au vu des prix de formation j'ai été contraint de ranger cette idée dans un coin de ma tête. Ce n'est que bien plus tard, la trentaine passée et après avoir vécu d'autres aventures (ndlr : James est un aventurier accompli capable de gravir du 8000, de traverser l'Atlantique à la rame ou la terre à vélo...) que j'ai relevé le défi d'apprendre à voler ! J'ai découvert le Gyrocopter à l'aérodrome de Popham, situé près de chez moi dans la périphérie de Basingstoke. C'est au cours d'un vol d'initiation sur cette machine que j'ai compris que je voulais absolument apprendre à voler. J'adorais la sensation d'être dans les airs, voler me faisait me sentir vivant, comme si j'accomplissais quelque chose !

Durant ma formation et après plusieurs recherches, j'ai réalisé que, malgré quelques tentatives infructueuses, personne n'avait réussi à faire le tour du monde en Gyrocopter. C'était le dernier type d'aéronefs n'ayant pas réussi la grande boucle.

Quelque chose me semblait juste dans le fait d'essayer d'y parvenir. J'ai décidé, à ce moment-là, que c'était ce que j'allais faire. J'ai décroché ma licence de pilote dans un laps de temps relativement court. Il m'a fallu 45 heures de cours pour l'obtenir. (ndlr : Outre Manche, un autogire se pilote après l'obtention d'un PPLG (Privat Pilot Licence Gyroplane) composé d'une épreuve théorique et d'une pratique d'un minimum de 43 heures de vol dont 10 en solo). Finalement, c'est après avoir reçu ce précieux sésame que ma formation a réellement débuté. J'ai très vite construit mon projet. L'idée était de voyager autour du monde et d'aller à la rencontre des écoles dans chaque pays, partager des moments amusants, leur parler d'aventure et les encourager à poursuivre leurs propres rêves. J'ai consacré une grande partie de cette première année à monter mes heures de vol, à visiter de nouveaux aérodromes et même à effectuer mon premier voyage international ! Je suis venu chez vous, au Touquet puis j'ai rejoint Avignon. Je me suis retrouvé bloqué par le mauvais temps et j'ai dû ramener le gyro sur une remorque. J'ai énormément gagné en expérience, j'apprenais tout le temps et j'ai eu la chance d'avoir de très bons instructeurs.

Les préparatifs

Dans ce genre de projet, pour en avoir fait souvent l'expérience, le plus difficile n'est pas le voyage en lui-même mais la préparation et plus particulièrement la



recherche de fonds pour le financer. J'ai estimé mes besoins pour ce périple à environ 140 000 € pour l'achat de l'appareil et les dépenses liées au voyage. Je savais que je réussirais à collecter cet argent si j'étais vraiment prêt à travailler pour l'obtenir. Après plusieurs mois et des centaines de refus, j'ai enfin pu trouver l'aide dont

j'avais besoin.

Il existe plusieurs fabricants de Gyrocopter mais le seul avec lequel je souhaitais travailler était Magni, une entreprise italienne basée près de Milan. J'avais envie de voler en Bi-place tandem ouvert type M16 car ce gyro est facile à voler et a de très bonnes caractéristiques de vol. Il était connu pour être l'un des Gyrocopter les plus sûrs du marché. (ndlr : Je ne suis là que pour traduire les propos de James mais certaines phrases me coûtent plus que d'autres à coucher sur le papier...) Il n'y a eu quasiment aucune modification apportée au gyro pour le préparer au grand voyage. Le seul écart a été de l'agréments, en place co-pilote, d'un réservoir additionnel de 130 litres pour garantir une autonomie plus "confortable" pour certaines étapes.

Dans un premier temps, j'ai envisagé de traverser l'Eurasie au travers du Moyen-Orient, de l'Asie, du Japon, d'un petit morceau de Russie et de sortir par le détroit de Béring. Quelques mois avant mon départ, le Pakistan a fermé son espace aérien à quasiment l'ensemble du trafic étranger. Même British Airways s'est vu suspendre ses vols. Cette contrainte supplémentaire m'a obligé à trouver une nouvelle option. J'ai travaillé avec GASE qui, via une agence de planification Russe, m'a permis de survoler l'ensemble de la Russie ! (ndlr : GASE (General Aviation Support Egypt) est une agence composée de passionnés de l'aviation ayant pour mission de faciliter la venue ou le transit d'aéronefs pour dynamiser l'activité en Egypte).

Le grand départ !

Le 31 Mars 2019, je suis parti de l'aérodrome de Popham -EGHP. C'était un moment extraordinaire et chargé en émotions. J'ai réalisé ma première étape internationale en France, à Alençon. Cette ville est jumelée avec ma ville natale de Basingstoke. J'y ai été très bien reçu et j'ai parlé dans ma première école (ndlr : C'était le collège Saint Exupéry... Ça ne s'invente pas !), J'ai poursuivi mon tronçon de vol Européen via Friedrichshafen en Allemagne ou mon Magni M16 a





été mis en lumière lors du salon aéronautique puis Varsovie en Pologne. J'ai trouvé une solution pour réaliser une première révision de l'appareil avant de poursuivre en Lituanie puis en Estonie pour clôturer ce premier chapitre à Tartu -EETU. J'ai traversé l'Europe en 13 étapes en totalisant 50 heures de vol depuis mon départ de Popham.

D'un bout à l'autre...

Cette nouvelle aventure consistait, en six semaines, à traverser la Russie pour arriver en Alaska via le détroit de Béring. La Russie m'a offert des paysages incroyables. J'ai débuté par un long survol forestier, des centaines de kilomètres verdoyants à perte de vue puis j'ai atteint la Sibérie. Tout a radicalement changé, des montagnes enneigées se sont offertes à moi et le

thermomètre a frôlé le zéro degré (ndlr : Nous parlons ici de notre ami Fahrenheit... Un presque -18°C de chez nous !). J'ai dû adapter ma tenue et accumuler les couches pour rester au chaud.

J'ai pu rencontrer les écoliers de la ville la plus froide du monde, Yakoutsk. C'est la capitale de la république de Sakha (Fédération de Russie). J'ai été, une nouvelle



fois, très bien accueilli par la population locale.

La traversée de la Russie a été réalisée sous contrôle radar total. Je ne choisisais ni la trajectoire, ni l'altitude de vol. Cependant, j'ai réussi à voler assez bas pour découvrir de vastes et spectaculaires paysages. Il était temps à présent de continuer mon périple vers l'Alaska en traversant le mythique détroit de Béring.



Une transsibérienne a faire pâlir Chat GPT ou autre Midjourney...



Traversée du détroit de Béring entre Provideniya Bay en Russie et Nome en Alaska

Pas à pas aux USA

Une fois sur l'autre continent, la température a vraiment changé. Il faisait maintenant très chaud. J'ai pu faire une nouvelle révision du gyro à Merrill Field -PAMR, un aéroport d'aviation générale situé tout près d'Anchorage. Me voilà donc prêt à attaquer sereinement l'Amérique !

Je ne voulais pas simplement voler d'Ouest en Est. J'ai donc décidé d'atterrir dans les 49 Etats des Etats Unis d'Amérique. Les souvenirs les plus étonnants sur ce continent ont été les survols du Golden Gate Bridge en Californie et de la Statue de la Liberté à New York City.



