

Paramoteur

Pendulaire

Multiaxe

Autogire

Aérostat

Hélicoptère

la Gazette de PULM

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



Quand vos ailes sont le prolongement de votre âme... Essai du FK14 B2 | Page 31

Mensuel

05

Juin 2024



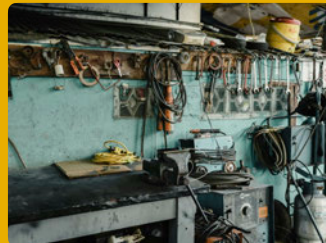
1000 km en ULM pendulaire électrique

Page 5



Le paramoteur, tout un univers!

Page 12



Apprenti Mécano : Le casse-tête du pilote ULM

Page 17



S'il suffisait d'oser... Partie 1

Page 36

Sommaire de la Gazette du mois de juin 2024

L'éditorial de Christophe Guyon	page 3
1000 km en ULM pendulaire électrique (Partie 4)	page 5
« A cœur vaillant, rien d'impossible»	page 12
Le paramoteur, tout un univers!	page 14
Apprenti Mécano : Le casse-tête du pilote ULM	page 19
Le rêve d'Icare sous toutes ses facettes	page 22
Les Astuces Bivouac de La Gazette	page 29
Quand vos ailes sont le prolongement de votre âme... Essai du FK14 B2	page 33
S'il suffisait d'oser... Partie 1	page 38
Rejoignez la Gazette	page 42
Voler de ses propres ailes	page 43
La BD et l'ULM	page 46
Météorite tombée du ciel	page 48
Le petit bazar de la Gazette	page 50
Dans vos agendas	page 57





Editorial

**Le vol en ULM,
une expérience
exceptionnelle !**



Christophe Guyon

Pilote d'ULM pendulaire et 3 axes.

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

Nous sommes déjà en juin et le cinquième opus de «la Gazette de l'ULM» vient d'atterrir dans votre boîte mail.

Jamais je n'aurais imaginé, en lançant cette idée à la cantonade, que six mois plus tard, «la Gazette de l'ULM» aurait rassemblé tant de lecteurs et constitué une équipe de rédacteurs pour lesquels j'ai une profonde amitié.

Mais voilà, c'est l'arrosee arrosé. Me voilà promu rédac'chef pour le numéro de juin. Pas simple de passer derrière Raphaël Bénard, l'auteur le plus créatif de la rédaction.

Peu importe, je ferai de mon mieux

On ne peut pas prédire l'avenir de la Gazette. Qu'en sera-t-il dans six mois? Nul ne sait.

Cependant, je peux dire que je suis admiratif de l'équipe qui s'est rassemblée autour d'une idée simple, promouvoir la culture du vol ultra léger.

Chaque membre de la rédaction amène sa pierre à l'édifice, en y apportant son vécu, sa vision du monde.

Il y a ceux qu'on lit chaque mois et puis ceux qui font le travail de l'ombre, sans qui la gazette ne saurait exister

Tout ce petit monde fonctionne avec bonne humeur et bienveillance... et ça m'épate.

Chaque personne y exprime ce qu'il a de plus personnel, tout en contribuant à un véritable travail collectif.

Il faut bien dire qu'il y a de nombreuses façons d'appréhender le vol ultra-léger.

Pour certains, voler en ULM c'est un moyen de se couper du monde, pour d'autres, c'est avant tout faire partie d'une communauté.

Parfois s'élever dans le ciel nous donne une impression de grandeur, et parfois, au contraire, on se sent tout petit.

Quand on vole, il y a des moments de fureur et des instants de grand calme.

Il y a les pilotes qui aiment la compétition et il y a ceux qui portent un regard contemplatif.

Il y a ceux qui achètent, il y a ceux qui fabriquent.

Il y a ceux qui parlent beaucoup et ceux qui n'entendent rien...

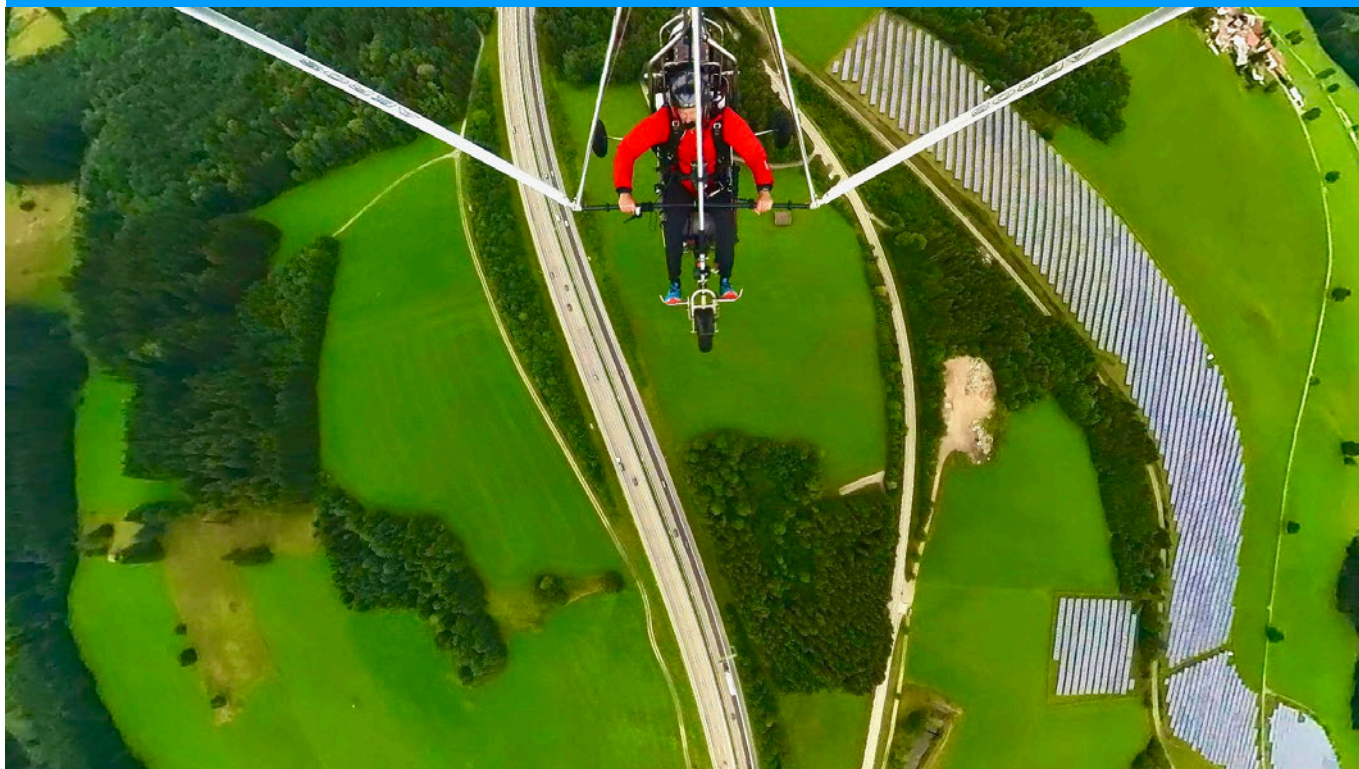
Et puis, il y a ceux qui volent discrètement et qui savent remercier.

Remercier d'avoir la chance de vivre à une époque où il est possible de voler comme un oiseau.

Alors, la prochaine fois que vous embarquerez à bord de votre appareil, je vous invite à prendre quelques instants pour réaliser pleinement à quel point l'expérience qui vous attend est exceptionnelle .



1000 km en ULM pendulaire électrique – partie 4



Voyages



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 ».

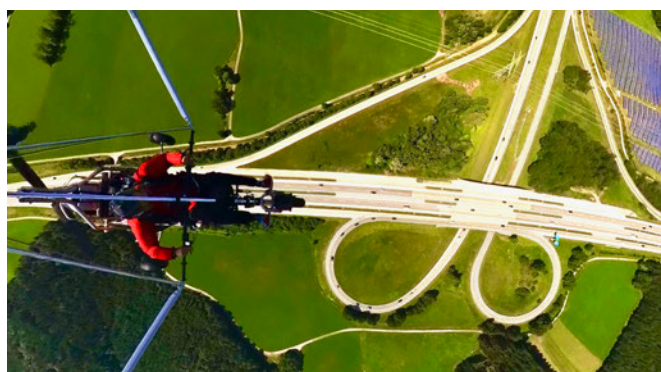
Wildberg – Kempten-Lachen

Il est samedi, Wildberg est une sympathique petite base ULM dans une région magnifique située au Nord de Lindau sur le lac de Constance. Deux pilotes se partagent des baptêmes de l'air à bord de leur Remos. Je mets mes batteries à charger, replie mon aile et la protège avec sa bâche.

Après une bonne pizza j'apprécie le confort de ma minuscule tente et savoure tout simplement le moment présent. Alors que la nuit a été calme, au lever du jour, surpris, je suis réveillé par le bruit du vent sur ma tente. Impossible de décoller. Vers 11 h le vent au sol s'est un peu calmé mais dès que je suis en l'air il est toujours aussi fort et les thermiques sont bien établis. Je décide néanmoins de continuer et mets le cap à l'Est en cherchant l'altitude la moins turbulente.

Après avoir battu mon premier record de vitesse, 108 km/h au lieu des 60 habituels, je m'annonce 5 minutes avant d'arriver à l'aéroport régional de Kempten-

Durach. Deux pistes se croisent, mieux vaut ne pas se tromper, le trafic est intense en ce beau dimanche ensoleillé. Je suis scrupuleusement le tour de piste sur Skydemon. Dans la vent-arrière la vitesse est encore de 100 km/h. Je me méfie et tourne en base sans attendre. Heureusement près du sol le vent est laminaire et la finale pas trop turbulente. Je me pose comme une fleur sur quelques mètres et roule jusqu'au parking, heureux d'avoir bien géré ce vol un peu stressant.





Je vais rester 4 jours dans cette petite ville sympathique car la météo ne me permet pas de continuer. Je loue un vélo pour visiter la région, trouve une chambre d'hôte et pour mon trike une place dans un hangar à côté des girocoptères d'une joyeuse équipe de pilotes allemands en ballade.

Kempton – Peiting

Le ciel est couvert et le vent toujours fort mais il souffle heureusement dans la bonne direction. Les giros rentrent chez eux à l'Ouest et je continue toujours vers l'Est.



Peiting est une base ULM très basique, sans électricité, perdue au milieu de la campagne dont l'approche est réputée difficile en raison des turbulences d'une forêt bordant la piste. Les 48 km vont être parcourus à la vitesse moyenne de 80 km/h. Sur le trajet, des routes aux méandres surprenantes et des champs de panneaux solaires qui de loin ressemblent à des étangs.

A l'arrivée, une grange et un bureau C qui fait penser à un ranch de film de Far-West. Évidemment pas un chat à l'horizon. Je m'occupe de ma brave trapanelle puis pars à pieds vers une auberge à 1 km. Après un bon café et avoir réservé une chambre je reviens chercher mes batteries. Coup de chance, un ULM vient

d'atterrir et une voiture l'attend. Après avoir fait la connaissance du pilote, le mécanicien, venu faire une maintenance, accepte de me ramener à mon Gasthof avec mes batteries. Et le soir, comme repas d'anniversaire, je m'offre un Wienerschnizel, à peu près le seul choix du menu.

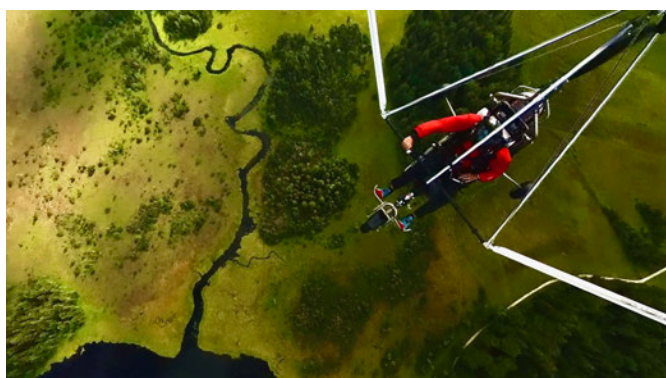
Peiting – Warngau

Le lendemain matin le vent est trop fort pour décoller mais je veux être prêt à partir et, pour ramener mes batteries à l'aérodrome, je fais du stop et ... attends plus d'une heure, surpris que le stop ne fonctionne pas aussi bien qu'en Suisse. Je le remarquerai également en Autriche et en Tchéquie. Finalement une petite voiture avec 3 jeunes s'arrête. Je leur explique mon besoin et ils m'accompagnent gentiment jusqu'à mon ULM, très surpris qu'on puisse voler et venir de si loin avec un engin pareil. Ils me quittent avec, me semble-t-il, un brin d'incrédulité et peut-être d'envie pour cet original qui pourrait être leur grand-père.

Alors que dans l'après-midi je me fais à l'idée de ne partir que le lendemain, le vent au sol diminue mais reste fort en altitude. J'hésite, puis finalement prends la décision de décoller.



Dès que je suis en l'air de fortes turbulences me secouent méchamment. Je prends de l'altitude mais m'arrête de monter dès que possible car j'ai un long vol jusqu'à Warngau, un petit aérodrome privé, normalement interdit aux aéronefs extérieurs, où j'ai obtenu l'autorisation d'atterrir. Le ciel est couvert mais le soleil arrive parfois à percer les nuages. La lumière, sublime, baigne de vastes pâturages entrecoupés de forêts et parfois des zones humides aux dessins étonnants.



J'atterris après une heure de vol et ma plus longue étape (64 km) tout en gardant une réserve d'énergie de presque 20 %. L'accueil est chaleureux. L'aérodrome est géré par un petit club ne possédant que 2 Cessna 172 volant principalement le weekend. On m'offre une place dans leur hangar où je dormirai à l'abri la première nuit car des orages sont annoncés. Warngau est un charmant petit village typiquement bavarois aux maisons magnifiquement préservées et décorées.



Le dimanche en me promenant je tombe par hasard sur une magnifique église perdue en pleine campagne. Les paroissiens, certains en « Lederhose », pantalon court traditionnel, y viennent le plus souvent à pieds ou en vélo.

A l'intérieur une fresque étonnante qui rappelle une époque que les Anciens n'ont pas oublié.



Comme la météo s'améliore, le 3ème jour, au petit matin, je décolle toujours plein Est pour Vogtareuth.

Warngau – Vogtareuth – Schönberg – Mühldorf

Il est très tôt, la lumière est magnifique. Peu après le décollage je passe à la verticale de l'église visitée la veille. Après 30' de vol, j'arrive à la verticale de l'aérodrome de Vogtareuth. Comme j'ai un bon vent de dos, après un bref calcul, je décide de continuer jusqu'à Schönberg, ce qui me fera à nouveau une étape de plus de 60 km. Il s'agit d'une petite piste et d'un hangar perdu au milieu de la campagne. Il n'y a personne. Je vais frapper à la porte de la maison la plus proche en leur demandant si je peux recharger mes batteries. Ils acceptent volontiers. Finalement le gérant de l'aérodrome arrive. Comme c'est vraiment un endroit perdu je décide, dès mes batteries rechargées, de continuer sur Mühldorf 35 km plus au Nord où on m'a donné les coordonnées du propriétaire d'une école d'ULM qui souhaite me rencontrer.

Après avoir décollé je passe immédiatement sur la fréquence de Mühldorf. Il y a beaucoup de trafic. Dès que je suis assez près je m'annonce. Comme sur tous les aéroports contrôlés la tour ne trouve pas mon immatriculation dans leur base de données. Je rappelle



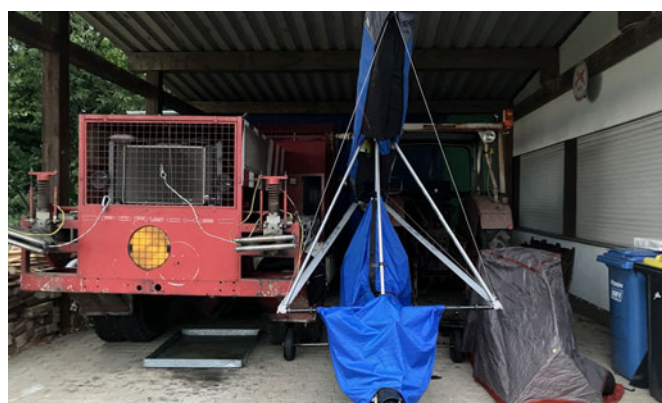
la contrôleuse, visiblement empruntée, en lui précisant que je suis un « swiss electric hang-glider » pour qu'elle sache que je suis lent (pas seulement parce que je suis

suisse ; -). Elle me donne la piste en service et demande de m'annoncer au début de la vent arrière main gauche. Comme sur Skydemon la vent arrière pour les microlight est une main droite, je lui demande de confirmer. J'ai bien compris et fais comme d'habitude une approche sans moteur sur ce magnifique aéroport régional. Ulrich m'attend. Très sympa il me trouve une place dans un hangar, un endroit pour dormir et un vélo. Et c'est en pédalant sous la pluie que je rejoins mon hôtel, fatigué mais heureux d'avoir avancé aujourd'hui de près de 100 km.