L'Amérique était de loin l'endroit le plus facile pour voler. Tout était très détendu et il y a tellement d'espace là-bas que l'on ne gêne jamais personne.



Go to home !

Une dernière halte au stand à Boston et me voilà prêt à attaquer la partie la plus complexe du voyage. Il fallait boucler la boucle... Un dernier tronçon à travers l'Océan Atlantique nord. J'ai réalisé cette étape via le Canada, le



monde Guinness. J'ai été la première personne à piloter un Gyrocopter autour du monde. J'ai abordé ce voyage étape par étape, presque au jour le jour. Je ne voulais pas me laisser écraser par un périple trop important. Tout ce qui m'inquiétait avant de partir ne s'est jamais produit, et j'ai été étonné par l'incroyable fiabilité du Magni M16, et de son moteur Rotax 914 turbo compressé, le Gyro n'aurait pas pu être meilleur.

J'ai parcouru un total de 24 000 milles marins (près de 45 000 kms) en 175 jours et environ 350 heures de vol. J'encourage tout le monde à s'essayer aux autogires, ils sont tout simplement incroyables ! (ndlr : Sur ce point James, nous sommes d'accord !)

Groenland, l'Islande, les Îles Féroé et l'Ecosse. Mon étape la plus longue faisait un peu plus de 500 milles marins entre Iqaluit au Canada et Nuuk au Groenland (ndlr : soit près de 950 km dont 650 au-dessus de la mer !). Je ne pouvais réaliser cette traversée qu'avec le vent dans le dos. Je l'ai parcouru avec une vitesse sol moyenne de 185 km/h, ce qui est plutôt rapide pour un Gyrocopter. Je ne volais pas assez haut pour recevoir les services de circulation aérienne. J'ai donc réalisé ces traversées maritimes en écoutant des livres audios. Je préférais écouter le livre audio d'Elon Musk que d'écouter les bruits de mon moteur car s'il ne se doutait de rien, moi je ne pouvais pas ignorer le fait d'être au-dessus de l'eau...



Photo souvenir avec l'équipe Magni Gyro à l'arrivée de James le 22 Septembre 2019

Après 175 jours, je suis rentré chez moi et j'ai établi un nouveau record du



Filmer son vol – Partie 1/2



Raphaël BENARD

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

Introduction

Salut la team ! salut les followers ! clique sur ton meilleur pouce et sur la cloche pour t'abonner... Ce sont les injonctions que vous verrez sur les chaînes de nos chers youtubers, mais avant de devenir le Spielberg ou le George Lucas de l'ulm il vous faudra bosser. Un sujet qui se fera en 2 parties, donc gardez-en sous le palonnier les enfants car ce n'est pas fini... Aujourd'hui on va se concentrer sur l'esthétique, la poétique de la chose. La manière de filmer son vol peut revêtir différents aspects, mais quelque soit le sujet de votre vidéo, il vous faudra faire preuve d'imagination et d'audace pour vous démarquer.

J'en ai vu des tas de vidéos sur l'ulm ! mais beaucoup mal travaillées et moi aussi je me suis planté au début mais j'essaie de m'améliorer à mon modeste niveau. Bah oui car une histoire ça commence par un

storyboard. Bref un scénario. Il faut poser les bases, la manière de raconter. Peu importe le sujet d'ailleurs, sinon vous allez perdre du temps et votre pellicule sera anarchique et illisible.

Le Rythme

Il faudra découper votre vidéo en rushs, c'est à dire choisir les scènes importantes de votre film. Faites en sorte que ces séquences ne durent pas trop longtemps, 3/4/5 secondes par plan. En effet il faut tenir en haleine le spectateur, l'envoyer là où vous voulez. Les plans trop longs ça peut vite devenir pénible... et ça augure un décrochage à basse vitesse avec 2 crans de volet... Alors évidemment on s'adapte, si c'est du technique, on fera des plans un peu plus longs selon les besoins didactiques. Commencez par des petites vidéos de 2 ou 3 minutes c'est bien suffisant.

Le cadrage

C'est important Jean. Sur un appareil, ou un personnage en mouvement il faudra laisser de la place sur le côté où se porte la direction de l'action. Cela va donner de la dynamique à l'action (bien avant les frères Lumière c'était la même règle pour les photographes).

Entre faire un documentaire sur l'aviation légère à la Christophe Guyon, montrer un baptême avec vos proches, faire de l'enseignement, peu importe, allez à l'essentiel. Variez également les angles de vue, au ras du sol, en plongée, en contre-plongée, plans serrés, plans larges etc.

La lumière

Jouez avec la lumière, les reflets, il est même possible de faire du contre-jour sous certaines conditions pour donner un effet graphique en ombre chinoise (cela va dépendre également de votre matériel). Sinon pour la plupart des scènes filmez dos au soleil, gardez les rushs les plus lumineux. Ça semble évident et logique et pourtant beaucoup font l'erreur.

La musique

Elle est primordiale. Utilisée à bon escient elle sera votre plus fidèle alliée, accentuera un effet poétique, dramatique, humoristique, tonifiant. Il existe moult titres musicaux libres de droit et YouTube par exemple

accepte même certains morceaux que l'auteur autorise à la diffusion. Sur ma vidéo en exemple il s'agit du compositeur Hans Zimmer (gladiator, inception, interstellar...). Sinon la musique classique sera d'un très bel effet, un clair de lune de Claude Debussy par exemple...



Conclusion

En résumé peu importe le sujet, vous devez vous l'approprier. Si c'est du Jackie et Michel je dis joker... Il n'y a pas d'école quand vous êtes autodidacte. Inspirez-vous du cinéma, de la photographie et préparez votre histoire, votre scénario. Bouffez de la vidéo comme un boulimique sur l'aviation en général, pas que l'ulm, regardez des tutos au besoin. Si vous avez peu de moyens, avec une seule caméra, multipliez les vols pour réaliser une compilation. L'important est de progresser pas à pas. Il me semblait important de parler de ce côté artistique pour vous donner envie avant de passer à la partie technique.

Alors oui c'est chronophage, vous allez sans doute vous ramasser, recommencer encore et encore, puis un jour vous serez fier de votre travail. Faites-vous plaisir avant tout, soyez inventifs et audacieux On se retrouve plus tard pour la deuxième partie. D'ici là : Silence sur le plateau et ACTION !!! – Signé votre Topper Harley.



Faire simple pour aller loin !



Hervé CANIVET

78 ans Pilote 3 axes, autogire, hélico
Beaucoup de voyages et de partages
Au micro à Blois et au STOL

En 1997 un ami me propose de faire un tour en ULM, tout a commencé là, j'ai acheté un Mistral d'occase et passé mon brevet dans la foulée.

J'avais arrêté mon activité pro et avec deux copains, libres également, on a volé au moindre rayon de soleil jusqu'à plus soif. Le trio était composé d'un Storch, d'un Albatros et de mon Mistral avec trois 582. On a parcouru la France de long en large avec pas trop d'académisme mais beaucoup de bonheur.

Ensuite j'ai découvert la liberté qu'offrait l'autogire et j'ai été séduit par son côté ludique, peut être trop, et j'en ai cassé un.

De là, l'envie de l'hélico était en embuscade et je suis allé en Italie passer mon brevet car la classe 6



n'était pas encore d'actualité. Avec mon Kompress j'ai pris mon pied, mais j'ai vite compris que ce n'était pas un engin de voyage. A part pour aller au resto en vol, l'autogire permettait de faire mieux et en sécurité car il était plus facile de rejoindre le sol en cas de panne. Je n'étais pas champion du monde comme mon instructeur Matthieu de Quillac alors je suis revenu à l'autogire.

Et puis mystérieusement j'ai ressenti le besoin de voir et d'avoir des ailes en volant. Je suis donc reparti vers les trois axes avec des machines basiques et d'autres très sophistiquées.

J'ai participé à plusieurs Tour de France ULM en autogire et en 3 axes, avec beaucoup de plaisir, une bonne école et plein de belles rencontres.



Bons vols à tous, du VL3 au Truelite sans perdre l'objectif le plus important, vous l'aurez compris, de rejoindre notre Terre avec une banane super large et sans bobos.

Ma plus grande aventure a été de participer avec Claude Cordelle à un périple en Uruguay et au Brésil avec Thierry Barbier et son proto de Ninja. Quelle aventure !



J'ai remis à zéro les compteurs de mes repères et habitudes. Avec Thierry on tournait la clef et on partait, sinon on n'aurait rien fait. Avec le recul, je me dis que mes neurones ne remplissaient pas complètement leur boulot mais nous volions dans une machine très basique et capable de rejoindre le sol en cas de vache.



Je reste convaincu qu'avec une machine simple on peut rêver et faire de très grandes choses, sans oublier que toutes les options qu'on n'a pas ne peuvent pas tomber en panne...

Depuis, j'ai toujours souhaité avoir des machines basiques mais dès que je vois passer « la plus belle femme du monde », je craque. On a ses propres limites.



Un conseil, faites ce que je dis et pas ce que je fais. Actuellement j'anime au micro les épreuves du championnat de France STOL et pour moi c'est une très belle découverte. J'encourage tous les pilotes que nous sommes à s'y intéresser, et même à y participer, les progrès sont très rapides, car ça permet de découvrir les capacités de sa machine en vol lent et d'acquérir de nouveaux réflexes pour rejoindre le plancher des vaches en cas de problème.

En septembre je serai au MULM et si ça vous dit, on se verra. Je serai un des deux Blablas.



SafeSky, enfin sur SDVFR version IOS...



Ingrid SCHABON

En charge du marketing
et de la communication chez Safesky

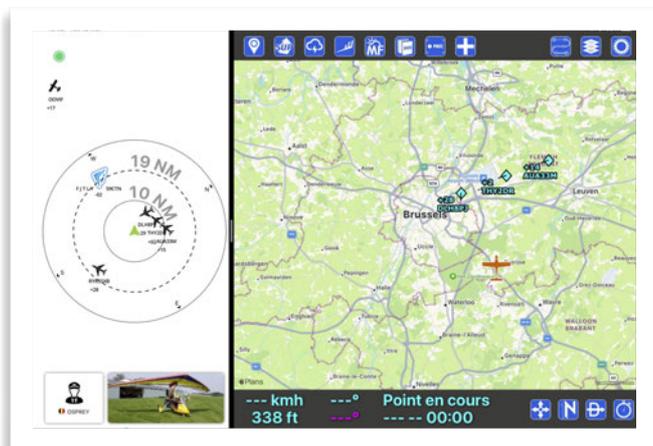
Ça y est ! La persévérance l'a emporté. Le trafic SafeSky peut enfin être intégré dans SDVFR sur iOS.

On nous l'a demandé à maintes reprises : quand pourrons-nous enfin intégrer SafeSky dans SDVFR sur iOS ? C'était déjà possible pour Android, mais les fans d'Apple devaient rester sur leur faim. Et un pilote français affamé... c'est du sérieux !

Vous nous avez abordés par e-mail, sur notre forum, sur nos réseaux sociaux, et bien sûr, lors du bon vieil événement de Blois. Parfois avec insistance, parfois avec charme, et même en proposant une bonne bouteille de vin français... comment refuser ça ?

C'était une excellente question, car chez SafeSky, nous aussi, on restait sur notre faim ! Mais l'action ne devait pas venir de nous, mais de nos bons amis de SkyDreamSoft. Alors, on a fait pareil, on a harcelé Laurent Jardillier à tout bout de champ. Et il a fini par craquer ! Après 2 ans de supplications, la nouvelle est

tombée cette semaine : SafeSky peut désormais être intégré par les utilisateurs d'Apple dans SDVFR. Alléluia !



Voilà à quoi cela ressemble



Qu'est-ce que cela veut dire ?

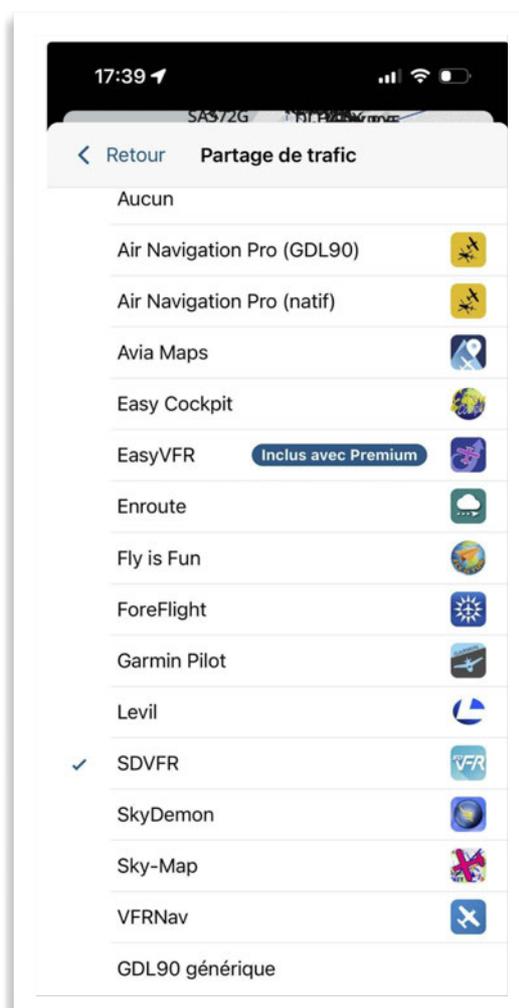
Que vous n'avez plus besoin de jongler entre les deux applications pour savoir où voler et qui d'autre vole dans les parages. Un seul coup d'œil sur SDVFR suffira.

Que devez-vous faire ?

Pas grand-chose : ajustez simplement quelques paramètres et le tour est joué. Bien sûr, vous devez également être abonné à SafeSky PREMIUM, car faire communiquer des technologies, c'est aussi difficile que de faire parler François Hollande en anglais.

Vu la demande massive, nous sommes convaincus que la France redeviendra rapidement notre marché numéro un... désolé, pour l'instant, vous êtes surpassés par l'Allemagne...

Salutations depuis votre pays voisin préféré !



L'entoilage, entre enfer et Paradis !



La Zone Technique



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.