Je passerai la journée du lendemain avec Ulrich, qui a une longue expérience des pendulaires. Importateur d'Air Creation pour l'Allemagne, expert pour la fédération allemande, il doit contrôler un ULM sur l'aérodrome de Pfarrkirchen, ma prochaine destination. Le soir pour le remercier de son accueil je l'inviterai dans un restaurant grec avec sa femme Heike, également instructeur ULM 3 axes.

Mühldorf – Pfarrkirchen

Le matin suivant la météo est plus mauvaise que prévue et ce n'est que dans l'après-midi que je pourrai partir pour le terrain de vol à voile de Pfarrkirchen, un vol court de 40'. Comme il est prévu des orages dans la nuit, je trouve de la place sous un abri à côté du treuil utilisé pour faire décoller les planeurs.



Je connecte mes chargeurs à une prise repérée la veille et m'en vais manger dans le restaurant le plus proche, encore un italien. Durant la nuit les nombreuses et violentes averses me font apprécier mon couvert.

Pfarrkirchen – Vilshofen

Le lendemain matin le ciel se dégage. Au sol, calme complet. J'appelle plusieurs fois l'aérodrome de Vilshofen mais personne ne répond au téléphone. Comme il n'est pas PPR je décide de décoller. La météo



prévoit pas mal de vent mais je commence à en avoir l'habitude. Je ne me méfie pas que le terrain, légèrement en contrebas de la plaine, est protégé du vent. Je décolle confiant et à 50 m/sol je réalise mon erreur. Jamais je n'ai subi de telles turbulences. Je me bats pour prendre un peu d'altitude en espérant que plus haut cela se calmera un peu. Et c'est heureusement le cas. 113 km/h mon record de vitesse

est battu mais je ne suis pas fier. Le vent dépasse 50 km/h, soit presque la vitesse de croisière de mon pendulaire. Même s'il est dans le bon sens j'ai largement dépassé la limite que je m'étais fixée.

J'arrive en moins d'une demi-heure en approche de l'aéroport régional de Vilshofen et m'annonce à la radio. On me répond que je ne peux pas atterrir car



l'aérodrome va fermer le soir même et qu'ils ne sont pas équipés pour accueillir un aéronef électrique. Je leur réponds que je n'ai besoin que d'une prise 230v et que j'attendrai le temps qu'il faudra pour redécoller. Je tourne en base puis en finale. L'approche, le long du Danube, est magnifique mais je n'ai pas vraiment le temps d'en profiter car sous le vent de la colline qui

voler avec un engin comme le mien il faut, soit être incapable de piloter un avion (un vrai), soit ne pas en avoir les moyens, probablement les deux.

Le vol a été difficile et je ressens encore les effets de l'adrénaline. Je ne réponds pas, laisse un silence pesant s'installer et, pour me calmer, prépare mentalement en anglais ma réponse : « Sir, je vole depuis plus de 50 ans. J'ai une PPL avion, planeur et hélico. Avant de piloter cet ULM j'avais un Piper Comanche avec lequel j'ai fait le tour du monde. Alors oui je sais ce qu'est un NOTAM, mais sur le vôtre il n'est pas indiqué que je ne peux pas passer la nuit ici. Et montrez-moi où il est noté que votre aéroport est interdit aux ULM pendulaires. Un conseil : la prochaine fois que vous verrez sur votre bel aéroport atterrir un aéronef électrique, aussi léger soit-il, soyez plus respectueux et curieux car dites-vous bien qu'il est davantage le futur, votre futur, que tous les Cessna et Piper qui dorment dans vos hangars ».



Mais à quoi bon. Dans le déni des changements inévitables qui nous attendent, ils ne comprendraient sûrement pas. Finalement, calmé, je me contente de leur répondre : « Je vais boire un café, si dans une demi-heure vous n'avez pas trouvé une place pour mon minuscule trike, je le pousse hors de votre aéroport et le laisse sur le parking public au milieu des voitures ».

Lorsque je reviens, le ton a changé. On m'a trouvé une place dans un magnifique hangar tout neuf rempli d'avions plus

borde l'aéroport, les turbulences sont violentes puis plus bas ça se calme. Pour une fois je fais mon approche au moteur jusqu'au seuil de piste et atterris impeccablement à la hauteur de la tour sur cette magnifique piste en dur, heureux mais pas fier d'avoir mis à nouveau à contribution mon ange gardien.

beaux et chers les uns que les autres et où je peux même laisser sans surveillance mes batteries en charge.

Bien heureux d'avoir retrouvé sain et sauf le plancher des vaches, je me dépêche de plier mon aile car le ciel se fait menaçant et je me rends à la tour de contrôle. L'accueil y est glacial. On m'annonce que les ULM pendulaires sont interdits, que je ne peux pas passer la nuit ici car l'aérodrome sera fermé le soir-même, un grand concert étant prévu le lendemain. Lorsqu'on me fait remarquer que le parking n'est pas gratuit et qu'on me demande sur un ton qui ne laisse aucun doute sur leurs préjugés, si je sais ce qu'est un NOTAM, je comprends immédiatement qu'ils s'imaginent que pour

Calmé et rassuré je pars en ville chercher à me loger. Ce n'est pas facile à cause du concert mais finalement je trouve une petite pension sympa. Je ne le sais pas encore mais, à cause de fronts orageux qui vont se succéder, je vais rester une semaine dans cette ville sympathique mais dont on a vite fait le tour. Je me console en me disant que j'aurais pu rester bloquer dans un endroit bien moins agréable et je pars en excursion, en train car à nouveau le stop ne marche pas, jusqu'à la jolie ville frontrière autrichienne de Passau toute proche. Le lendemain a lieu l'arrivée du tour cycliste organisé par la TV bavaroise et le soir le grand concert gratuit sur l'aéroport.



Vilshofen – Sonnen

Après une semaine de très mauvais temps, la météo s'améliore. Sonnen (EDPS) ma prochaine destination est l'aérodrome le plus élevé d'Allemagne (822 m.). Son approche est particulière avec, au seuil de la piste 02 en forte montée, une énorme gravière. Mieux vaut ne pas être trop court. Comme l'aérodrome se situe sur une colline, les vents peuvent être forts et donc les turbulences, provoquées par cet énorme trou, surprenantes. Je me méfie et fait une approche haute.

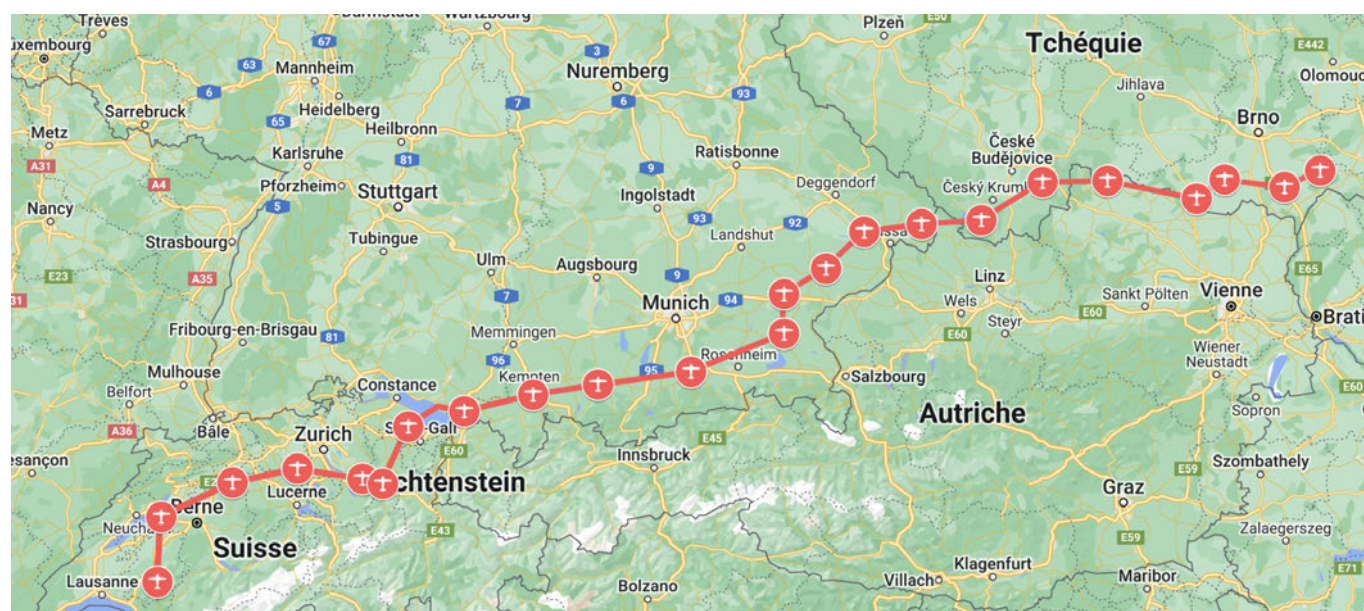


Tout se passe bien, mais je comprends alors pourquoi le chef de place voulait absolument être présent. En fin de journée quelques pendulaires et un Weedhopper atterrissent. Ce sont des habitués qui, chaque vendredi soir, viennent manger leur « Wienerschnitzel » avant de rentrer au crépuscule à leur base. Je reste seul à dormir sur place.

Au matin, difficile de savoir dans quelle direction décoller car le vent déjà fort est plein travers. Je choisis de partir à la descente et me fait à nouveau violemment secouer au-dessus de la carrière dont je peine à m'extraire. Puis je reprends la direction de l'Est, ma prochaine destination est Frymburk en République Tchèque.

Dans le prochain article je vous raconterai la fin de mon périple, une étape en Autriche et une magnifique surprise en Tchéquie qui restera un des moments forts de mon voyage.

A bientôt et bons vols



« A cœur vaillant, rien d'impossible »



Rencontre



Christophe Guyon

Pilote d'ULM pendulaire et 3 axes.

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

La vie de pilote est comme une navigation difficile, remplie d'embûches, de doutes et de remises en question. On chemine sans repères clairs, cherchant désespérément la vérité.

La vie est bien faite. Elle a le bon goût de mettre de temps en temps sur notre chemin un individu dont la personnalité aura un impact marquant sur notre vision de l'aviation.

En ce qui me concerne, c'est le cas de Sylvain Dupuis.

Sylvain est avant tout paramotoriste, puis le pilote d'un magnifique Super Joker qu'il a construit seul dans son salon.

Il travaille aujourd'hui comme pilote dans une compagnie

d'aviation d'affaires.

Il est tout ce que je ne suis pas et que je ne serai jamais, je ne me fais pas d'illusions, mais je peux affirmer qu'il restera longtemps un modèle, une inspiration.



Sylvain est passé du modèle réduit à l'avion grandeur nature

Bien au delà du pilote et du constructeur, il émane de ce garçon quelque chose qui résonne profondément en moi.

Sa personnalité, empreinte d'humanité et de simplicité, rappelle que l'impossible n'est qu'une illusion quand l'engagement et l'honnêteté intellectuelle guident nos actions.

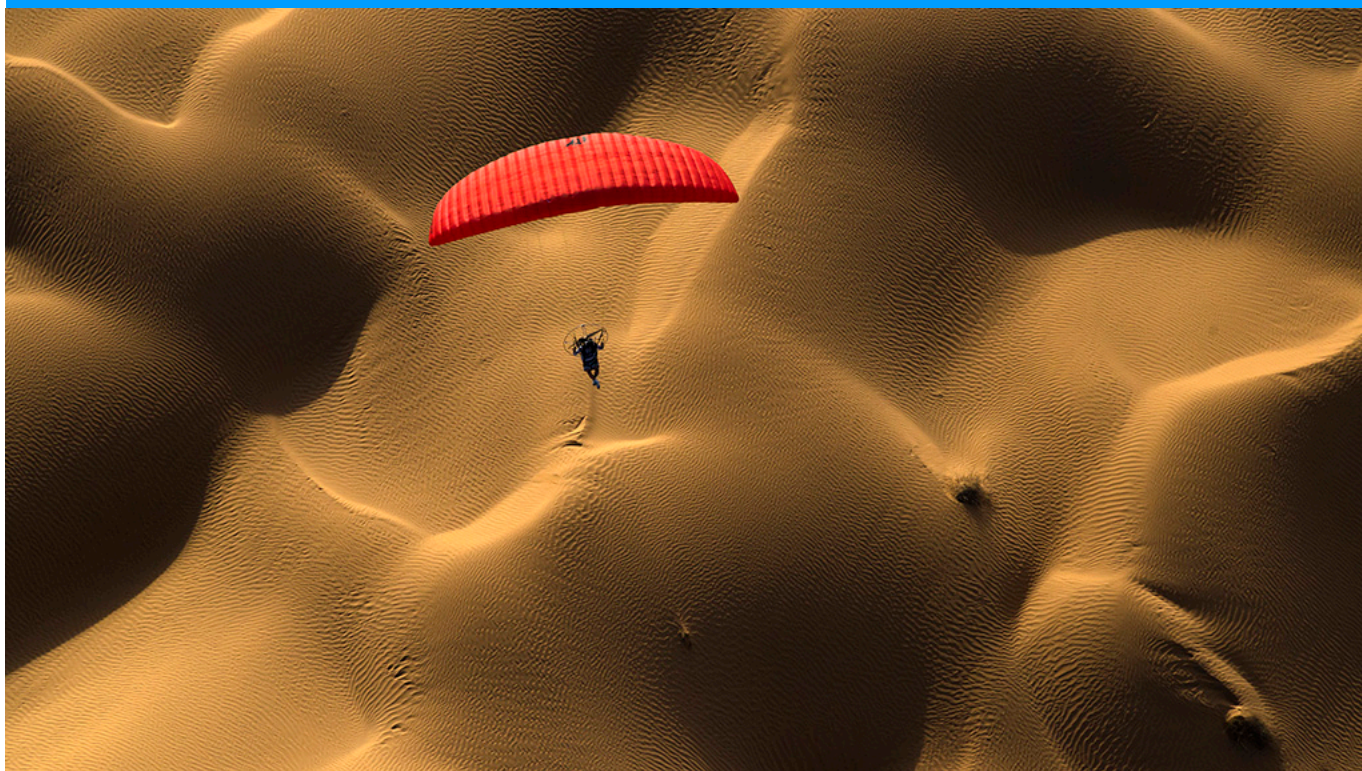
Dans son film "Le Capera", le réalisateur Pierre Guineau saisit avec talent l'essence de ce pilote romantique.

Prenez le temps de regarder ce film. Vous y trouverez la paix intérieure...



Dans "le Capera", Sylvain Dupuis incarne cette noblesse de l'aviation, où les rêves prennent leur envol et les barrières s'effacent devant la détermination et la sincérité.

Le paramoteur, tout un univers!



Francis Tack

Photographe, pilote paramoteur et véritable aventurier toujours en quête d'images nouvelles...

«La découverte des bouts du bout du monde vus du ciel, hier inaccessibles, est dorénavant ouverte aux aventuriers dotés d'un peu de chance et d'abnégation.»

Avant propos

Ma quête des dernières années fut essentiellement tournée vers les déserts, concrétisée par la parution du livre Oasis, préfacé par Pierre Rabhi, aux éditions Plumes de Carotte.

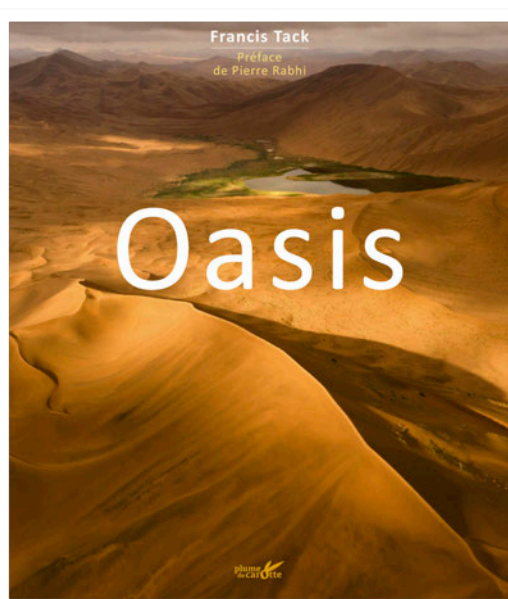
Laissez-moi vous relater quelques anecdotes lors de mes tribulations.

Mirage en Iran

L'avion se pose à Birjand, dans la province du Sud Khorasan qui jouxte l'Afghanistan.

C'est la porte du désert du Lut, un des coins les plus arides et les plus chauds de la planète. Deux équipes de télévision me

suivent et m'interviewent devant le décor des monstrueuses rides longitudinales de l'erg. Deux jours plus tard, délesté de mes encombrants supporteurs mais surveillé à distance par un bataillon de l'armée Iranienne, j'explore le nord du Lut. La nuit tombe, un gros orage suivi d'une pluie diluvienne se fracasse sur la tente. C'est le comble dans ce désert hyper-aride abiotique où il peut ne pas pleuvoir pendant des années. Les sels minéraux remontent à la surface, le spectacle des jours suivants est totalement surréaliste avec des moirés dans les sables et des affleurements blancs de gypse dans les grès des Kalut. Une



N'hésitez pas à visiter www.francistack.com

teinte hivernale dans un désert à la température de surface la plus élevée du globe selon la Nasa!

Altitude négative en Israël



Le survol de la Mer morte, l'objectif du voyage avec quelques amis des ailes d'Horus, était plus qu'incertain tant l'Israéli Air Force y est présente. Il y fait 32 °C en octobre et l'endroit est soumis à des vents puissants compte tenu de la géographie du lieu. Partagée entre Israël au sud, la Jordanie à l'est et la Cisjordanie au nord, dépression la plus basse sur terre avec une altitude négative de 430 m, la mer Morte est un lac hyper-salé contenant dix fois plus de sel que l'eau de mer.

Téléphonant sans cesse à l'Armée de l'air, nous obtenons un créneau de vol. Les conditions météo sont favorables. Une fois en l'air, désespérant de trouver les eaux rouges typiques des marais salants (cette couleur est absente, une algue verte ayant coloré tous les bassins d'évaporation), je traverse une mer verte jusqu'à la frontière jordanienne... où j'y découvre des concrétions salines fractaliennes! J'appelle les pilotes qui me rejoignent pour quelques tours de 8 au-dessus des moirés de sel. Il n'y a aucun risque de se noyer en mer morte car tout y flotte!



Vertige des sables en Chine

Nous partons au Gobi chinois découvrir l'Alashan. Au cœur des plus hautes dunes au Monde (460 m), nichent une centaine de lacs, résurgences des eaux souterraines du plateau tibétain. C'est le désert qu'avait franchi Gengis Khan au XIIIème siècle, un désert offrant à boire aux conquérants.

Nous partons à pied, accompagnés d'une famille de mongols et leurs chameaux. Le paramoteur est en bonne place dans son sac de voyage, accroché sur le flanc d'un chameau. Hélas, le premier soir, je découvre au bivouac que la moitié du jerrican d'essence pour le paramoteur, s'est répandue sur un chameau, qui risque de se transformer en 'camel' sans filtre à la première étincelle.

Vingt kilomètres de marche par jour à travers des dunes géantes par 35°C rendent l'exercice du paramoteur très aléatoire mais la chance sourit aux audacieux; je décolle pour survoler le plus grandiose des ergs où les dunes géantes alternent avec les lacs.



Pêche au Désert libyque en Egypte

Siwa se situe à 800 km à l'ouest du Caire, à 300 km de la Méditerranée et 50 km de la Libye.

En 331 av JC, partant de la côte, Alexandre le Grand relia Siwa en huit jours pour consulter l'Oracle.

Il faillit mourir de soif avec son armée, et ne dut son salut qu'à une pluie miraculeuse et abondante. L'oracle lui confirma ses prétentions divines; Alexandre fut alors vénéré comme Dieu et Pharaon.

Les dunes du Désert libyque, la Grande mer de sable, viennent mourir sur la dépression de Siwa, le plus grand ensemble lacustre du Sahara.

La proximité de la Libye, la situation géopolitique, le contrôle absolu de la frontière font que le défi d'y voler

s'avère difficile. J'obtiens l'accord de la police, qui le transmet aux militaires, ...

Le temps m'étant compté, je m'écarte du centre vers les premières dunes, pour prendre mon envol. Prêt à décoller... mais deux fellahs arrivent sur un tricycle et nous incitent à monter dans leur barque cachée à quelques mètres, sous les roseaux... Le soleil va bientôt se coucher, je m'élanche devant les deux compères stupéfaits! Le matin à l'aube, j'y retourne voler. A peine atterri, voilà les deux pêcheurs qui nous embarquent pour récupérer les poissons pris dans les filets posés la veille.



Objectif Dune en Algérie

Nous arrivons à Deb Deb à la frontière libyenne, les Ghourds du Grand erg oriental, objectif du voyage, sont proches. Hélas, notre arrivée médiatisée ne nous permet pas d'y accéder malgré tous nos contacts locaux. Le trafic incessant avec la Libye, le terrorisme résiduel, la présence militaire très importante sont autant d'obstacles au projet.

Nous serons pistés pendant plus de 1000 km de Illizi jusqu'à El Menea. Ma sécurité étant un enjeu national!

Le lendemain à l'aube, nous voilà partis sur la nationale qui traverse l'erg oriental pour rejoindre Hassi Messaoud. Cette route traverse des champs de dunes extraordinaires, tels des neurones disposées selon un canevas géant, une dune tous les deux kilomètres, des hautes dunes, des dunes en étoile, des dunes plus ramassées...

Premier barrage de la gendarmerie; «contrôle, papiers, ..., un de mes collègues doit se rendre à Ouargla pour un examen médical, pouvez-vous l'y emmener?». Il est difficile de refuser, nous voilà partis pour 600 km ... la conversation s'engage entre Mohamed et le gendarme... «mon ami Francis s'intéresse aux dunes de la région et envisage de les survoler ...». Alors faites ça

de suite, répond le jeune homme car les zones suivantes sont truffées de bases militaires, ceux-ci ayant ordre de tirer à vue..., la zone restant sensible.

Nous nous arrêtons à quelques mètres de la route qui est ici une piste, je m'envole devant le gendarme stupéfait... très content de partager son aventure du jour !



Aléa mortel au Kenya

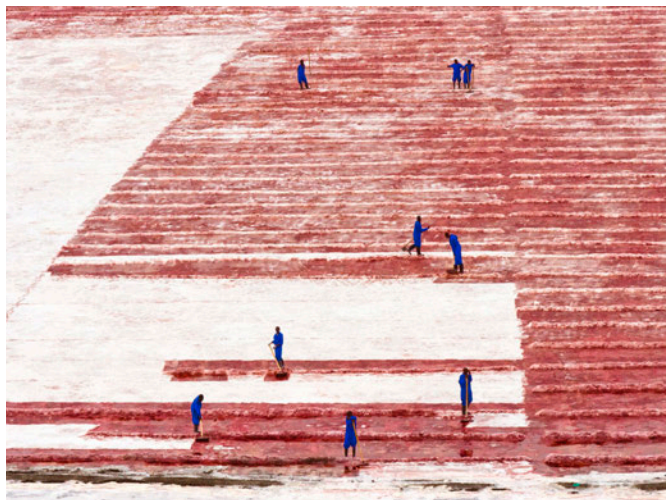
Sur le rift est-africain, un chapelet de lacs et de volcans montre l'intense activité de la croûte terrestre. La faille tectonique qui court du Liban jusqu'au Mozambique, en passant par la mer Rouge, scinde la Corne de l'Afrique. Quatre pays – Somalie, Éthiopie, Kenya et Tanzanie – se sépareront de l'Afrique pour former un nouveau continent dans quelques millions d'années.



Le lac Magadi, alcalin hypersalin, tient toutes ses promesses avec une palette de couleurs rouge et rose. Une usine Tata sur la rive Est du lac produit du carbonate de soude en exploitant le natron. Après mon vol du matin, nous explorons les environs avec un guide Masaï... «Si un chauffeur d'engin bascule dans le lac, il est dissous par la saumure de soude et n'y survit

pas... » Mon moteur 2 temps ayant un fonctionnement très aléatoire, je réalise le risque que j'ai pris.

Le lendemain matin, je récidive en restant proche des rives, puis je survole des ouvriers qui ratissent le sel dans un ballet de couleurs. Ma femme et la police m'accueillent à l'atterrissage! On nous emmène chez Tata où je suis accusé d'espionnage industriel. Mes images attesteront de mon innocence!



Pirates des Philippines (avril 2024)

Il fallait le faire, survoler un archipel constitué de 7000 îles recouvertes d'une végétation tropicale. Le seul

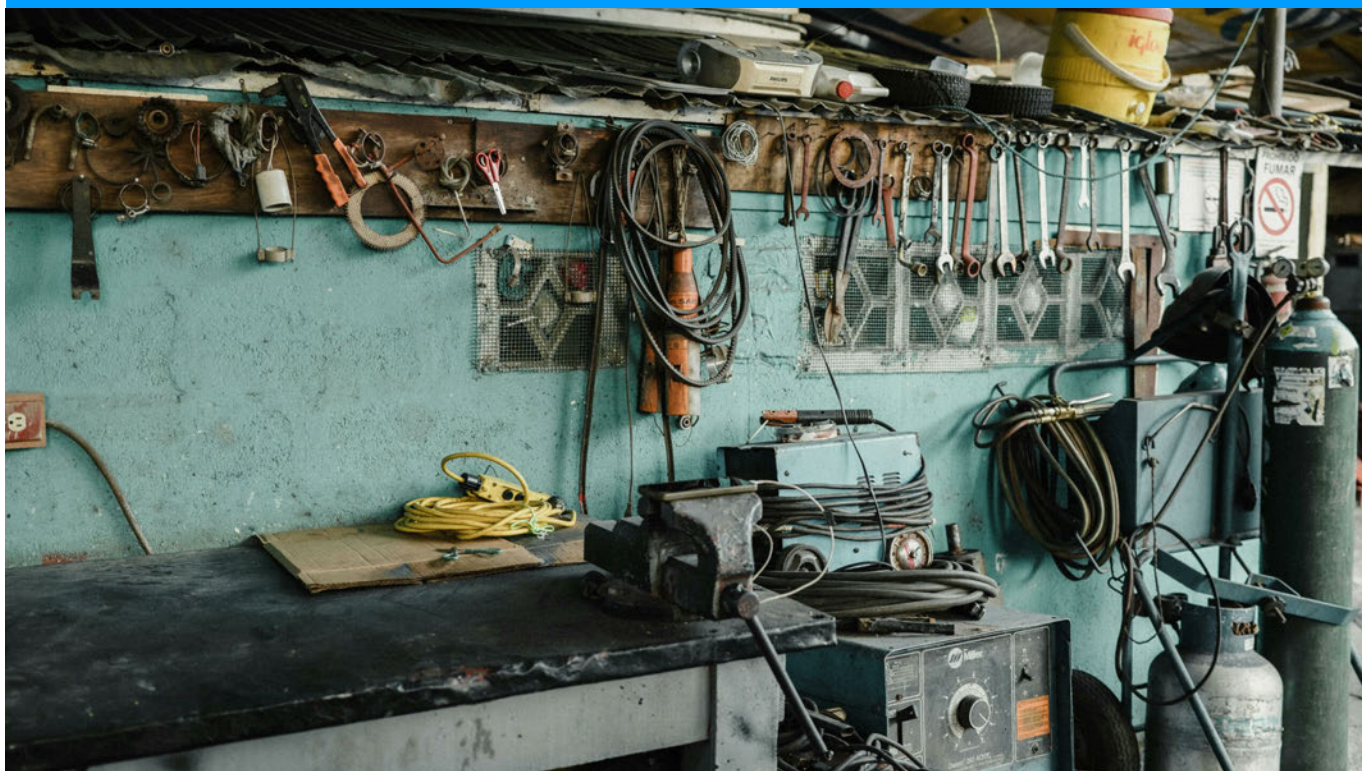
salut pour un paramoteur reste le vol au-dessus de la mer... Il vaut mieux disposer dans ce cas d'un matériel fiable et d'un gilet de sauvetage en cas d'éventuel amerrissage. Bateaux, camions, vans, avions, tuk-tuk, furent les différents moyens de transport des paramoteurs. Deux semaines furent nécessaires pour survoler quelques littoraux des îles de Bohol, Coron et Palawan.

Sains et saufs, nous nous retrouvons à l'aéroport de Cebu, seconde ville du pays, pour repartir en France par Cathay Pacific. Suite à une série d'épisodes inopportuns à l'enregistrement des bagages, Cathay, en contact téléphonique avec Hong Kong, décide de ne pas embarquer les cinq paramoteurs aux relents d'essence... Quatre semaines me seront nécessaires pour ramener le matériel: trouver un homme de confiance sur place, récupérer les 5 valises auprès de la compagnie aérienne, négocier avec DHL, répondre à d'innombrables questions avant et après le scan des bagages, ôter les gilets de sauvetage (Dangerous), fournir un document officiel attestant que les moteurs (Dangerous) furent nettoyés et purgés par un professionnel, suivre les cinq valises qui transitèrent par Hong Kong, Midkands UK, Leipzig DEU, CDG, Orly...





Apprenti Mécano : Le casse-tête du pilote ULM



Eddy Graton

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

La mécanique est un vaste sujet auquel je ne voulais pas forcément m'attaquer au sein de ce magazine... Pourquoi? Et bien peut-être simplement pour conserver une frontière entre ma vie pro et ma vie perso, peut-être pour préserver cet exutoire lyrique de ma routine quotidienne, de mon train-train qui trône déjà, sans concurrence aucune, au sommet de mes occupations. Cependant, comme il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis, je vais faire une entorse à mon règlement pour que l'on se pose un instant sur ce qui se cache derrière ce mot de misère : La Mécanique...

On m'a appris que la mécanique était l'art des jeux. Globalement, tout ce qui vous entoure, sans vous en rendre compte, est mécanique. Un exemple? Quand vous ouvrez une porte, vous exercez une force (un moment de force pour les puristes...) sur un système permettant de déplacer une cloison mobile pour vous donner l'accès à un espace situé derrière cette cloison... Pas mal non? C'est purement mécanique! Ne nous

égérons pas de trop, je voulais juste illustrer le fait que cette discipline est omniprésente dans notre quotidien, qu'elle est indispensable aux hommes depuis que le monde est monde mais qu'elle a une tendance injustifiée à effrayer bon nombre d'entre nous.

Pour un simple moldu, il n'y a pas vraiment de problème à se tenir à l'écart de la discipline. Il est tout à fait possible de vivre dans l'ignorance. Il n'y a pas de danger majeur et l'on connaît tous, de près ou de loin, quelqu'un de sympathique prêt à nous venir en aide en cas de besoin. Pour un simple moldu oui, mais pour un pilote ULM ce n'est pas vraiment la même histoire...

Pilote et mécanicien

Manque de bol, vous avez choisi un des seuls loisirs qui va exiger de vous d'avoir quelques notions de mécanique pour vous permettre d'entretenir et de surveiller votre machine. Votre liberté de voler repose sur vos épaules. Vous êtes commandant de bord d'un ULM et le fait que votre machine vole ou non est de



votre responsabilité! Se vacher en ULM n'est jamais drôle et peut avoir de lourdes conséquences. Sans parler du bruit et de l'image que cela amène à notre discipline. Vivons heureux, vivons cachés et surtout restons en l'air. Pour le bien de toute notre communauté, suivez-moi et ouvrons les capots!

Posons les bases

Votre machine, peu importe la classe, est composé de deux parties: la cellule, l'aéronef proprement dit (dans lequel nous pouvons inclure l'aile pour les paramoteurs et les pendulaires) et le moteur englobant tous les sous-ensembles servant à la propulsion ou à la traction de l'appareil. Ces deux parties vont nécessiter un entretien pour rester en état de fonctionnement. C'est inévitable! Quoi qu'il arrive, que vous ayez une utilisation intensive ou dilatante, régulière ou occasionnelle, votre ulm ne sera pas le même d'une fois sur l'autre. Il ne peut rester figé dans le temps et se dégradera inéluctablement... Il faudra donc avoir deux concepts en tête: l'inspection et l'entretien. Il sera impossible de tout détailler en un seul article mais nous pouvons déjà essayer d'en poser les grandes lignes.

L'inspection

Ou dans un jargon plus aéro, la prévol! C'est lors de cette phase que tout se joue. Nous ne sommes pas à

cet instant à réaliser notre nav, à alimenter l'ulm en carburant, ou à réaliser les actions vitales. La prévol est une phase d'inspection de l'appareil pendant laquelle nous devons déceler rapidement un problème mécanique potentiel. Enlevez vous tout le reste de la tête, nous passons en mode inspecteur gadget!