Voler sur une machine qui prend de l'âge, c'est un plaisir particulier qui vous fait osciller entre la nostalgie d'une époque révolue et le sentiment d'être un peu rebelle dans une époque où le dernier cri fait souvent chavirer les coeurs, tout autant que les portefeuilles. Le souci avec les machines vieillissantes, c'est qu'immanquablement, et vous le savez, vous le sentez mais vous vous refusez à cette évidence, la sécurité de vos vols prime et il va bien falloir se séparer de votre vieil entoilage pour un examen en profondeur des ailes et remise à neuf des surfaces. Le projet est magnifique, la perspective est alléchante. Savourez ce moment de grâce ! La réalité ne tardera pas à vous rattraper !...

Retour d'expérience

N'attendez pas ici un cours sur l'entoilage ! Je ne suis pas expert et n'aurai en conséquence que mon expérience de profane à partager avec vous, mais en même temps, sérieusement, combien d'entre nous maîtrisent vraiment cet art ?... Ok, je crois qu'on est en phase !

Alors maintenant que vous avez embarqué dans l'aventure avec moi, laissez-moi vous conter l'histoire du réentoilage d'une machine mythique et unique (en



Le Paon d'Or et son entoilage d'origine en 1984

même temps, il n'y en a eu qu'un seul...), le Paon d'Or, conçu et construit par mon père.

Il y a maintenant 40 ans, aidé d'un ami cher, Christian Lemonnier, il avait réalisé le premier entoilage, un

revêtement de type dacron, de ceux qui à l'époque firent passer la toile tissu de nos premières trapanelles pour une relique millénaire !



Christian Lemonnier en 1984 lors du 1er entoilage du Paon d'Or

Le défi !

38 années plus tard, Bruno Lemonnier (le fils de Christian) et moi-même décidions de nous lancer dans l'aventure pour rééditer l'exploit de nos paternels respectifs, ayant sur eux un avantage considérable, à savoir près de quarante ans d'évolution des produits et techniques.

Pour autant, avec le recul, je peux vous le dire en toute transparence, qu'entre grimper l'Everest sur un pied et refaire cet entoilage, aucune différence pour moi ! J'ai pris cher !

En effet, avant de se lancer, il faut bien mesurer l'ampleur du chantier. Il y a deux ailes, ce qui fait 4 faces, puis il y a les empennages. Ça, c'est le minimum. Vous pouvez aussi avoir le fuselage à couvrir mais je ne pourrai pas vous en parler, n'ayant pas eu à le faire. Tout cela pour vous dire qu'il va falloir de la patience, beauuuuuucoup de patience, et du courage aussi car ce qui vous attend, c'est par définition un chantier... d'envergure !

Pourtant, je devrais pouvoir dire que c'était une promenade de santé, ayant Bruno pour Maître d'œuvre,



Bruno Lemonnier, en 2022 en train d'attaquer la pose du nouvel entoilage, 38 ans après son père !

un expert en la matière avec de nombreux « Maestro » et « Springbok » entoilés au fil des ans. Bruno, c'est aujourd'hui l'une des personnes, ou plutôt l'un des artistes les plus aguerris dans ce domaine et je sais qu'au fond de lui, si quelqu'un veut lui proposer un tel chantier, il aura bien du mal à refuser !

Maintenant, avoir un orfèvre à sa disposition ne fait pas tout ! L'organisation du chantier est primordiale et quand on est aussi doué que moi en mécanique, établir la liste des priorités et tenir le calendrier, c'est vraiment un vaste sujet pour ne pas dire un vaste foutoir !

Une préparation presque méticuleuse

Il vous faudra retirer l'ancien entoilage mais GAFFE !!! Pensez bien à prendre des repères précis si vous souhaitez refaire la déco à l'identique, faute de quoi vous serez contraints, comme moi, de vous pencher sur les photos d'époque avec un mètre et une loupe pour tenter de retrouver avec exactitude la largeur des bandes, leur emplacement précis etc etc.

Vous devrez ensuite choisir les produits que vous souhaitez employer. Je ne pourrai pas ici faire de comparatif, n'ayant pas testé d'autres marques, mais je suis très satisfait du résultat final. Dans mon cas, c'est D...X que j'ai choisi d'utiliser, sur les conseils avisés de Frédéric Lemonnier, frère de Bruno et constructeur officiel du Springbok. Le matériel est très pro, les contacts avec la boîte sont excellents, mais par contre, j'ai du vendre un de mes reins, le chien des voisins et la collection de Pétrus de mon père pour m'offrir ce nouvel habillage ! Très franchement, ça douille au passage en caisse !!! Vous savez, c'est le moment où, assis sur le canapé et faisant une tête bizarre en voyant le total indiqué en bas du devis, à la question : « chéri(e), pourquoi tu fais cette tête ??! », vous répondez: «Non non c'est rien ! Encore une connerie sur FB ! » tout en entrant, la mort dans l'âme, les chiffres de votre CB !

En même temps, il ne faut pas oublier qu'il va falloir couvrir les surfaces avec plusieurs couches d'enduit, une couche d'apprêt avant peinture, sans oublier l'assouplissant pour éviter les craquelures, puis en dernier lieu la peinture elle-même. Ça en fait des bidons !

D'ailleurs parlons-en des produits. Ne vous attendez pas à entrer au Panthéon de l'écologie ! Ces produits sont quoiqu'on en dise très agressifs et vous devrez IMPÉRATIVEMENT : 1/ vous protéger 2/ essayer de trouver une VRAIE cabine de peinture pour camion afin de garantir une ventilation adaptée et un filtrage efficace de l'air sortant. Pour notre part, tout avait pourtant bien commencé. Nous avions un compresseur

de 100 litres, un magnifique pistolet à peinture, nous avons fabriqué une cabine de peinture faite maison dans un hangar prêté par un pote. J'étais super fier de ma cabane en plastique, plastique au sol, sur les cloisons et jusqu'au plafond en bâches, soutenues par des tasseaux. Tout était prêt.



Une cabine de peinture plus prête que jamais !

Galeres et perseverance

Nous voilà partis pour la pose de la couche d'apprêt et c'est à ce moment précis que tout est parti en vrille ! En seulement quelques minutes, Les lunettes deviennent opaques. Voulant nettoyer la première paire pendant que je donne la seconde à Bruno, je décide dans un éclair de génie de passer un peu de diluant sur les lunettes en plastique.... Bon, une paire de lunettes en moins !

Les filtres des masques à peinture se bouchent, on bosse en apnée, le sol est collant du fait du nuage d'apprêt qui retombe.

Du coup, vous vous souvenez des bâches posées à terre dans la cabane ? Elles nous collent aux pompes, s'entremêlent et nous suivent comme un chien fidèle... Le sol quant à lui n'est plus protégé, ça colle de partout, chaque pas crépite dès que la semelle se soulève. Je me dis alors que ça y est, je n'ai plus d'amis, entre Bruno qui va certainement tomber raide asphyxié devant mes yeux, et mon pote du hangar qui va m'étrangler avec mes bâches....