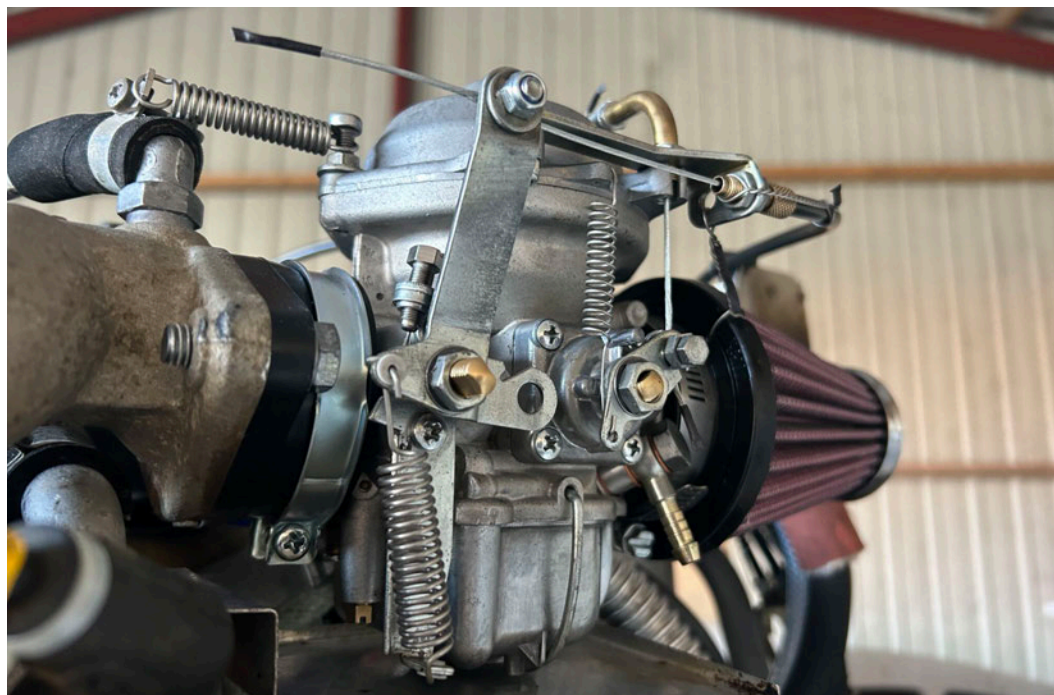


Étant enfant, nous avons supporté l'injonction la plus pénible de la terre qui était de surtout toucher avec les yeux... Les amis, il va être temps maintenant d'apprendre à regarder avec les mains. N'ayez pas peur de vous mouiller, tout doit y passer! Plus vous passerez de temps à observer votre machine, plus vous développerez d'automatisme vous permettant de

déceler un éventuel problème. L'inhabituel vous sautera alors au visage. Sur la cellule, contrôlez le train principal (Pour les paramotoristes en déco à pied... Faites vos lacets!), la roue avant ou la roulette de queue. Secouez les gardes-boue, regardez les pneus, l'état des roulements, les freins. Soyez à la recherche d'éventuelles criques (fissures ou amorce de fissures) frottez la crasse, la graisse ou la boue qui vous gênerait pour être sûr de tout regarder. Inspecter le châssis, les commandes de vol, les câbles, le fuselage, les réservoirs, les sièges... Bref regardez tout! Un jeu

manches. Informez-vous, prenez connaissance des documents techniques, cellule et moteur de votre appareil et, si vous vous sentez perdu, faites-vous aider! Il n'y a pas de honte à ça. Être conscient de son ignorance, c'est tendre vers la connaissance... (C'est pas de moi ça mais de Benjamin Disraeli)

Ne faites pas confiance à la chance et au hasard dans ce domaine. Bon nombre d'accidents ont eu lieu suite à une opération de maintenance inefficace. Surveiller les butées horaires et calendaires des différents éléments composant votre aéronef.



C'était un premier pas en mécanique pour la gazette. Nous allons essayer de traiter différents sujets au fur et à mesure des numéros pour apporter quelques clés simples pour réaliser un entretien sérieux de votre machine. Je ne souhaite pas entrer dans des thèmes trop complexes qui n'auraient aucun intérêt pour le plus grand nombre mais plutôt me servir des erreurs et des astuces que je

croise tous les jours à l'atelier pour vous apporter un éclairage sur les bonnes pratiques régulières à adopter.

anormal, une corrosion excessive ou une pièce cassée n'est pas une situation d'avenir et devra forcément être revue rapidement. Pour le moteur, c'est la même chose et comme nous ne sommes pas équipés d'un œil (ou de deux yeux d'ailleurs...) bionique, il va falloir enlever les capots! Contrôlez la fixation des éléments, l'état des circuits de carburant, de lubrification et de refroidissement. Soyez à la recherche de fuites, de fils coupés, de vis ou de supports cassés et faites vos niveaux! Prenez votre temps, scannez l'appareil dans tous les sens et plus l'exercice sera répété plus il sera facile et rapide.

L'entretien

Entretien son ULM est capital pour le conserver en état de vol. Si, dans la philosophie de notre discipline, l'appareil doit être simple de conception et facile à entretenir, il est vrai que plus les machines évoluent, plus cette affirmation est nuancée...

Cependant et pour longtemps je l'espère, cette tâche vous est confiée. Ne faites pas la mou, tout l'esprit de notre mouvement repose là dessus, alors il va falloir relever les

Un dernier conseil... Si vous avez une question, une panne plus sévère ou un diagnostic à poser, utilisez davantage le joker "coup de fil à un ami" plutôt que de demander "l'avis du public". Un mécanicien aura, pour poser un diagnostic, besoin de pas mal d'infos et vous aiguillera dans le bon sens. Jeter une question en l'air sur les réseaux n'apporte généralement rien de bon, attire les moqueries et laisse place à des réponses toujours farfelues. Sur les réseaux, il y a les sachants qui savent... et croyez-moi un sachant sachant sache rarement sur facebook. Il y a ceux qui croient sache (ce sont les plus dangereux) et il y a ceux qui, comme vous, à l'affût d'un bon conseil, vont récupérer l'info alors que leur problème est peut-être ressemblant mais en réalité différent. Faites attention à ce que vous lisez et n'hésitez pas à pousser la porte d'un atelier...

Le rêve d'Icare sous toutes ses facettes



Un Vol, Une Histoire



Francis LEGROS

72 ans.

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

Basé à Epernay.

Épisode 3: Du dirigeable à la montgolfière

Le cockpit du Zeppelin

1982-1985 l'époque du Dirigeable

Je vous ai laissé en plein épisode Dirigeable, ce qui m'avait amené à créer la société Air Show puis Champagne Air Show en 1982 et à exploiter ce dirigeable jusqu'en 1985. Souvenez-vous: je co-pilotais un dirigeable mais je n'avais pas de brevet de pilote de montgolfière...

Toutefois, la présence d'un pilote breveté aux commandes de l'appareil était une obligation. Hasard du calendrier..., en même temps que j'importe le dirigeable en Champagne en 1982, Jean Marie Huttois, qui habite à proximité de Reims, devient le plus jeune champion de France de montgolfière.

Notre rencontre est inéluctable, lui qui a construit lui-même son premier ballon est évidemment attiré par cet objet insolite. Rapidement nos routes se croisent.

Nous allons passer quelques bons moments ensemble à découvrir les joies et les surprises du maniement de ce géant de 4000m3... somme-toute relativement «peu dirigeable» sauf par temps très calme!

Jean Marie deviendra le premier Champion d'Europe Français de montgolfière (1994)!

Je vais bien évidemment passer mon brevet de pilote «ballon» obtenu en Août 1984. Parallèlement à la création de ma société, j'avais conservé une activité de salarié qui va s'avérer suffisamment ennuyeuse pour que je décide de mettre toute mon énergie dans cette entreprise, oh combien marginale, à l'époque.

Je vous laisse imaginer la tête de mon banquier face à mon Business plan...

Le Projet: Faire revivre l'idée du dirigeable en France avec, pour ambition, d'aller vers le dirigeable à gaz pour ses performances extraordinaires. C'était bien trop tôt!

Il aura fallu une quarantaine d'autres années et de vrais projets industriels pour que cette idée prenne corps... en Allemagne!

Je réaliserai mon vol en dirigeable à gaz chez Zeppelin, en mai 2022 soit 40 ans plus tard: La boucle est bouclée!



Mon dirigeable à air chaud m'aura permis de faire des rencontres incroyables et de nouer des amitiés qui durent encore, plus de 40 ans après.

Je me rends bien compte que le dirigeable c'est sympa... mais un peu trop marginal!

Je décide donc d'orienter mes affaires vers un projet plus touristique et plus réaliste, mes maigres moyens

financiers ne me permettant pas de parler en dizaines de millions de ... Francs.

Je vais donc restituer le dirigeable à mes amis Suédois que je continuerai à croiser dans les années à venir.

Mon ami Jan Balkedal fut 8 fois champion de Suède de Montgolfière, et plusieurs fois titré aux Championnats du monde: 3 fois médaille de bronze et 2 fois médaille d'argent.

Le virage vers l'activité Tourisme:

Pour ma part, je ne participe pas aux compétitions mais je développe mon business-passion. Je vais donc commander deux magnifiques montgolfières personnalisées et je vais m'orienter vers une clientèle de luxe qu'il me faut inventer puisqu'il n'existe pratiquement rien à l'époque.



Pas question d'imaginer trouver un client français en 1985 car le tarif d'un vol est trop élevé et les français ne connaissent pas encore ce type d'activité.

Ma clientèle sera donc américaine et j'irai, avec mon associée, chercher cette clientèle chez elle.

Ma petite mallette, mes belles brochures et 3 mois de promo aux USA (Californie et Texas) à partir de

l'automne 1985 et nous voilà devenus professionnels du tourisme.



Il fallait en avoir... des «cojones» comme disent les Espagnols!

Bref, l'audace paye et les retours sont bons pour 1986. L'année s'annonce excellente, les réservations se succèdent et la clientèle américaine a répondu à notre opération de charme!

L'année débute très bien et les premiers vols avec des clients donnent pleine satisfaction.

Notre projet tient la route, semble-t-il!

Limousine, péniche-hôtel, montgolfière et champagne bien sûr!



Au passage, je ne résiste pas à faire une démonstration de résilience en entreprise



NDLR: Ce qui suit est la stricte vérité et nous est vraiment arrivé...

Notre activité démarre en trombe... mais, c'était sans compter sur des éléments exogènes qui vont vite faire tourner l'aventure entrepreneuriale en cauchemar, dès le printemps 1986 car:

1) La France vit une séquence d'attentats commencée en Décembre 1985 à Paris et qui se terminera rue de Rennes, en septembre 1986.

2) Le dollar chute fortement (environ 30%) suite au contre-choc pétrolier

3) la France interdit le survol de son territoire par les avions américains pour aller

bombarder la Lybie de Kadhafi. Conséquence directe: les américains nous boudent!

4) 26 avril 1986: Tchernobyl... La France "stoppe le nuage radioactif" à la frontière Est de

la France! ...mais les touristes ont bien compris le problème.

Allez-y... Bon courage pour faire du business touristique dans ces conditions!

Pour couronner le tout, notre célèbre pilote locale, Hélène Dorigny, plante sa montgolfière sur une tour de la cathédrale de Reims. Le restant de la colère de Dieu!

Ça non plus, ça n'aide pas!

Réaction légitime des clients: «Si une championne se plante sur la cathédrale, ça doit être une activité dangereuse!»

1985: David Levin, une magnifique rencontre.



J'ai rencontré David en Septembre 1985 à Reims alors qu'il se rendait à sa prochaine course: la fameuse course de distance en ballon à gaz (la Gordon Bennett) dont le départ avait lieu le 28 Septembre 1985 depuis Genève.

Il venait d'être sacré Champion du Monde de Montgolfière deux mois plus tôt (Juillet 1985), à Battle Creek (USA).

C'était seulement le 7ème Championnat du monde! ... créé donc en 1978 seulement.

Il fut Champion des États Unis en Ballon à Gaz en 1987, 1989 et 1993

Vainqueur de la Gordon Bennett en Sept. 1992



David Levin au départ de la Gordon Bennet 1997

David me fera rencontrer plus tard Josef Starkbaum (Autrichien)



Jo Starkbaum avec David Levin (7 fois vainqueurs de la Gordon Bennett dont 6 fois consécutives de 1986 à 1991!): Un monstre de performance dans cette course! Mais Starkbaum fut tout de même dépassé par le seul pilote couronné de 9 Victoires: Le Français Vincent Leys (dernière victoire en 2013)!!

Pour mémoire, ces fous du ciel parcourent jusqu'à 3400 km (record de distance) et le record de durée est 92 heures en l'air... Pratiquement 4 jours de vol! Respect...

Si ma rencontre avec David Levin est le pur fruit du hasard, notre profonde amitié aura duré 32 ans ... jusqu'à sa disparition en Avril 2017 et après que je lui aie rendu une dernière visite sur son lit d'hôpital au Colorado.



Je lui dois mes plus beaux souvenirs de vol en montagne.

Tous les hivers (j'étais plus disponible pour les vols de loisir!), nous sommes allés voler en Autriche; d'abord

pour participer à la seule course de distance en ballon à air chaud (Le BP Trophy) au départ de Sankt Gilgen (Autriche) puis ensuite, pour participer au meeting annuel de Filzmoos.

Objectif: voler le plus loin possible dans une fenêtre de temps donné et en respectant les règles de l'air et surtout la sécurité notamment due à l'existence du rideau de fer; Impossible d'aller voler vers la Tchécoslovaque (par exemple)

Un exemple de vol: 5h30 de vol dont 3h30 à 6000m d'altitude avec l'oxygène (à partir de 4000m); Nous avons traversé l'Autriche d'Ouest en Est et avons posé à la limite du No Man's Land de la frontière Tchécoslovaque.

Ceux qui n'ont pas respecté ce no man's land ne sont pas revenus.

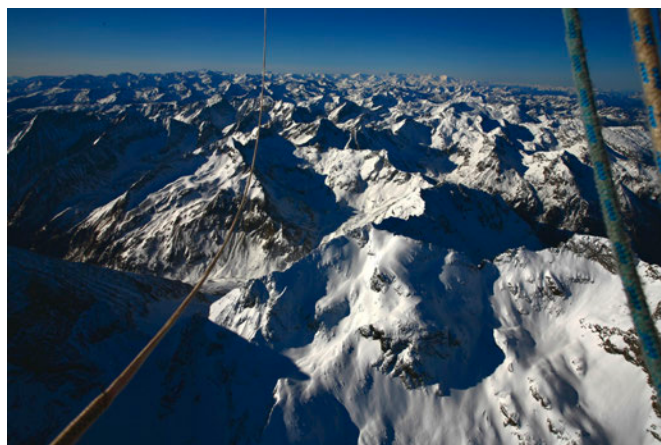
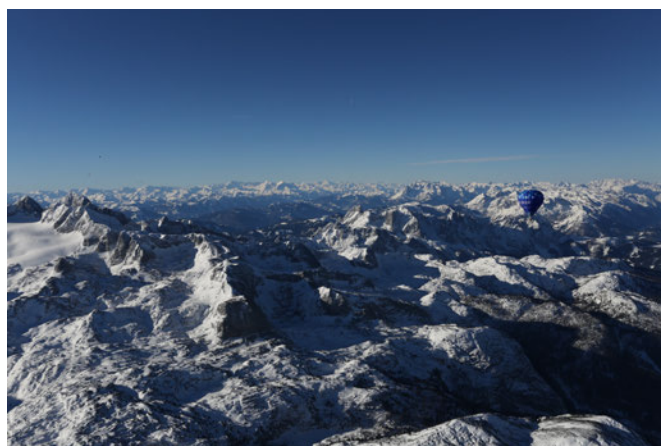
Au moins une montgolfière a été abattue pour l'avoir survolé.

C'était avant 1989 et la chute du Rideau de Fer.

J'ai volé et appris en même temps que lui les subtilités du vol en montgolfière.

Nous avons gagné quelques courses à Sankt Gilgen ou Filzmoos, dans un paysage grandiose et une ambiance toujours extraordinaire.

En 32 ans d'amitié, j'aurais sans doute passé avec David plus de vingt séjours en Autriche, au mois de Janvier, pour y effectuer les plus beaux vols qu'il m'ait été donné de faire...





J'aurai fait 1200 vols en montgolfière pendant les 15 ans qu'aura duré cette passion! J'ai eu le plaisir de voler en France, en Allemagne, en Autriche, aux USA, au Kenya... Que du bonheur!



Vol au dessus du Bischofsmütze (Filzmoos)



J'ai aussi eu le plaisir de voler sur des ballons publicitaires en forme spéciale

En 2000, je quitte la montgolfière «professionnelle» pour n'en faire plus qu'à titre de loisir, jusqu'en 2009...

En 2022, je célèbre, avec mon neveu Emmanuel, les 40 ans de Champagne Air Show qu'il a repris en exploitation! J'en suis fier...

Retour en 2009: Le moment arrive où l'envie de reprendre le manche d'un ULM me titille...



Prochain épisode : De la montgolfière à l'ULM !

Les Astuces Bivouac de La Gazette



Autour du Vol



Christophe Guyon

Pilote d'ULM pendulaire et 3 axes.

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

L'ULM, un loisir en plein air

Je dois bien l'admettre, je n'ai jamais vraiment considéré l'ULM comme un sport. Ceci est probablement dû au fait qu'il y ait peu d'efforts musculaires ou cardio-vasculaires à fournir...

Non pour moi l'ULM reste avant tout une activité de plein air, rien de plus.



Bivouac avec Julien Foyer...

Elle permet de prendre de la hauteur et de voir grandir nos horizons.

Dans la pratique, j'ai souvent pris l'habitude de me rapprocher des aérodromes pour ravitailler en carburant, et favorisé les petites plateformes ULM pour y installer mon bivouac.

Indépendance avant tout

L'avantage du vol en autonomie, c'est qu'on enlève le souci de se trouver un taxi, un hôtel et un restaurant une fois que la machine est posée.

Il n'y a rien de plus agréable que de se réveiller avec le chant du coq dans un cadre bucolique mais il n'y a rien de plus horrible que de passer une nuit froide et humide dans une tente mal conçue, sur un sol rocailleux.

Bivouaquer, c'est comme tout, ça s'apprend. Il faudra pour certains un peu de pratique pour aller à l'essentiel et adapter son équipement à ses réels besoins.

J'ai eu le grand plaisir de partager quelques bivouacs avec des aventuriers épicuriens bien connus du milieu et j'ai pu à cette occasion glaner quelques astuces.

« *Voyager en autonomie c'est pourvoir aux besoins de la machine et du pilote.* »

Pour la machine

Vous aurez besoin d'un peu d'outillage, un kit de fixation et une paire de bidons souples.

Je ne recommande pas les kits d'arrimage type queues de cochons, encombrants, lourds et inadaptés aux sols durs. Prenez plutôt des piquets de camping torsadés et un maillet en nylon.



Kit d'arrimage

J'ai remplacé les sangles par de la drisse d'escalade, bien assez résistante et bien moins encombrante.

Pour les bidons, j'ai essayé de nombreux modèles mais celui qui m'a donné le plus de satisfaction, c'est le bidon souple standard pour hydrocarbures de 20L. Facile à vider, facile à remplir, bec verseur intégré. Une fois utilisé, vous pouvez le maintenir roulé avec un élastique.



Prévoyez en deux, (un dans chaque main).



1. Screw Open the Cap

2. Screw out the Spout with hands



3. Screw tight the Spout

4. Refuel the Vehicles

Pour le pilote

Il faudra un peu plus d'équipements.

Il faudra lui permettre de dormir au sec, s'alimenter, se laver, et faire ses besoins.

Dormir au sec: prévoyez une tente de rando pour 2 personnes. On est toujours heureux d'avoir un peu de place pour dormir. Ça pèse souvent entre 1 et 2 kg. Ajoutez à ça un bon matelas et un sac de couchage (ne soyez pas radin sur le duvet, vous le regretteriez.)

J'ai un sac de couchage Pyrenex Nepal 800 que j'utilise depuis 12 ans et je n'ai jamais regretté cet investissement.



« *Un bon sac de couchage et on est partout chez soi...* »

Avant de vous coucher, lavez-vous, séchez-vous et enflez une sous couche polaire (legging et T-shirt manches longues). La règle absolue c'est de ne jamais se coucher en ayant froid. Si vous sentez que vous avez froid, allez marcher 5 minutes avant de vous mettre dans votre duvet. Si les nuits sont froides, prévoyez un bonnet.

Essentiel: Une lampe frontale, des bouchons d'oreille, une paire de claquettes pour la petite pause pipi à 2h30 du matin.

Pour la grosse commission

(je ne vais pas vous faire un dessin) Prévoyez une petite pelle pour creuser un trou. Faites-y ce que vous avez à y faire. Si vous utilisez du papier, prévoyez un briquet pour brûler le papier et enterrez le tout. C'est important de ne laisser aucune trace de son passage.



Manger

Si vous avez assez d'espace dans votre machine, vous n' imaginez pas le réconfort que peuvent produire une petite table de camping et sa petite chaise pliable. Vous trouverez ce que vous cherchez chez Décathlon ou sur le net, les modèles ne manquent pas.



Vous pourrez cuisiner, bricoler, bouquiner, faire vos plans de vols...

Ce petit endroit va devenir votre réconfort le plus absolu après une longue navigation.



Pour cuisiner

Un petit réchaud à gaz avec Piezzo intégré. J'ai longtemps utilisé un réchaud à pétrole Primus, ce qui me permettait d'utiliser l'essence de l'ULM, mais il faut quand même pas déconner, le gaz c'est quand même très pratique.

Un réchaud pliable, une petite popote compacte dans laquelle je range tout.

Pour la cuisine, chacun fait comme il veut, mais un saucisson et des barres de céréales sont des trucs à avoir toujours avec soi.

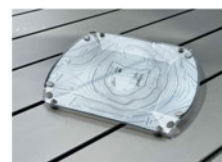
Avec le temps, j'ai pris l'habitude d'emporter avec moi toujours du couscous aux épices. Ça prend 5 minutes à faire, consomme très peu de gaz et d'eau.



PETITE POPOTTE COMPACTE



RECHAUD GAZ PLIABLE AVEC PIEZZO INTEGRE



ASSIETTE PLIABLE QUI FAIT AUSSI PLANCHE A DECUPER



COUVERTS COUTEAU ET TASSE EMAILLEE



LA ROLLS DES GRILLES PAINS



BASSINE PLIABLE



Un couteau, une cuillère, 3 X 1,5 litres d'eau.

Une assiette pliable qui me sert de planche à découper.

Le summum du luxe, c'est le grille pain de camping. Selon Olivier Aubert, l'odeur du pain grillé le matin au bivouac, ça n'a pas de prix.

Prévoyez aussi, un torchon, une éponge et des sacs poubelles 10L, rangez-les dans un filet.

Une bassine pliable.

Se laver:

La bassine pliable est d'une grande aide, ainsi qu'un gant de toilette et une serviette microfibre. Un petit miroir pour se raser.

Un savon multi-usages.

Une cordelette pour faire sécher son linge et quelques pinces à linge métalliques...

Un kit de mercerie et une petite trousse à pharmacie...

Des petits sacs isothermes en nylon pour stocker un peu de nourriture.

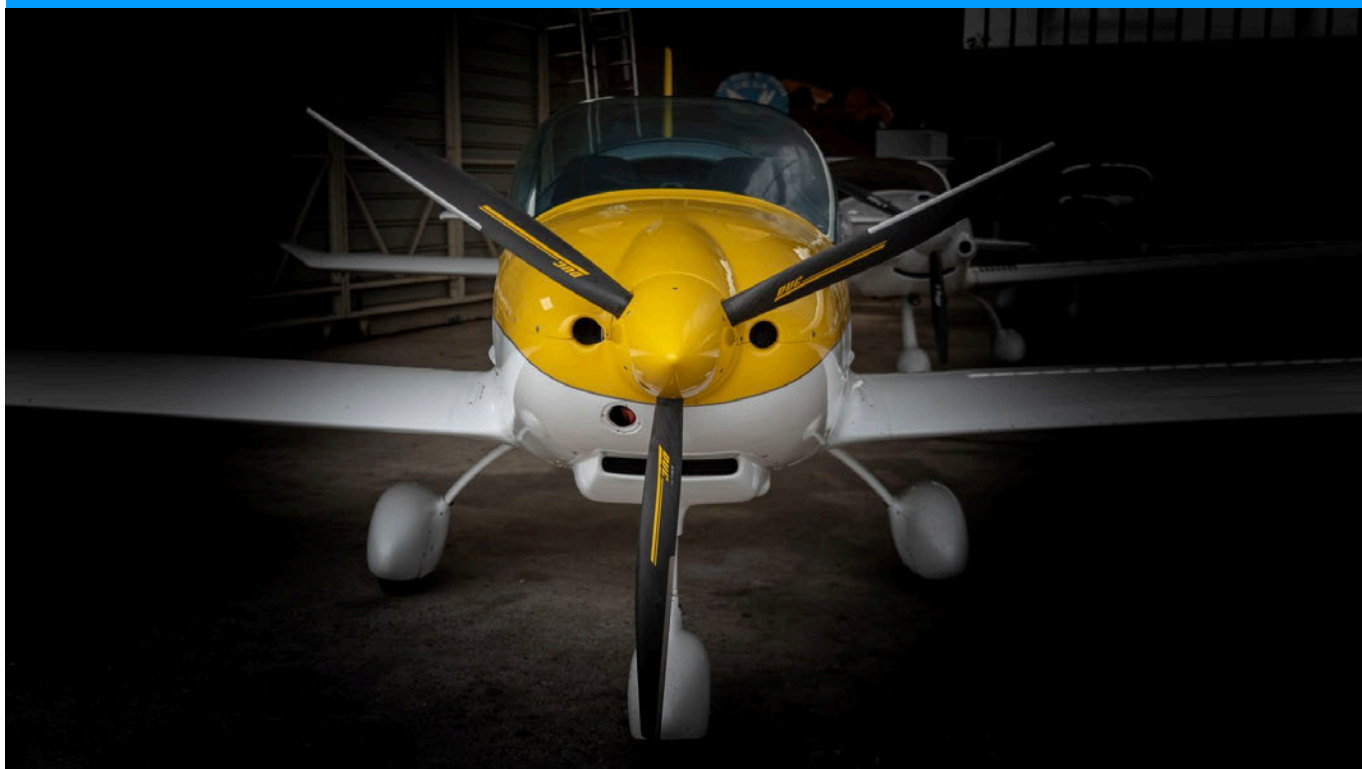
Voilà, quelques astuces. L'important c'est de se trouver sa petite routine et de ne pas se surcharger.



Avec le temps vous allez développer vos propres astuces et un jour vous finirez par faire votre pain vous même comme Fred Stork.

Allez, encore quelques mois pour vous préparer pour la Grande Course





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.

Essayer une machine, dans la presse dite spécialisée, c'est faire preuve de la plus grande neutralité afin d'offrir au lecteur un avis éclairé, dénué de tout parti pris, blablabla... soit exactement l'inverse de ce que vous trouverez ici.

En 2023, je décide, avec la bénédiction de mon épouse, fatiguée de devoir m'accompagner sur le Paon d'Or, épuisée de subir la communion forcée qu'il propose avec les éléments extérieurs, de me mettre en quête d'une machine dite ULM mais capable de nous téléporter vers la famille provinciale en un clignement de paupière.

Titulaire du PPL depuis 20 ans, volant en ULM depuis 42 ans, je me mets en chasse d'une machine d'occasion qui devra répondre à des critères précis. Parmi ceux-ci, je citerai les principaux (pour moi) :

- l'espace à bord sachant que je mesure 1m95 et que la nature a tout mis dans les jambes !

- Un équipement radio et transpondeur répondant à la réglementation actuelle. (Il suffit de regarder le prix d'une radio 8.33 de base pour ne pas avoir envie de devoir investir après coup...)
- Un parachute révisé (à moins que le prix ne soit vraiment négociable)
- Une autonomie correcte (ma vessie et moi sommes d'accord pour dire que 3h15 semblent être un max tout à fait honorable...)
- Une vitesse de croisière satisfaisante par rapport à la conso carburant. (200km/h pour 14.5L serait parfait)
- Un vrai coffre. (Pour les affaires de Madame !)
- Un moteur Rotax 912S 100cv de moins de 1000 heures. (Ne cherchez pas le sens de ce critère, il n'y en peut-être pas, mais c'est la stricte application de la règle des 5 C : c'est con mais c'est comme ça 😊)

Sting Carbon



Evektor Eurostar



FK9



Skylane

Je vois pas mal de machines, je me déplace même jusqu'à Biscarosse pour aller voir un Sting Carbon dans lequel je constaterai rapidement que mon gabarit est totalement incompatible avec la place disponible dans la machine, machine pourtant très sexy !

Les appareils qui sont dans mon viseur...

Finalement, malgré mon attirance naturelle pour les ailes hautes, (le très beau Skylane notamment, que je rêve d'essayer ou l'excellent FK9 Mk VI) mon dévolu est jeté sur un autre appareil, l'Eurostar. L'Eurostar, c'est un peu l'ULM Playmobil avec son énorme bulle. Le constat à bord, c'est qu'on a un bel espace de vie. C'est aussi la facilité de pilotage sur une machine qui se présente comme très saine tant par son comportement que par son prix raisonnable pour un appareil tout métal, très bien construit et qui croise tranquillement à 200km/h.

J'en trouve un tout près de moi. La chance ! ...chance de courte durée puisque le vendeur décidera finalement de faire affaire avec un autre acheteur...bref...

C'est reparti pour la chasse

C'est en septembre que je trouve enfin et alors que je n'aurais jamais imaginé trouver une telle machine, mon « bébé », un très beau FK14 B2 Polaris. Au regard de la frénésie qui entoure la mise en ligne de cette annonce, je comprends vite l'engouement qu'il y a autour de cet appareil. (bon point pour une revente ultérieure sans encombre)



Le FK14 B2 en seuil de piste à Ecroshes.

le FK14 B2, c'est le dernier né de la série FK14 avec une aile à la géométrie et au profil très différents des premiers modèles, des réservoirs situés dans les ailes, allant de 66 à 78 litres (avec une option Short wing à 96 litres) un vrai coffre et des finitions très satisfaisantes.

Après m'être battu comme un lion pour qu'on se rencontre, on se retrouve avec le vendeur sur la très sympathique base d'Ecroshes, près de Chartres. (déf. se battre comme un lion : dormir dans la bagnole avec mon épouse devant le hangar à Ecroshes pour être sûrs de ne pas louper le rdv calé à 08h00 !)

On se salue, je vois qu'il hallucine de nous voir sortir ébouriffés du coffre de l'Espace,.. on sort la machine et je le regarde faire les pleins puisqu'il compte prendre le chemin d'Oléron. Pendant ce temps, il m'explique plein



de choses et notamment que nous allons pouvoir faire un tour avant son départ... le tout en continuant de remplir les réservoirs !

Je suis dubitatif quant aux perfs de la machine qui doit décoller dans ce contexte : 2 adultes de respectivement 95 et 100kg, pas mal de carburant dans les ailes, une piste couverte d'une rosée matinale et ... 250m disponibles ! C'est chaud !!!



Je vous confirme que même si le Fk14 B2 est très bien conçu, même si nous étions tractés par une hélice calée petit pas pour favoriser la distance de décollage, c'était court, mais c'est passé, ...mais c'était court quand même !

Une fois en l'air et après avoir recommencé à respirer, je prends les commandes. Tel un grand bonhomme bleu dans Avatar quand il se connecte à sa monture, tout prend une autre dimension. Je ne suis plus là, je



suis plongé dans l'azur, ne faisant qu'un avec la machine qui répond « d'instinct » à la moindre sollicitation, à la moindre pensée. La tenue de trajectoire dans toutes les configurations est magistrale, le taux de roulis est digne de Top Gun 2 en creux de la vallée à fond les ballons (côté référence, n'oublions pas que je viens du Paon d'Or...). Le trim manuel, placé un peu en retrait sur la console centrale, n'agit pas sur une petite surface placée derrière le stabilo mais directement sur la commande du stabilo. C'est efficace et très facile à régler au quart de poil.

La manette des gaz tombe bien sous la main, posée elle aussi sur la console placée entre les deux sièges, et vous évitant ainsi de devoir lever le bras pour gérer les gaz. (Quand on s'est flingué l'épaule, on est sensible à ces détails) la gestion des régimes est de fait facilitée par un déplacement de la manette au cordeau.

Les freins, eux, ne sont ni sur le manche, ni au pied. Ils se situent eux aussi sur cette console, à droite de la manette des gaz. C'est un peu déstabilisant au départ mais on s'aperçoit rapidement que cela permet de gérer le freinage au millimètre, les pieds n'ayant qu'à gérer les palonniers et la main posée sur le manche... vous m'aurez compris ! Associé à cette manette de freins se trouve un frein de parc, très utile pour les séquences de chauffe au parking et les essais avant décollage.