Dans ce qu'il reste de la cabine, on attaque la peinture ! Malgré l'adversité ambiante, Bruno continue, il s'accroche debout, assis, à quatre pattes ! Il est bientôt minuit, cela fait sept heures qu'il peint ! On est rincés, on a un peu perdu en lucidité avec la fatigue et on ne comprend pas pourquoi c'est si difficile d'avoir une bonne répartition de la peinture mais tant pis, pas le temps de se poser trop de questions ! Il faut y aller et finir le boulot ! Après coup, on réalisera que la période COVID est passée par là et que la peinture a pris 1 an dans la vue et aurait du coup mérité d'être davantage diluée que la préconisation classique. Le résultat est magnifique mais franchement, quel...enfer ! Et dans tout ça, j'étais tellement sûr de ma cabine, tellement.... Que je n'ai pas hésité un instant à tout laisser dans le hangar... Ma voiture, les camions et voitures de mon pote...etc...

Bon... finalement, on ne le dira jamais assez, le blanc, ça va avec tout ! Les voitures, les camions, le sol, on se serait cru en Laponie après les premières neiges ! Je vous ferai grâce du boulot que cela a été pour tout récupérer mais je ne saurai trop vous conseiller d'éviter de faire pareil !



Cabine de peinture en perdition !...



aurez une fois la piste derrière vous, lancés dans l'azur et ne faisant qu'un avec cet oiseau adoré, paré de son nouveau plumage.



Rire pour ne pas pleurer... la journée a été longue ! 😊

Un résultat a la hauteur de nos espérances

Si je dois dresser un bilan de cette aventure, je dirai une nouvelle fois que ce qui compte le plus dans un projet d'entoilage, c'est une excellente préparation, un environnement adapté, de la patience, une bonne maîtrise de l'ordre des séquences de travail et surtout...des amis fidèles qui sauront vous pardonner !

Est-ce que cela valait le coup ? Bien sûr que oui ! Redonner vie à une machine ancienne et voir à nouveau ses ailes briller au soleil procure un plaisir incomparable qui n'est rien à côté de celui que vous

Pour Bruno et moi, cette aventure, c'est un hommage appuyé à nos padrés, qui ont eu deux bonnes idées majeures à l'époque : La première, développer une passion sans limite pour cette discipline, l'ULM, qui n'en était qu'à ses balbutiements; La seconde, se rencontrer au Bourget devant un Weedhopper, mais ça, c'est une autre histoire qu'il faudra que nous partagions un de ces jours. Pour l'heure, je dois vous laisser car le Paon d'Or et le Weedhopper m'attendent. Et oui ! Il faut bien préparer La Grande Course !

P.S. : Encore Mille fois Merci Bruno !
Tu es vraiment le meilleur !





Vincent BAZILLIO

C'est une histoire qui commence en 2003, celle d'un pilote de simulateur de vol sur PC qui passe son brevet de pilote et qui remplit sa boîte à souvenirs.

Vincent Bazillio s'est imposé en quelques années comme une référence dans le monde de l'aviation de loisir. Créateur du Blog "Du virtuel au réel", il vole aussi bien en France qu'aux États Unis et partage sa passion du vol à travers de remarquables vidéos.

Vous vous êtes peut-être déjà posé la question en regardant votre casque ANR Bose QC25 ou QC35 ? Plusieurs sociétés proposent des kits pour ces casques grand public. J'ai choisi de tester celle de la société Norvégienne Avee.

J'ai l'impression d'avoir un sac de vol de plus en plus lourd. J'ai déjà arrêté de trimbaler les cartes papiers, mais du coup j'ai des batteries de secours et des tablettes électroniques. Du côté des casques aéro, je vole exclusivement avec des casques à réduction de bruit ANR (LightSpeed Zulu) depuis déjà plusieurs années. Mais j'ai aussi dans le sac à dos que j'emporte partout avec moi, un casque audio uniquement grand public (soit un Bose QC35, un Sony XM4 ou un Bose 700). J'utilise indifféremment un des trois au bureau,

dans les Open-Space et dans les transports en avions (de ligne) ou en trains.

Le kit de la société norvégienne Avee permet de transformer simplement un casque Bose ANR uniquement audio (comme un Bose QC25, QC35 ou Sony XM que l'on trouve à la FNAC) en un casque avion avec les deux connecteurs MIC/AUDIO et une perche micro.



Pourquoi ne pas transformer mon casque audio en casque aéro ?

Mise en place

On clipse simplement le petit boîtier à la base d'une des deux oreilles du Bose. On y branche ensuite le câble qui va vers les prises GA MIC/Audio de l'avion. Personnellement, j'ai choisi une longueur de 125 cm. Il existe aussi une version 165 cm ou 200 cm.

Le connecteur est du type USB-C et orienté vers l'arrière ce qui doit éviter qu'il se débranche par inadvertance lorsque l'on tire involontairement sur le câble. La perche micro au premier abord semble légère. Et pourtant le micro tient bien en place. Là où je veux qu'il soit. J'ai même l'impression que le son est plus cristallin qu'avec mon LightSpeed. Certainement, le retour dans le casque qui donne une autre impression.

Le réglage + ou - du volume de l'écoute ne pose pas de problème. Ça marche comme on imagine que cela doit marcher.



La solution Bose+Avee se fait donc oublier au bout de quelques minutes. Même la perche micro sur laquelle j'avais des doutes joue son rôle. Je ne suis pas obligé de crier et le squelch ne me force même pas à avoir la bonnette touchant mes lèvres. Étonnant.

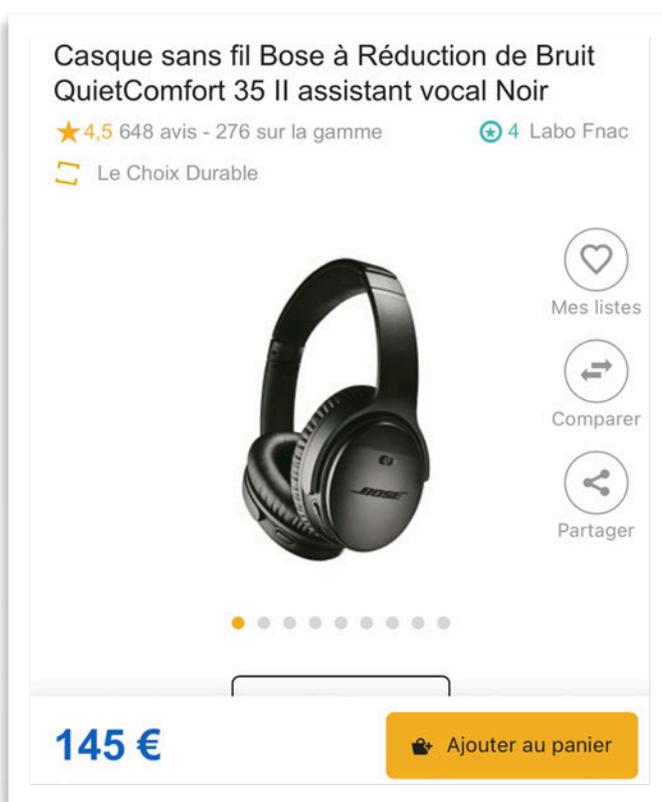
Autonomie

Le boîtier Avee n'a pas besoin d'électricité (sauf pour le témoin de marche LED ON/OFF). Il n'y a donc pas de batterie dans le petit boîtier. Par contre, qui dit Active Noise Reduction dit énergie. Il faut bien alimenter le système de réduction de bruit produit par le casque Bose avec sa propre batterie intégrée. Mon QC35 m'a déjà servi sur de longues traversées en liner transatlantique. Je sais qu'il peut faire 10 heures et plus sans soucis avec un mix de Bluetooth et de connexion filaire (à l'IFE de l'avion). Mais avec le kit Avee, le Bluetooth est désactivé économisant d'autant la batterie du Bose.