La ventilation est correcte, assurée par deux événements classiques placés à gauche et à droite de la verrière. Cette ventilation est complétée par des ventilateurs intérieurs mais dans le cas de ma machine, le ventilo de gauche n'est pas opérationnel, vu que dans le chemin du conduit se trouve...le parachute ! Il faudra que je regarde si je peux régler ce détail.

En même temps, il faut être bien ventilé l'été car comme toute belle grande verrière qui se respecte, cela devient vite une serre à l'intérieur mais là encore, c'est mon goût pour les ailes hautes qui ressurgit. Quoiqu'il en soit, la visibilité est excellente (pour un « ailes basses » ...) et perso, j'adore le visuel latéral sur les ailes et leurs magnifiques winglets !

Parlons un instant de l'esthétique. Le FK14 B2, s'il n'est pas forcément le plus compact, le plus rapide ou le plus équipé du marché, reste à mon sens (et c'est évidemment à ce titre tout à fait contestable) le plus beau. Le travail réalisé sur les proportions dans les différentes sections du fuselage entre le compartiment moteur, l'espace cabine et la longue partie arrière menant aux empennages, est magnifique.



La pureté des lignes et la sobriété du design, et je pense particulièrement à la dérive ou au stabilisateur, sont une ode à ce que l'aviation peut produire de plus attirant. Je m'arrêterai là sur le sujet mais je vous garantis qu'avancer vers cette machine splendide et se dire qu'on va prendre place à son bord provoque à chaque fois une émotion profonde et me fait me rappeler combien je suis chanceux de pouvoir vivre ces instants.

Revenons au vol. Une fois notre tour d'horizon effectué, nous décidons de rentrer. J'entame un circuit de piste classique. En début de vent arrière, je tire sur la réchauff carbu (en option) réduis les gaz pour sortir un cran de volets et au moment où j'appuie sur la commande électrique, je me dis que tout va péter ! Un bruit énorme envahit la cabine. En fait, c'est simplement le moteur électrique qui accompagne la sortie des volets ! Rien d'anormal donc, mais il faut le savoir ! Le palier se poursuit entre 115 et 120 km/h. On passe en base, je mets un 2eme cran de volets (l'effet de surprise en moins !) et réduis à 110. Une fois établi en finale, je propose au vendeur de reprendre la main mais il insiste pour me laisser poser la machine ! Soyons clairs, c'est ma première fois à bord, d'habitude je pilote des tranelles des années 80 ouvertes aux

quatre vents en forme d'étendoirs à linge et là, je m'apprête à me poser sur une piste qui ne fait que 250m d'un bout à l'autre avec un suppositoire qui n'a pas l'air décidé à atterrir, filant comme l'éclair malgré les gaz plein réduits !

Fort de ces constats, je laisse tomber les instruments et me concentre sur ce que me dit...mon cul ! Je sors le troisième et dernier cran de volets et là... le FK 14 devient un véritable parachute ! Les volets sont des fowler et se montrent redoutablement efficaces ! La vitesse descend rapidement. Je remets des gaz pour maintenir la trajectoire et une vitesse d'environ 90/95 km/h mais je me promets qu'une prochaine fois, si j'arrive volets full, j'arriverai de plus

haut ! On passe le seuil et les roues touchent environ 10 mètres plus loin à une vitesse que j'estime à 80 km/h, ayant le nez rivé sur ma trajectoire. Avec la rosée, on drifte à moitié de droite à gauche et j'apprécie particulièrement la finesse du freinage qui me permet de doser avec précision mes intentions et leur traduction sur la mécanique.



Les volets Fowler sortis au 3ème et dernier cran

Au final, bien sûr que j'ai acheté l'appareil. Obtenir une telle osmose en un essai était inespéré. Aujourd'hui, je suis un propriétaire heureux, heureux à la fois de ma machine, dont j'apprends à chaque vol, à saisir toutes les subtilités, heureux aussi de la relation de confiance tissée avec la maison mère FK en Allemagne qui est toujours disponible pour vous conseiller sans jamais vous pousser à la consommation inutilement, heureux enfin d'avoir pu faire la connaissance de Marc Pedotti *, représentant pour la France de la marque FK Planes et qui porte lui aussi les valeurs de la Maison. Pour avoir eu l'occasion de le challenger sur le dysfonctionnement de vérins de verrière achetés par l'ancien propriétaire 6 mois plus tôt, Marc a tout fait pour assumer et résoudre la situation, avec patience, sens commercial et détermination à laisser le meilleur souvenir possible.





Une palette FK à Persan ! De gauche à droite : 3 FK14 et le FK9 Mk VI présenté par Marc Pedotti.

Au final, si vous recherchez un appareil qui soit en mesure de vous faire vibrer le cœur, capable de rivaliser avec les meilleures machines du marché actuel, encore préservée de tous les accessoires propres à augmenter les chances de pannes (train rentrant, pas variable etc etc) et tout cela dans un budget raisonnable pour un appareil capable de croiser à 220 km/h, le FK14 B2 est taillé pour vous ! Le seul vrai gros problème de cet appareil... C'est d'arriver à trouver le vôtre ! Bonne chasse et bons vols !

De mon côté, je vais profiter du mien tout en continuant de promouvoir notre patrimoine historique vivant !



*Marc Pedotti, c'est un pilote passionné par ce qu'il fait. J'ai enfin eu l'occasion de le rencontrer à Persan lors de son passage au cours duquel j'ai pu essayer le fabuleux FK9 Mk VI. Nous vous en parlerons bientôt, mais pour l'heure je laisse Marc se présenter :

« Pilote depuis 23 ans...mais depuis bien plus longtemps dans sa tête. C'est en voyant les avions décoller toute la journée face à la fenêtre de mon bureau à Cannes en 1989 que l'idée s'est précisée. Plus tard, à Chalon, je démarrais un PPL, au « volant » d'un Cessna 150. L'aéroclub de Bourgogne m'a permis de voler sur de bien différentes et attachantes machines,

telles un Stampe, un DA40 ou encore en voltige avec un CR100 et un Extra 300. L'ULM est arrivé quelques années après avec le Comet ! Il y a 3 ans, j'acquies le brevet d'instructeur pour Air Chalon Club dont j'avais pris la présidence 1 an auparavant, puis laissée depuis pour mes nouvelles responsabilités. Entre temps, Sylvain m'offre cette magnifique opportunité de reprendre l'importation et la maintenance des FK. Je quitte mon confort d'employé pour la mission trépidante de chef d'entreprise. Le FK9 Mark VI m'accompagne ainsi à peu près partout où je me déplace et où on veut le voir. Mon plaisir est de voler, quel que soit l'objectif du vol. Mon crédo : Faire partager le plaisir du vol »



S'il suffisait d'oser... Partie 1



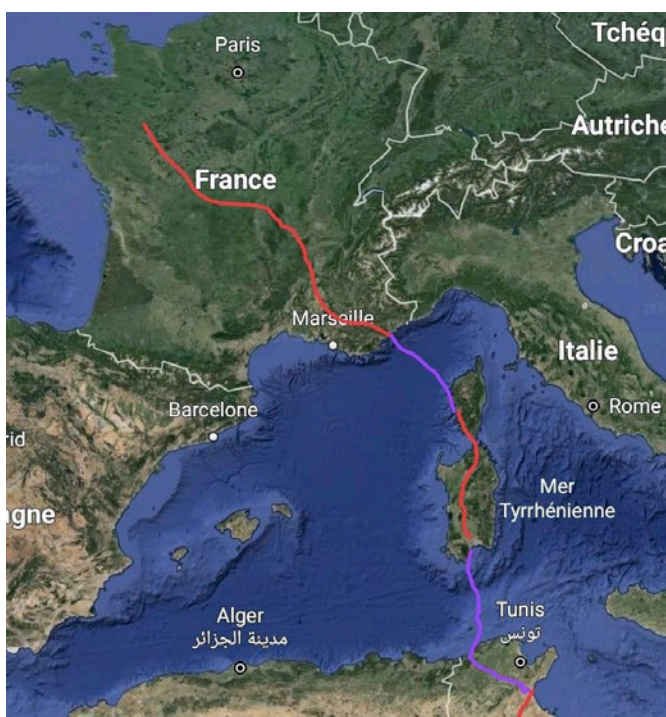
Voyages



Philippe Morillon

Pilote sur Skyranger Swift / moteur Jabiru, basé à Blois Le Breuil.

Participant du Grand Prix de France 2023, Philippe est un pilote avide de liberté de grands espaces...



Le trajet depuis Blois

Cette année a eu lieu la 4ème édition du Raid Fly'in Tunisia.

Au milieu des machines profilées aux allures racées, se trouvait sur le tarmac, un authentique ULM : un Skyranger Swift moteur Jabiru.



Philippe Morillon, participant au Raid Fly'in Tunisia, aux côtés de Mohammed Mattaoui

C'est notre Philou national, véritable aventurier, qui a fait le vol depuis Blois pour retrouver l'équipée à Tana del Volo (en Sardaigne) et a vaillamment traversé la Méditerranée et rallié l'Afrique.

A travers son périple, Philippe Morillon nous rappelle ainsi qu'il n'est nul besoin d'une machine qui coûte le prix d'une maison pour goûter à l'aventure avec un grand A.

Nous sommes bien évidemment fiers de notre ami Philou qui représente à lui tout seul les valeurs de l'ULM qui nous sont chères. Ses qualités humaines font de lui un véritable ambassadeur de cet ULM qui rapproche les hommes, cet ULM qui rend meilleur.

Philippe nous livre ici le récit de ses aventures:



Philippe Morillon embarque un passager à bord de son skyranger Swift

Journal de Bord d'un Apprenti Aventurier: Du Centre de la France à la Méditerranée

« Le compte à rebours est lancé: la pression monte. Aujourd'hui, c'est décidé, je participe au Fly'in Tunisia. Seul, ce voyage est impossible. »

Pour l'expédition, je me suis équipé: une combinaison de surf, une balise GPS, de la poudre fluorescine, et des cartes couvrant l'ouest de l'Italie et le sud-est de la France. Depuis mon périple à Persan pour la Grillade de la Gazette, les questions se multiplient. Avec un vent arrière de 80 km/h, j'atteignais 200 km/h, une vitesse inédite pour mon Sky. Mais le retour d'un vent de face à 50 km/h m'a ralenti à 70 km/h, brûlant 40 litres d'essence. Et si cela m'arrivait au milieu de la Méditerranée?

Préparer la traversée: un défi de taille

La clé est de choisir le bon moment pour traverser. Le staff du Fly'In Tunisia distribue des cartes de la Tunisie, avec les points d'entrée pour chaque aéroport. Le 9 mai, je reçois le programme et les étapes: trois atterrissages sur des pistes de sable dans le désert, à

une altitude maximale de 1000 pieds. Heureusement, Air Navigation Pro, avec ses cartes internationales et sa météo en direct, m'apporte une aide précieuse...



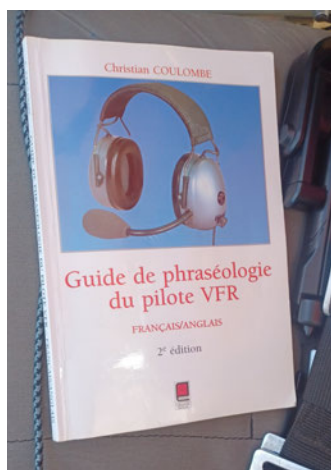
Jour de départ: 11 mai

Je me rends au hangar de Blois-le-Breuil. Je sors le Skyranger, charge l'équipement, effectue la visite pré-vol, et ferme le hangar. Cette fois, pas de retour en arrière.



Je décolle sous un ciel laiteux, qui devient radieux après la Loire. Ma route magnétique de 139° me mène à travers Romorantin, Vierzon, Bourges, puis je passe

sur la carte nord-ouest avant de basculer vers celle du sud-est pour traverser Saint-Amand-Montrond et Montluçon, en contact radio et avec le transpondeur allumé. Ensuite, je passe par Clermont-Ferrand, où je commence à attaquer la montagne à 4000 pieds: Ambert, Yssingeaux, Privas, et j'aperçois le mont Gerbier des Jons, source de la Loire.





Atterrissage intermédiaire: Montélimar

Passant sur la carte sud, je traverse Montélimar, entre Pierrelatte et Valréas, pour atterrir et refaire le plein des 20 litres habituels sur une base privée. À l'extrémité de la piste, un attroupement autour

de grandes maquettes au sol m'interpelle. Un homme m'interroge sur ma présence. Je lui explique que je suis là pour refueiler. Il m'avertit que la zone deviendra une ZRT dans une demi-heure. Je comprends que ces maquettes sont des drones, je dois vite redécoller.

Vol au-dessus des zones militaires

En vol, j'entre dans les zones rouges de la carte. Je contacte Salon-de-Provence pour naviguer à travers les points d'entrée définis, rendant compte à chaque verticale. Le paysage est magique en bas: la Durance et de magnifiques falaises de granit. J'arrive à Aix-les-Milles, m'annonce et atterris.

Le défi de la navigation

Après une nuit passable sous la tente, je repars le lendemain. Je demande une route directe vers Saint-Tropez, qui est accordée. À la verticale de Saint-Tropez, je vérifie mon réservoir: 20 litres consommés en 45 minutes. Survolant la mer, la panique me gagne. Je ne pourrai pas traverser avec cette consommation.



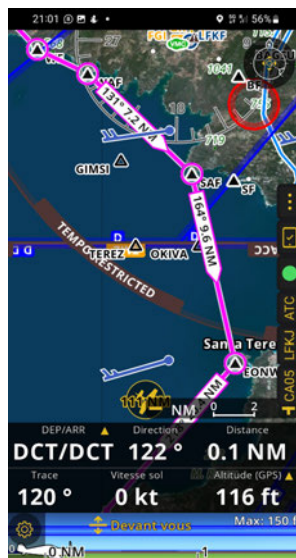
J'annonce mon retour pour refueiler, mais les militaires de La Môle ne m'autorisent pas et me dirigent vers Cuers. J'y vais, atterris, et me dirige vers la pompe, où je trouve du 100LL et du UL91 à 2,43€ le litre. Je fais le plein et décide que c'en est assez pour aujourd'hui.

Nuit improvisée et départ vers la Sardaigne

Je plante la tente sous l'aile et le gardien vient collecter 10€. Je prépare mon nouveau plan de vol et rappelle

Bordeaux BRIA, qui sont très à l'écoute et m'aident à réduire le stress. Le 13 au matin, je redécolle et demande une directe vers Saint-Tropez. Accepté, j'aperçois Port Grimaud avec ses canaux et maisons particulières. La côte s'éloigne, et c'est le grand saut. Je mets ma combinaison de surf, la balise, le gilet autour du cou et la pochette de fluorescine dans la combinaison.

Traversée de la Méditerranée



Mon cap 100° m'emmène vers le point Merlu, où l'horizon se confond avec la mer.

Les nausées me gagnent, mais je me concentre. Le stress s'évacue peu à peu, le Jabiru tourne comme une horloge. Je rends compte à chaque point de cheminement au SIV de Nice.

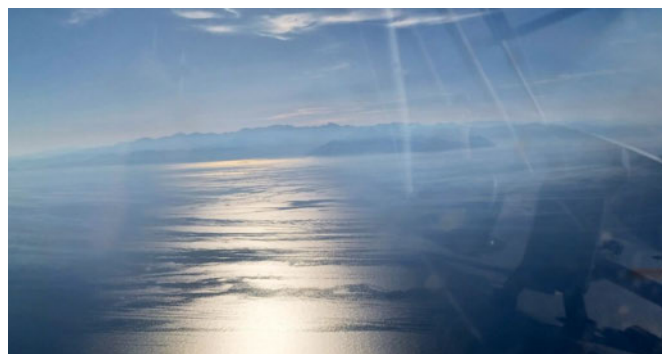
Arrivée en Corse

Passé Merlu, je change de cap. Mon nouveau cap compas est de 148°, et je vérifie mon réservoir: tout va bien, j'arriverai à Ajaccio. Une agréable voix féminine me demande de rappeler au nord-ouest. J'arrive en vue de la baie. Après un survol des collines, je découvre la magnifique vue de la baie. L'AFIS me demande de me dépêcher, un avion doit bientôt décoller. J'accélère et m'annonce pour demander les paramètres. L'AFIS m'informe que je suis numéro un, vent nul, je choisis ma piste. Royal! Je fais une finale 02 directe, une piste de 2400 mètres pour moi seul.

Accueil à Ajaccio

La contrôleuse me dirige vers le parking aviation générale. Heureux d'être arrivé et d'avoir traversé.

J'attache le 62 ABV, retire le gilet, la balise, ma combinaison de surf. Ouf, je respire, enfin heureux de l'avoir fait.