Dans le cas où on viderait la batterie du casque, le micro continue de fonctionner tout comme la réception. Il faut juste faire très attention au niveau du volume. J'ai vécu cela une fois et c'est désagréable de perdre le contact avec l'ATC*. Avec m'a confirmé que cela a été corrigé sur les dernières versions. On perd donc juste la réduction de bruit et on se retrouve avec un QC35 passif, ce qui est gérable mais peu confortable.

Budget

Les casques haut de gamme ANR aviation coûtent environ 1200 euros (LightSpeed Zulu ou Bose A20). Un ANR de moyenne gamme doit se trouver entre 600 et 700€ (par exemple LightSpeed Sierra). En audio uniquement, un Bose QC35 neuf coûte aujourd'hui un peu moins de 200€ à la FNAC. 150€ pour un reconditionné.

A screenshot of the product page for the Bose QuietComfort 35 II headset on the FNAC website. The page title is 'Casque sans fil Bose à Réduction de Bruit QuietComfort 35 II assistant vocal Noir'. It shows a rating of 4.5 stars from 648 reviews, a 'Le Choix Durable' badge, and a '4 Labo Fnac' badge. The price is 145 €. There is a yellow 'Ajouter au panier' button. The page also features icons for 'Mes listes', 'Comparer', and 'Partager'.

Le kit Avee coûte 250€ (hors frais de port de 11 à 35€ et hors TVA). On a donc une solution aux environs de 450 euros (+ TVA) et il doit bien exister des promos à droite et à gauche sur les casques Bose.

Si jusqu'alors, vous êtes équipé d'un casque aéro passif et lorgnez vers l'ANR, et qu'en plus vous avez l'usage d'un Bose QC25 ou 35, alors la solution Avee est vraiment à évaluer. Vous aurez un casque ANR audio et pour un peu plus de 250 euros vous aurez un casque aviation ANR !

Ou bien, vous êtes aussi peut-être comme moi : vous cherchez à réduire la taille de votre sac de vol. Et vous avez tout le temps votre QC35 avec vous ? Là aussi



Avee est à prendre en compte. Enfin, vous pourriez aussi passer votre ANR à votre copilote ou passager. Cela vous fera un casque supplémentaire.

Conclusion

Nous avons tous des oreilles et une morphologie différente. Une solution géniale pour l'un, ne le sera pas forcément pour l'autre. Il ne s'agit donc que de mon avis rien qu'à moi et loin d'être vérifiable partout. Par exemple, je ne suis pas compatible avec les casques intra-auriculaires comme le célèbre Clarity. De même, mon expérience est loin d'être universelle, chacun a la sienne et c'est pour cela que je précise que j'ai commencé à utiliser des casques passifs il y a plus de 15 ans. Depuis 10 ans, je ne vole qu'avec des ANR et j'utilise les kits Avee depuis 5 ou 6 ans environ. Dois-je aussi rappeler que je ne suis pas un testeur professionnel, ni un journaliste ? Enfin, je n'ai testé que la solution d'Avee et aucune autre.

Après plusieurs années d'expériences, la solution est très séduisante. Il faut tout de même reconnaître que volant sur des machines d'aéroclubs on a souvent à faire à des installations avec des circuits électriques et des boîtes de mélange parfois... artisanaux. Il m'est déjà arrivé de devoir débrancher mon Avee et repasser sur mon backup (LightSpeed) parce que mon Avee se coupait sans raison.

Mon QC35 et le Kit Avee restent tout le temps avec moi. Sur les longs voyages, j'alterne avec mon LightSpeed Zulu. La réduction de bruit du casque grand-public QC35 marche parfaitement dans mes petits avions. Le casque et son kit sont bien plus transportables que n'importe lequel de mes ANR.

Au final, je pense qu'en 2024, la solution Avee est super pratique et économique comme un second casque ANR, léger à transporter. Néanmoins ce n'est peut-être pas le premier casque à avoir en tant qu'élève pilote parce que l'installation à bord est un peu plus longue.

Les "+" :

Facile à transporter : encombrement & légèreté d'un casque grand public + kit Avee. Moins encombrant que la majorité des autres casques ANR aéro.

Qualité : la qualité de l'ANR vient du Bose certes, mais la qualité du micro Avee est là aussi.

Autonomie : toujours à 100% après 3 heures de vol ! L'autonomie semble être aux environs de 20 heures.

Confort : le QC35 est léger, le kit Avee aussi !
Dommage qu'il y ait un fil 😞

Coût : même si vous n'avez pas déjà un Bose QC35, le Bose + le kit vous coûtera environ 450 euros. Et vous aurez un casque audio ANR audio pour le même prix. Un seul budget pour deux usages, là est l'intérêt financier.

Les "-" :

Risque de débranchement : le boîtier dans le casque et le câble USB-C du boîtier vers Mic/Audio de l'avion.

Fragile : du fait des 2 composants (perche micro + boîtier) à installer/de-installer.

Compatibilité : attention aux installations radio et électrique un peu bricolées



Le nouveau Avee Ultimate, toujours plus compact



Pour la sortie de leur nouveau produit: l'Ultimate, l'équipe de la Gazette a rencontré "Knut Kaald", le gérant de la société Avee avec qui nous avons passé un agréable moment à parler de vol, de voyages et de réduction de bruit..



C'est ensuite le tour de Vincent Koslowski, pilote et utilisateur d'un Bose A20 de nous donner son retour d'expérience sur le Système Avee.

Ma Découverte de l'ULM



Valérie MASSONNEAU

Moi, c'est Valérie qui par un BEAU JOUR découvre l'ULM ! J'ai toujours ressenti une attirance pour les avions ! Les regarder, être dedans. L'avion pour moi rime avec le ciel que j'adore observer, ses nuages et autres phénomènes. Et... qui dit avion dit voyage, découvertes, aventures... Et ça, ça me plaît aussi drôlement ! Puis, quelque chose d'autre... Pas simple à exprimer. Quelque chose qui se tisse avec le fait d'être en l'air, dans cet espace infini et fluide nous fait goûter, ressentir la liberté.

Découverte d'un nouveau monde

Je découvre le monde de l'ULM par une belle journée de septembre, légèrement frisquette mais ensoleillée.

Jusqu'à peu auparavant, comme beaucoup de terriens, l'ULM était synonyme de... pendulaire... Pauvre de moi!

Je découvre en fait, toutes sortes de machines ! De toutes les formes, de toutes les couleurs ; des étincelles s'illuminent dans mes yeux. Au gré d'échanges passionnés et passionnants, je comprends que voler n'est pas réservé à la classe un peu à part et presque inaccessible de l'aviation. Je n'avais pas imaginé qu'il existait une catégorie « plus cool ».

Alors voilà, bêtement, j'en étais restée à ces limitations et n'avais, par conséquent pas creusé.

Pourtant, j'avais bien vu ces autres "volants", ceux des pendulaires. Mais bêtement, je les associais à ces fufous des années 70/80 qui s'élançaient sous un bout

de toile accroché à trois bouts de tubes. Leur affaire ne me paraissait pas bien sérieuse.

Je les regarde maintenant avec beaucoup de respect. Ils étaient drôlement gonflés les gars, à cette époque ! Les pionniers de l'ULM, non ?

Moutons et joli petit canari

Revenons à mes moutons de cette radieuse journée automnale.

Me voilà face à un bel Apollo Fox, d'un jaune canari éclatant. Peu après, je suis sanglée, à quelques minutes du décollage. Je regarde le tableau de bord, ces cadrans dont je ne comprenais pas encore la signification. Puis, j'observe l'ensemble de l'appareil, examine les haubans, leurs fixations...

Ok, ok... Ça me paraît quand-même bien mince tout ça pour circuler en 3D ! Mais bon, ces gens fonctionnent comme ça depuis des dizaines d'années, alors quoi ! ?



Monte alors Christian qui plie tant bien que mal, son mètre 90 derrière les commandes.

Le «grand» s'installe à bord

J'observe le commandant de bord se préparer au vol, allumer les différents équipements. J'étais en confiance au sujet de l'enthousiaste pilote qui allait m'offrir mon baptême ULM. J'avais entendu que le "grand" comme le désigne son ami Dédé était excellent mécanicien, qu'il avait je ne sais plus combien d'heures de vol, qu'il avait participé à plusieurs raids ULM dont un jusqu'au Sénégal. Mais Christian m'avait aussi été présenté comme un très bon pilote mais un pilote un peu trop engagé, dirons-nous. "Il fait mauvais, personne ne vole sauf un : Christian !" L'intéressé ne s'en cache pas et dit qu'il s'en fait presque "un devoir" de façon à entretenir ses compétences. "Lorsque l'on a besoin de faire face à des conditions détériorées, il vaut mieux s'y être exercé". D'ailleurs, une de ses phrases fétiches à l'aéroclub est : "C'était formateur !" en parlant de conditions un peu rock'n roll. « Ça se tient », me dis-je.

Je capte de mieux en mieux, en écoutant les uns, les autres que voler en ULM n'est pas une "science exacte" ! La pratique de l'ultra léger est prévue pour évoluer dans des conditions idéales mais la nature étant ce qu'elle est, des changements peuvent apparaître. S'exercer me semble donc pertinent.

Voilà le moment de... s'envoyer en l'air !

Mise en route du moteur, premier message radio lancé puis on roule. La machine est chaude, on se place en 01. Dès lors, tout s'accélère, Christian pousse les gaz à fond, le canari galope sur la piste avant de prendre son envol et me voilà déjà en l'air ! J'adore !

Je regarde à droite, à gauche. Ouah... C'est chouette ! Puis, là les « portières » de l'Apollo fox me font grand effet car elles sont totalement vitrées. Mon regard va donc jusqu'au sol, à quelques 2 000 pieds en dessous ! Je suis saisie. Un petit « vertige » peut-être ?



Aaaarhghh...

Je fais ma minute blonde. Chahutage de neurones...

Cette porte n'en est pas vraiment une, en fait ! Bah oui... je ne suis pas dans ma bagnole ! Cette portière n'est pas une protection, c'est plus pour le fun ! Pour le look, les finitions

et sûrement pour l'isolation. Eh oui, on est quand-même à 160/170 kmh !

Ok, ok...

Mon oreille interne a donc besoin de se caler sur ces nouveaux paramètres...



Rien d'extraordinaire au début : descente de la vallée avant de devoir changer de cap pour contourner de nouveaux reliefs. Puis, prise d'altitude progressive, plein axe sur des crêtes. On atteint maintenant leur hauteur, grosso modo 4 000 pieds. Et derrière, un trésor ! Scintillant comme mille diamants, le lac du Bourget se dévoile.

Mon regard balaye le paysage, le spectacle n'est pas fini ! Je me rends compte que l'on franchit maintenant la crête ! Christian modifie certains

Je relève les yeux, admire le paysage, m'attarde sur les montagnes qui tracent de multiples horizons. Séduisantes lignes qui comme les sirènes dans l'océan, attirent le pilote toujours plus loin pour les atteindre.

Ah... Punaise, c'est beau, c'est bon ! Comment dire ? C'est tellement exaltant de regarder le monde d'en haut. C'est vraiment le pied !!

On prend gentiment de l'altitude, le commandant de bord me demande si ça va. Un sourire étiré d'une oreille à l'autre. Je lui réponds, si tant est qu'il y ait besoin, un "oui, oui" !

Christian me propose de prendre les commandes, enfin le manche. Ouuuaah ! Je suis aux anges ! J'en rêvais depuis si longtemps !

J'avais entendu que les mouvements ne devaient pas dépasser le périmètre d'une pièce de 2 €, alors je me concentre. Mais le vol se transforme un peu en tour dans les montagnes russes ! Christian s'en amuse et fait mine d'avoir des hauts le cœur. Il m'explique 2, 3 paramètres. Je reprends, puis, il m'encourage à faire de légers virages. J'adore ! J'adore cette sensation d'être dans l'air. Et un truc ; un truc qui me fait délirer : observer les ailes, les voir s'incliner dans le paysage et y déceler parfois les reflets du soleil...

Le tour du matin

Christian me propose de découvrir son tour de chauffe : « le petit tour du matin ». Il reprend les commandes.

réglages et on plonge ! Nous voilà surfant sur la pente abrupte qui descend vers le lac. Encore d'autres sensations ! Jubilatoires !

Cette sensation indicible de voler ! Comment l'exprimer ? Être en l'air, dans l'air et s'y sentir bien !