L'accueil m'emmène chercher de l'essence. On me propose un restaurant "Tahiti" pour déjeuner. J'accepte et rentre tranquillement par la plage, pieds nus dans le sable chaud. Je m'octroie un petit break devant cette belle baie d'Ajaccio aux eaux transparentes.

Un repos bien mérité

De retour à l'aéroport, on me demande où je vais dormir. Je réponds: "Ben ici, sous l'aile, dans ma tente". On me dit que ce n'est pas possible. Le parking ferme à 20h00 et rouvre à 8h00. Zut j'avais un plan de vol pour

7h du matin. Finalement, je décale mon plan de vol et rappelle Bordeaux pour un décollage à 9h00. Je cherche un endroit pour dormir et trouve un coin isolé sous un arbre.

Départ matinal

À l'aube, il ne fait pas trop chaud, je garde mon duvet sur mes épaule et je me dirige vers les portes du parking.

Je remarque une fuite d'essence sous l'avion. Heureusement, j'ai des outils basiques pour réparer.

C'est le presse-étoupe qui traverse la cloison pare-feu qui s'est dévissé. La fuite est réparée et je peux partir sereinement d'Ajaccio vers la Sardaigne.

"Dans le prochain numéro, la suite des aventures de Philou et sa traversée de la Méditerranée et sa découverte de la Tunisie. »



Rejoignez la Gazette

PRENEZ LA PAROLE
LIBEREZ VOTRE CREATIVITE
PARTAGEZ VOS EXPERIENCES
EN PARTICIPANT A LA GAZETTE



Pour rejoindre l'équipe de la Gazette,
envoyez vos articles et photos à: article@lagazettedelulm.fr

Voler de ses propres ailes



Guillaume Lecomte

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

Chouette, j'ai mon brevet!

Dans la vie de tout pilote, qu'il soit aux commandes d'un avion, d'un ULM ou d'une autre machine de rêve, plusieurs moments clés marquent son parcours, comme le lâcher solo, une expérience unique à laquelle on ne s'attend généralement pas.

Ce jour-là, comme d'habitude, je partais avec Julien, mon instructeur, pour quelques tours de piste et des exercices, tels que la simulation de panne moteur.

Au départ, il m'annonce que nous ferons trois tours de piste pour commencer, et que nous verrons pour la suite. Nous partons donc pour trois tours dans une ambiance que je qualifierais, après coup, d'étrange et bizarre. Je suis concentré, tout comme lui, et nous échangeons peu de mots. Il n'intervient pas non plus dans mon pilotage.

Après mon dernier atterrissage, il me fait revenir au parking, sort une radio portable de sa veste et

m'annonce que je vais repartir seul. Il me donne ses derniers conseils, et c'est l'heure de repartir cette fois seul. C'est MON MOMENT, c'est l'instant!

Je garde un excellent souvenir de ce moment, tout comme l'ensemble des pilotes que j'ai pu côtoyer jusqu'à présent. Affirmer le contraire serait un vrai mensonge!

Les deux autres moments-clés sont bien évidemment la réussite de l'examen théorique et l'obtention du brevet, tout naturellement.

Suis-je apte à voler seul?

Avoir le brevet est une réalisation gratifiante, mais à présent, quelles sont les prochaines étapes? Suis-je réellement prêt à voler en solo?

Il existe en effet une différence notable entre effectuer des tours de piste avec son instructeur, relié par radio en bas, et s'éloigner progressivement du circuit en volant seul.



Des questions anxiogènes envahissent ma pensée: ai-je correctement planifié ma navigation? Mon moteur tiendra-t-il le coup? Est-ce que je saurai gérer une éventuelle panne sans assistance? L'appréhension face à l'inconnu me pèse, mais c'est aussi le défi qui va sculpter mon expérience de pilote.

Comment gérer la peur?

J'ai eu la chance de bénéficier de séances de coaching professionnel il y a quelque temps, et les conseils que j'ai reçus restent gravés dans ma mémoire.

1 – Éviter les comparaisons

Il est facile de succomber à la peur en se comparant aux autres. Souvent, nous avons tendance à surestimer le niveau des autres, ce qui accroît notre manque de confiance en nous.

2 – Se concentrer sur les compétences

Si mon instructeur m'a délivré mon brevet, c'est parce que je sais voler. Même si je n'ai pas encore acquis tous les réflexes et l'expérience, je suis capable de décoller et atterrir sans endommager l'aéronef.

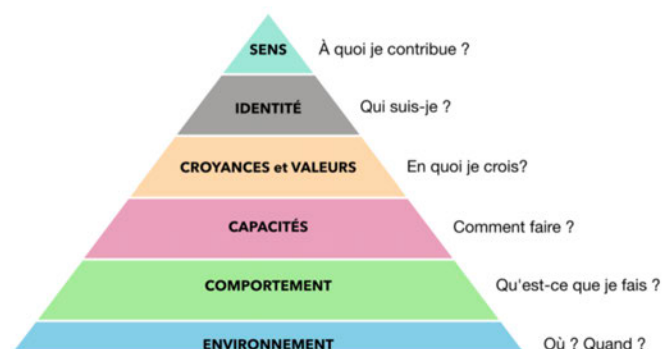
La pyramide de Dilts, illustrée ci-dessous, met en lumière le fait que notre croyance en nos capacités influence notre accès réel à celles-ci. Nous avons les compétences, attestées par notre brevet, qui reflète notre réussite aux épreuves théoriques et aux lâchers solos. Toutefois, il est crucial de se rappeler que nos peurs et nos croyances limitatives peuvent entraver l'exploitation totale de nos compétences.

3 – Assurer une bonne préparation de l'aéronef

Effectuer une inspection pré-vol exhaustive en vérifiant le niveau d'huile, le carburant (niveau et purge), et examiner l'ensemble de la machine.

4 – Préparer soigneusement la navigation

Planifier le vol avec précision en établissant un itinéraire sur une carte, et en utilisant un logo de navigation avec des calculs corrects.



Personnellement, je considère que savoir calculer avec précision la dérive en fonction des conditions météorologiques du jour est une pratique très bénéfique, et le faire régulièrement l'est tout autant. La phrase suivante devrait résonner avec vous, j'en suis certain:

“RETRANCHEZ VOTRE DERIVE, CELA VOUS DONNE MIEUX CHAQUE MESURE DU CAP COMPAS!”

Rv X Cv Dm Cm d Cc

Elévation 452 ft (16 hPa)
SR 08:19 L, MCT 07:44 L

MSA Level IAS TrkT Wind Hdgm GS Dist Time

LFQJ Maubeuge Elesmes

📍 Val Joly

2300 3000 278 163 286/19 165 251 12 5

Val Joly

📍 LFQJ Maubeuge Elesmes

2300 3000 278 343 281/18 338 291 12 5

Elévation 452 ft (16 hPa)
SS 17:36 L, ECT 18:11 L

24 09

Il s'agit d'un moyen mnémotechnique permettant de retenir les formules de calcul de la route vraie à partir du cap compas, en passant par la déviation, le cap magnétique, la déclinaison magnétique, le cap vrai et la dérive.

Cependant, sachant que l'erreur est humaine, utiliser une application comme SkyDemon pour préparer son blog de navigation est également une excellente option, assurant des calculs précis.

5 – Opter pour les deux solutions

En tant qu'informaticien, je suis le premier à souligner qu'il ne faut pas trop dépendre du matériel informatique. C'est pourquoi j'utilise un journal de vol imprimé, une montre et un stylo en vol, en complément de ma tablette avec SkyDemon et de mon smartphone exécutant la même application (qui permet deux connexions simultanées).

Au final

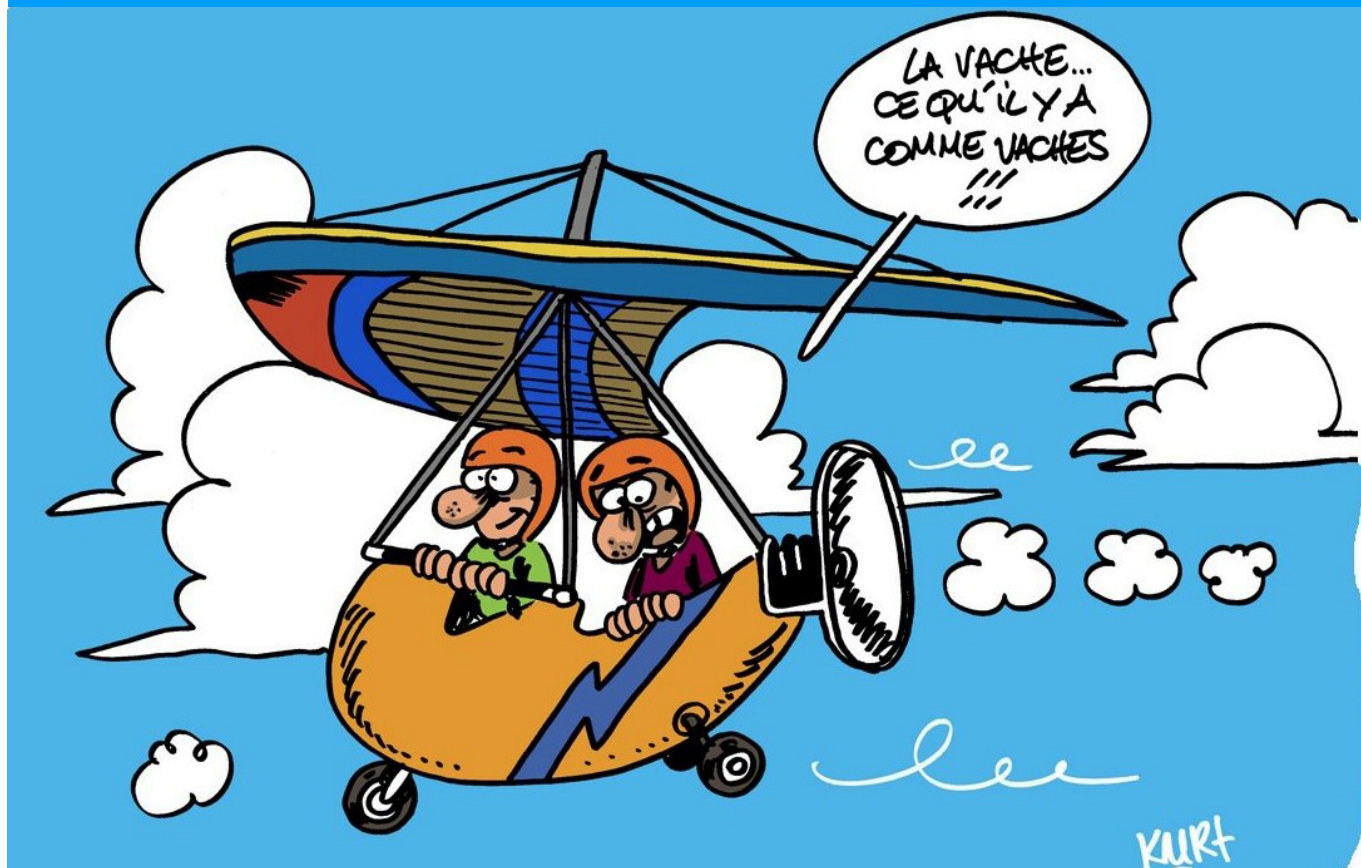
Au final, j'essaie de tirer le meilleur parti de mon vol en solo. Ce soir, après mon retour de vol, j'ai ressenti le

besoin d'écrire ces quelques lignes. Aujourd'hui, j'ai enfin osé partir seul pour un simple tour de piste. Peut-être aurais-je pu aller un peu plus loin, faire un tour de piste supplémentaire ou deux, mais voler seul n'est pas aussi simple pour les raisons évoquées précédemment. Quoi qu'il en soit, c'est la partie la plus difficile de ma formation, une étape incontournable pour tous les pilotes qui ont un jour débuté, tout comme moi aujourd'hui. Tous m'ont dit que c'était normal, que c'était un cap à passer, et que cela viendrait au fil des vols.

En tout cas, notre objectif demeure bien réel : voler de nos propres ailes !



La BD et l'ULM



Détente



Raphaël BENARD

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

Le sujet

Oui je sais, je devais (encore) vous pondre la partie technique 2/2 sur comment filmer son vol mais je procrastine toujours sur le sujet (et c'est sans doute aussi mon côté grosse feignasse). Peut-être que vous n'allez pas perdre au change sur celui du mois après tout... vous me le direz plus tard.

L'idée de cet article m'est venue suite à une petite conversation avec Christophe Guyon sur messenger. Le sujet était la BD dans notre « Mouvement », terme qui semble cher aux puristes. Alors Christophe, c'est le gars enthousiaste qui vous pousse dans vos retranchements (et il est flatteur le coquin). Mais la marche





était trop haute pour ma fibre artistique. Non, je ne suis pas un auteur de BD, c'est vraiment une discipline à part et qui demande une solide formation et quelques années d'expérience...

Les faits

Allez, nous sommes combien de pilotes ULM opérationnels toutes classes confondues ? 15000 ? 16000 ? Avec les sympathisants 20000 sans doute. Et aucune série de bandes-dessinées dignes de ce nom sur le sujet. Je parle de vrais tomes, de longues histoires et non pas une pauvre planche qui traîne au détour d'une revue. Alors oui vous allez trouver quelques pages en vous promenant un peu sur le net. Un bouquin tiré d'un film, des dessins de presse, quelques apparitions sporadiques sur divers supports. Mais il faut bien le reconnaître l'aviation générale, Tanguy et Laverdure, l'histoire de l'aéropostale et j'en passe sont bien plus présents dans le monde des dessins colorés. J'ai longuement fouillé sur notre moteur de recherche préféré. Force est de constater que ce n'est pas la joie. L'ultra léger, décidément, souffre de visibilité dans tous les domaines sur notre hexagone. Vingt mille lecteurs potentiels c'est pourtant un bon chiffre. Il faut croire que non. Dessinateurs et scénaristes sont aux abonnés absents. Et pourtant le potentiel est là.

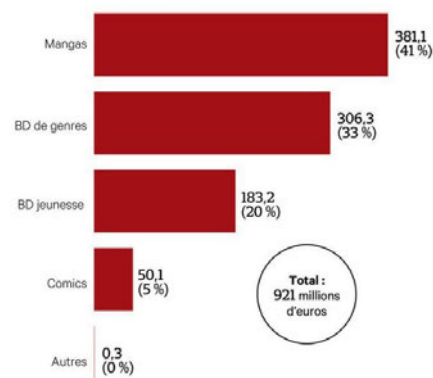
La réalité

Alors évidemment, vous l'avez compris, ce n'est pas aussi simple. D'après un article lu dans la presse, une

BD est rentable à partir de 7000 exemplaires. Moi je me disais : ben alors ? ils attendent quoi les artistes ? Le marché a d'ailleurs explosé et c'est là tout le côté paradoxal de la chose. Oui la bande dessinée ne s'est jamais aussi bien portée et pourtant tout le monde n'est pas logé à la même enseigne. Si le sujet vous intéresse vous trouverez aisément des articles économiques sur le sujet, mais pour résumer, auteur/dessinateur c'est franchement pas bien payé. Il y a celles et ceux qui sont en haut, genre stars du manga grassement payés, une autre tranche qui s'en sort pas trop mal, et une grosse majorité qui galère derrière... Sans compter tous les intermédiaires qui se gavent au passage.

La répartition du chiffre d'affaires en 2022

En millions d'euros (en % du marché)



Les espoirs

On peut donc comprendre la frilosité des dessinateurs et des éditeurs. Et pourtant il y a matière. L'histoire de l'ULM (bien que récente dans le monde de l'aviation) est riche, empreinte d'aventures, d'humour, d'histoires cocasses, de poésie, de tranches de vies. Il y a tant de façons de la raconter, de la dessiner. Le public répondrait-il présent chers lectrices et lecteurs ? Je le crois mais ce n'est pas moi qui vais prendre les risques, ni en assumer les conséquences. Alors oui c'est facile de revendiquer, de lancer l'idée mais qui aura l'audace de plonger dans l'aventure ? Qui aura cette folie salvatrice ? Il y a ceux qui parlent et ceux qui font. A vot' bon cœur M'sieurs Dames, si vous connaissez quelqu'un... L'appel est lancé. Une chose est sûre, l'équipe de la gazette va brûler des cierges pour les plus croyants ou invoquer des dieux païens pour les autres.

Météorite tombée du ciel



Grazia dell'Oglio

Pilote ulm 3 axes en devenir, entre Pleurtuit- Dinard et La Ferté Gaucher.

Toujours fascinée par les vols à la tombée de la nuit.

Passion liberté sans se poser de questions à partir du moment où le temps est suspendu et le plaisir partagé. Prendre de la hauteur pour apprécier la vie pleinement...