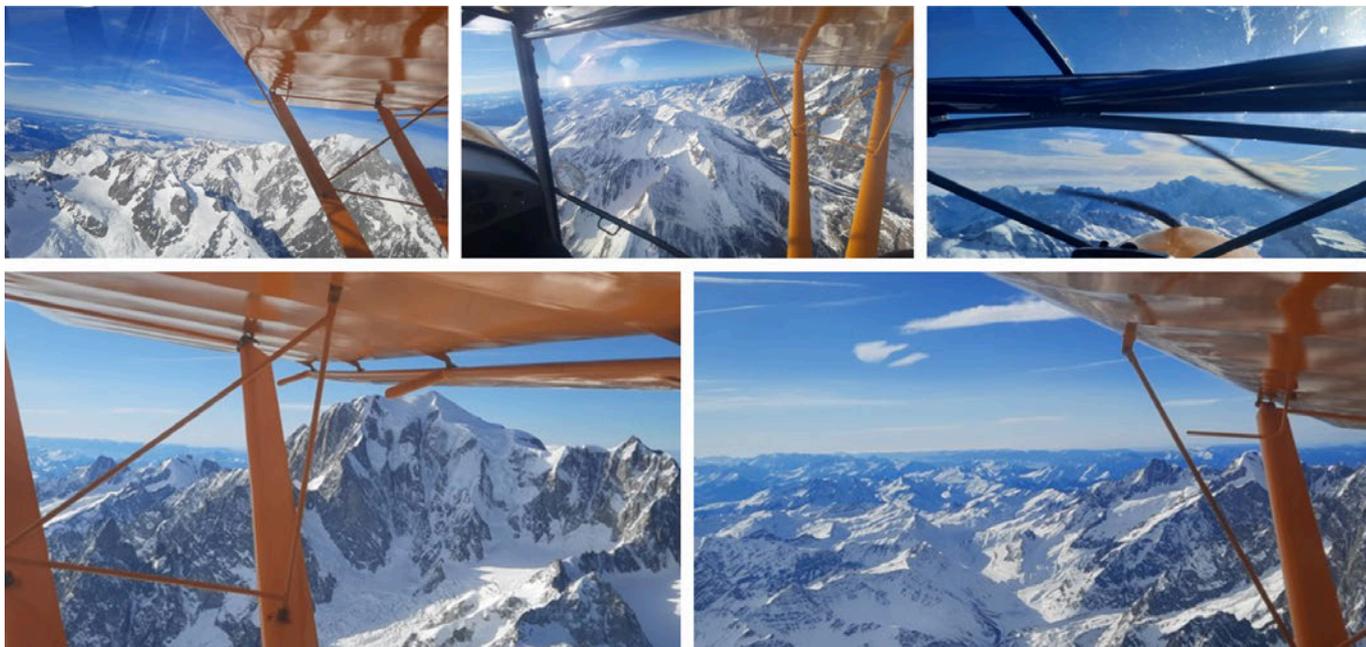
L'air, peut-être le meilleur élément pour que l'humain ressente la liberté ? Sûrement la raison pour laquelle depuis toujours l'homme regarde l'oiseau avec envie, non ?

Danser avec les dieux



Sur le retour vers l'aérodrome, je poursuis "les exercices" de prise en main. Maintenant, le niveau de vol est plus aisément conservé, les virages plus équilibrés. Faut avouer que les conditions de ce jour étaient d'un calme absolu. J'avais l'impression de valser, danser avec Zeus, Éole ou Ether ! Enfin, quels qu'ils aient été, ils ont été bien cléments pour mon baptême !

Un plaisir indescriptible, des sensations au-delà du ressenti physique pourtant déjà tellement jouissif !



L'aérodrome est maintenant en vue, Christian a repris les commandes ; annonce radio pour la 01. On est dans l'axe de piste, je suis concentrée sur la manœuvre en cours. Et là, je ne sais pas quoi... une sensation curieuse, on se met à descendre comme en crabe. Je n'ai plus la piste devant mais à ma droite !?? Je lance un coup d'œil discret vers le pilote, je n'y décèle aucune angoisse.

Ok...

La piste approche... l'appareil revient dans l'axe et on pose comme sur du velours.

Magnifique !

Ce final grandiose !!

Je demande à Christian ce qui s'est passé avant l'atterrissage. Avec un petit sourire, il me parle de glissade.

Ah ouais, une glissade ?!

Là pour de bon, ça donnait vraiment l'impression de surfer !!

Ah, quel pied !

Et voilà, la premier épisode d'une jolie série !

Subjuguée par l'expérience, je n'ai pris que peu de photos valables. Je vous propose cependant de belles prises lors d'un vol ultérieur autour du Mont Blanc !



Rassemblement rétromultiaxe dit « rmx24 »



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, car il a pour objectif de créer des liens entre les pilotes et / ou propriétaires de multiaxes « anciens » confrontés aux problèmes de maintenance et de raréfaction des pièces ou tous simplement désireux de partager leur passion de ce type de machine.

Vous restaurez un ULM ancien et il vous manque des pièces, vous en avez restaurés un paquet... Et vous avez des pièces en stock dans votre garage, une grande brocante/bourse d'échange ULM sera associé au rassemblement,

L'aviation populaire, qui est l'esprit de L'ULM basique et la construction amateur sont faites pour se rencontrer et fonctionner main dans la main sur des principes d'échanges, de convivialité, d'astuces de technicité, où chacun se rend service et apprend de l'autre pour une réussite commune dans notre passion de l'aviation. C'est pourquoi, les 3 pîlés de l'évènement s'articuleront sur la construction amateur, les stands professionnels et la brocante aéronautique et au cœur de cet évènement nos ULM rétro venus en vol pour votre plus grand plaisir et celui de leurs pilotes.

Un Rallye de multiaxes anciens « Rallye Rétro » est organisé samedi à destination de Dun sur Auron entre 10h et 15h.

Pour ceux qui viendrons en vol à bord d'ULM d'autres classes un parking vous sera réservé.

RétroMultiaxe est un rassemblement qui ne s'enrichit pas sur le dos de ces participants : des stages électricité et mécanique sont organisée tout au long de l'année afin de financer l'orchestre Rock'n'Roll de la soirée du samedi ainsi que les tee-shirts qui vous seront offert afin écraser le prix du droit d'entrée.

Pilote de moto du ciel ? Bonne nouvelle, les 3 premières moto du ciel inscrites se verront offrir la gratuite de l'évènement pour leur commandant de bord !

Pour ceux qui souhaiteraient arriver la veille ou pour les matinaux, le petit déjeuner vous sera offert.

5, 6 & 7 Juillet 2024 Base ULM de Sainte-Thorette LF1853, au centre de la France, le rassemblement RétroMultiaxe est l'évènement à ne pas manquer !

<https://framaforms.org/retromultiaxe-vendredi-samedi-dimanche-5-6-7-juillet-2024-sainte-thorette-1641317570>

BARBECUE DE LA GAZETTE



SAMEDI 6 AVRIL
AERODROME DE PERSAN BEAUMONT

Dans vos agendas !

BARBECUE DE LA GAZETTE



Quand : le samedi 6 avril
Quoi : Le BBQ de la Gazette est ouvert à tous. Nous vous donnons rendez-vous aux Ailes de Persan pour partager un moment de convivialité. Chacun amène quelque chose à manger, partager... Sinon nous irons faire quelques courses à côté et partagerons les frais. Bref, un barbeq' à la bonne franquette.
Jeter un oeil sur les Notam [...]



Quand : 17-20 avril 2024
Quoi : AERO Friedrichshafen 2024, enfin vous m'avez compris, le truc en Allemagne avec les avions



Quand : 9-12 mai 2024
Quoi : EST'CAPADES ultra légères



Quand : 18-19 mai 2024
Quoi : Le temps des hélices 2024 – D-DAY-80
Où : Aéroport de Cerny
La Ferté Alais Aéroport Plateau Arsenal
CERNY, France



Quand : 18-19 mai 2024
Quoi : WEEK-END EN ANGLETERRE
Où : Aéroport de Persan-Beaumont Bernes sur Oise, France
Un week-end chez nos amis anglo-saxons au départ de Persan à destination d'Headcorn. Ce n'est pas une grande aventure mais l'occasion pour les pilotes de goûter à l'expérience du vol au delà de nos frontières, avec un petit vol au dessus de la Manche, un dédouanement à Calais... Les pilotes sont autonomes sur la navigation [...]