Météorite tombée du ciel à cause d'une cigogne en dérive...

Alors par où commencer cette histoire.
Peut-être en revisitant notre ami Jacques Higelin?

“Tombée du ciel, du haut de la passerelle.
Comme une météorite sur la tête des gratte-ciel.
Tombée sur un jour de chance, puisque nous étions
dimanche.

Un dimanche si particulier avec cette manche à air
affolée, que Mme Cigogne en devint folle et se prit
pour «Milos Forman», (dixit Vol au-dessus d'un nid de
coucou...)

Ha haha quel jeu de mots!

Les gratte-ciel bien au chaud dans leur nid, qui se
prennent une météorite sur le coucou, de quoi faire
exploser les goujons de leurs appareils.

Miss Ratched il est l'heure de donner un peu de Xanax
pour calmer les Rotax.

Comment dire? Quelle histoire! Et tout cela grâce ou à
cause d'une cigogne en dérive.”



BREF!

Bonjour Messieurs,

On m'a demandé de participer à cette AG de membres âgés pour apporter un autre souffle aux pieds dans les pantoufles.

Tala, je suis d'accord bande de oufs!

Et avec ma tripale ça risque de dépoussiérer les mâles.

Je vais vous initier au Heavy métal.

Un rallye ULM, quelle bonne idée!

On va même pouvoir psalmodier.

Bon alors on démarre quand?

Oui mais je fais comment?

Peut-être aller à Persan?

Persan Beaumont rencontrer Christophe Guyon?

Pour faire de la promotion ...

Histoire abracadabrante, et si vous voulez connaître la suite. Bord d'attaque ou bord de fuite???

Nous sommes plusieurs ULM des 4 coins de la France et les 2 autres coins seraient une chance pour participer à ce premier Rallye de La Ferté Gaucher.

Vous êtes les bienvenus et je serai présente pour vous conter la suite délirante.

A VOS AGENDAS !

Grazia dell'Oglia

LES GRATTE-CIEL DE LA FERTÉ-GAUCHER PRÉSENTENT

Rallye ULM LA FERTÉ-GAUCHER 29-30 Juin 2024

LES GRATTE-CIEL
DE LA FERTÉ-GAUCHER

FFPLUM
FEDERATION FRANÇAISE D'ULM

INSCRIPTION JUSQU'AU 2 JUIN 2024

CIRCUIT 1 :
ABBEVILLE ET BAIE DE SOMME

CIRCUIT 2 :
LA FERTÉ ALAIS ET SON MUSÉE VOLANT

RESTAURATION ET HÉBERGEMENT SUR PLACE - HÔTEL, BUNGALOWS OU CAMPING

RENSEIGNEMENTS SMS : 06 08 92 64 54 - 06 83 75 16 20 / LESGRATTECIEL.LFG@GMAIL.COM

aerosphalte

LFFG



La prévol

Vaste sujet que celui de la «prévol». Du paramotoriste au commandant de bord sur A320, elle fait partie intégrante des prérogatives du pilote.



Rester ultra léger

A l'heure où les 600 kilos semblent être une nécessité absolue pour certains, (on arriverait même à nous faire passer des vessies pour des lanternes au nom de l'innovation), la seule grande idée qui est venue à mes oreilles vient de Larry Mednick, CEO de la société REVO, champion du trapèze et de la PTU glissée.



Pour contenir votre poids total en vol, Larry propose d'aller réduire le poids là où il y en a souvent un peu trop et qui ne sert souvent pas à grand chose : Chez le pilote.

Larry Mednick, pilote bien connu dans le monde de l'Ultralight et patron de la société REVO avait souvent la fâcheuse habitude de reprendre une part de gâteau

Adieu poignées d'amour, fini le charme de l'embonpoint, l'avenir de l'ULM il est dans votre assiette.

Et ça marche, Larry l'a prouvé lui-même en perdant en quelques mois pas moins de 25 kg grâce au jeûne intermittent. Il suffit de s'abstenir de manger entre 20 h le soir, jusqu'à midi le lendemain.

Larry a fondu et n'a certainement plus besoin que le législateur lui octroie un bonus de 75 kilos pour s'envoyer en l'air.

Pour le reste, ce n'est pas compliqué, il vous suffit de bouffer uniquement tous ces trucs pleins de couleurs qu'on appelle des légumes.



La farandole des couleurs dans votre assiette

Il y a des bruits de couloirs qui disent même que le prochain BBQ de la Gazette de juillet serait « végan ». A confirmer..

En attendant, pour moi, ce sera Quinoa Kiwi jusqu'à nouvel ordre...



ULM : Union pour la Liberté Médicinale

Un des refrains les plus répétés dans les cercles de l'aviation légère est l'idée que l'ULM devrait être pris en charge par la sécurité sociale. Mais à force de marteler cette revendication, cette proposition quelque peu farfelue a fini par attirer l'attention du ministère de la Santé.

Une enquête approfondie a été lancée pour examiner de près les bénéfices du vol en ultra-léger motorisé. Peut-on réellement envisager la pratique du pilotage d'un aéronef de structure légère comme une alternative aux traitements médicaux classiques ? L'ULM pourrait-il être considéré comme une forme de médecine douce ?

Les géants de l'industrie pharmaceutique expriment leur vive opposition .



TOF FLY THE NORTH : Des nouvelles de nos aventuriers

Coup de Théâtre au milieu de l'Atlantique, après une brillante traversée maritime entre les Îles Féroé et l'Islande, notre duo de choc a décidé de se séparer. Christophe continuera son aventure en solo à bord de l'ARGON en direction du Groenland.

On ne connaît rien des raisons qui ont motivé ce changement de cap pour Aurélie.

Sur la page Facebook "Toflythenorth", Christophe précise que cette option avait déjà été envisagé avant le départ.

On ne peut que féliciter Aurélie pour ce trajet déjà parcouru, (c'est déjà incroyable), et on encourage Christophe pour la suite de son odysée.



CITATION DU MOIS

Il y a 3 sortes d'hommes. Les vivants, les morts et ceux qui volent en ULM (Aristote... ou presque).



Le Grand Prix du Jury est remis à Philippe Morillon

Devant une assemblée de journalistes enthousiastes, Philippe Morillon a été honoré en recevant le prestigieux trophée "Thierry Barbier" lors de la huitième cérémonie des Aventuriers Improbables.



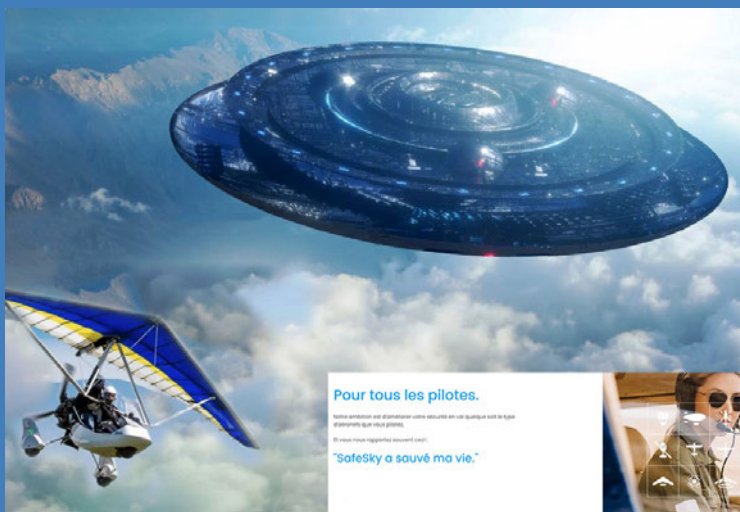
Son intrépidité face à l'adversité a été reconnue par un jury rigoureusement sélectionné. Quelle que soit la situation, il a su garder son calme, naviguant à travers les mers avec une machine rudimentaire, prête à se désintégrer à tout moment. Comme son mentor il y a quelques années, il a été contraint de se poser sur les routes tunisiennes pour effectuer une réparation de fortune sur un radiateur défectueux.

Un vibrant hommage lui est rendu. Il ne fait aucun doute que la relève est assurée grâce à cette nouvelle génération d'aventuriers qui volent dans le sillage de Thierry Barbier, véritable citoyen du monde.



Rencontre OVNI – SafeSky a sauvé notre vie.

Topper Harley et John Biroute étaient en vol au-dessus des alpes italiennes au mois de mai. “Nous étions à 15000 pieds, en transit pour la Toscane quand nous avons rencontré un objet non identifié. Heureusement l’application SafeSky a signalé l’objet près de notre route. La DGAC après enquête : Aucune trace sur nos radars ! Nous étions seuls, dans le froid, sans aide extérieure, abandonnés de tous. Une expérience folle et fantasmagorique. L’objet a disparu en une fraction de seconde dans un angle improbable avec une accélération de 15G. Il faut croire que nos extraterrestres avaient téléchargé l’application pour se signaler. Merci SafeSky la collision fut évitée !!!



Vives les mariés !

Découvert lors du Grand Prix de France, Jean Le Pargneux, le benjamin de l’équipée, a renoué avec le mythique ZU ARC, l’ULM légendaire qui traversa l’Atlantique Nord en 1999 avec le pilote suisse Olivier Aubert.

Cette fois-ci, c’est pour se rendre à son propre mariage qu’il enfourche le DTA Voyageur.



Une fois unis devant l’éternel, Jean n’a pas hésité à embarquer sa jeune épouse en voyage de noce, à bord de son ULM pendulaire.

Après avoir louvoyé parmi les orages pendant quelques jours, Jean a pris la sage décision de

remiser la machine et de choisir la compagnie Air France pour rallier la Sicile. Moins glamour, certes, mais infiniment plus fiable.

Il considère quand même que l’ULM pendulaire est un moyen de voyager à une allure modérée, parfait pour des amoureux qui ne sont pas pressés.

Nous leur souhaitons une magnifique lune de miel et de nombreux petits pilotes à venir...

La Gazette a assisté au départ du pilote dans un ciel bien encombré.



Des fuites dans la rédaction de la gazette.

Trouvée sur internet, voici une image d'une réunion de travail de l'équipe de rédaction de la Gazette... On se demande bien comment WikiLeaks a réussi à se procurer cette image...

Avec ces drôles d'oiseaux aux commandes de votre magazine mensuel, les lecteurs sont en droit de s'inquiéter sur l'orientation éditoriale de La Gazette de l'ULM.

Scandales en tout genre, corruption, trouble de l'ordre public, l'équipe de la rédaction est au centre de nombreuses polémiques qui pourraient nuire à la crédibilité de la revue.



Que sont-ils devenus ?

Véritables légendes de l'ULM, Olivier Aubert et Mike Blyth ont été décorés de la médaille de Fédération Aéronautique Internationale en 2005. C'est probablement la plus haute distinction que l'on puisse recevoir en tant que pilote. Mais voilà, c'était il y a presque 20 ans et depuis, ils ont presque disparu des radars.

Détrompez-vous, ils sont en ce moment même en train vivre de nouvelles aventures en Afrique australe. Au programme Namibie, Botswana, Zimbabwe... Ils ont remplacé les motos volantes par des 4X4 japonais mais Olivier m'a promis de ramener de quoi faire un bon film. L'aventure continue pour Olivier & Mike en 2024...

Evidement, on a tous la nostalgie de l'époque de "Coast to Coast" mais on peut toujours se consoler en recommandant un DVD sur le site : <https://monkeysinthesky.bigcartel.com>





Explorez les mystères du ciel et découvrez les forces invisibles qui influencent votre vol

Les signes du mois de juin

Gémeaux :

Amour : Vous pouvez partager votre libido. Mais attention, vous n'êtes plus tout jeune.

Santé : La forme ou les formes, à vous de choisir. Vous aimez le gras, mais votre corps ne l'aime pas.

Humeur : Un week-end dans les airs vous ferait le plus grand bien.

Argent : Mettez de côté pour vous acheter les nouvelles cartes aériennes.

Cancer :

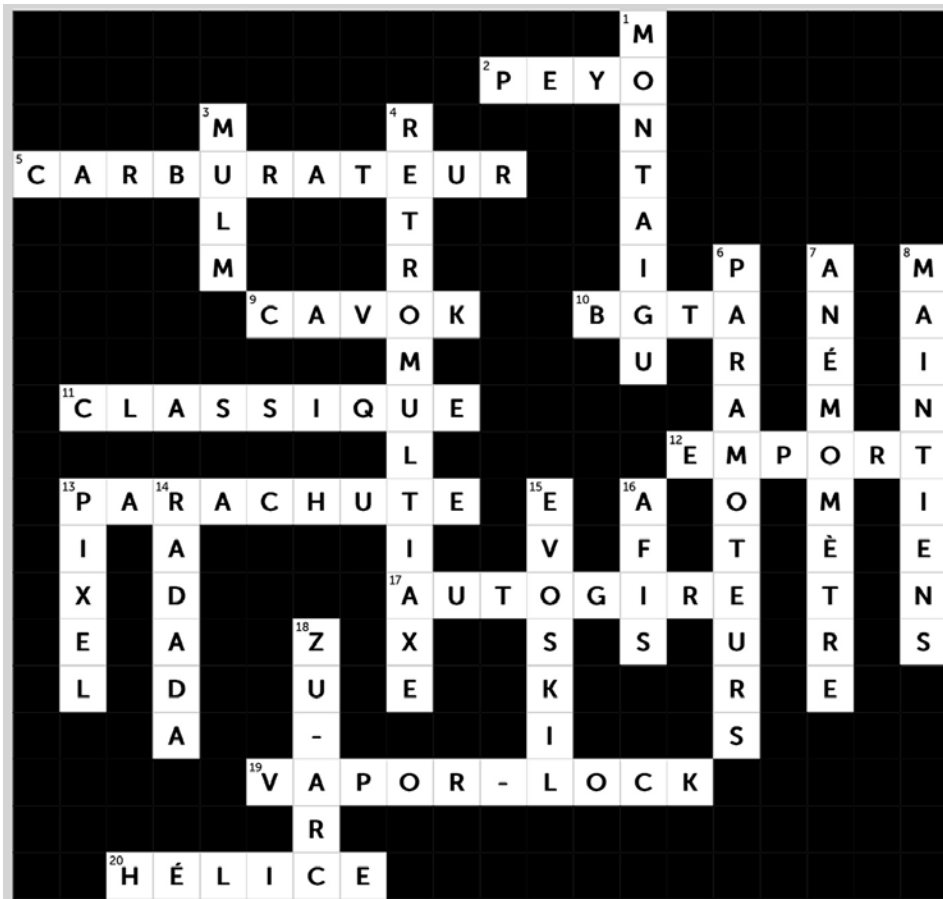
Amour : Votre amour pour l'ULM commence à lasser votre partenaire, il se sent seul. Faites quelque chose.

Santé : Vue en hausse, mais ouïe en baisse. Il faudra quand même consulter. Ce n'est pas une situation d'avenir.

Humeur : La météo vous agace ? Nettoyez votre tagazou, il est sale, ça vous occupera l'esprit.

Argent : Non, on ne peut pas payer sa place de hangar avec des billets de Monopoly.

Les Solutions des Mots Croisés



Horizontal

2 le Grand Mendes du 912

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

9 se dit par beau temps quand la visibilité est bonne

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

11 s'oppose au tricycle

12 vous permettra d'emmener un pax en vol

13 mieux vaut l'avoir en cas de collision

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

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

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

Vertical

1 On y trouve un atelier de mécanique ULM sympa

3 Manque parfois d'innovation

4 qu'est ce que tu fais en juillet?

6 ceux qui gagnent tout et qui sont champions du monde

7 complètement facultatif sur mon pendulaire

8 je m'aigrie et je ...

13 il vient de sortir en version électrique

14 quand tu voles vraiment pas haut

15 les roues en carbon ultra légères pour les ULM

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

18 le plus célèbre des pendulaires

Dans vos agendas !



Quand : Juin 6 @ 8h00 - juin 8 @ 17h00

Quoi : France Air Expo
L'aviation générale s'expose
à Lyon les 6-7-8 juin...



Quand : le 8 et 9 juin de 11h à 18h

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



Quand : le 22 juin de 8h00 à 17h00

Quoi : Rallye aérien Percheron
Au départ de Mortagne au Perche le 22 juin 2024
Contactez Edouard Monnier au 06 82 58 13 63



Quand : les 22 et 23 juin

Quoi : Rallye aérien Percheron
Femmes Pilotes ULM, Région SUD



Quand : du 28 au 30 juin

Quoi : Rassemblement Air Delta / RaAd 204
Rassemblement d'ULM classe 2 à Besançon-Thise.
Incontournable rendez-vous les pilotes d'ULM pendulaire.
Dépêchez vous de vous inscrire sur : sites.google.com/view/Rasad2024/ pour vivre ce moment de convivialité.