

Paramoteur

Pendulaire

Multiaxe

Autogire

Aérostat

Hélicoptère

la Gazette de l'ULM

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



Mensuel

02

Mars 2024

Paramoteur et photographie aérienne | Page 35



Aurigny en
pendulaire

Page 5



Alexis Peltier :
« Voler, un art de
vivre »

Page 11



Voler, du rêve
à la réalité...

Page 26



1000 km en ULM
pendulaire
électrique

Page 29

Sommaire de la Gazette du mois de mars 2024

L'éditorial d'Eddy Graton	page 3
Aurigny en pendulaire, une initiation au survol maritime	page 5
Alexis Peltier : « Voler, un art de vivre »	page 11
Les paramoteurs font de la résistance	page 18
Cap vers le Grand Nord !	page 21
Le voyage en péniche !	page 24
Voler, du rêve à la réalité...	page 26
1000 km en ULM pendulaire électrique (partie 1)	page 29
Le vol audacieux de Julien Chanet pilote de sa destinée !	page 32
Paramoteur et photographie aérienne	page 35
L'emport passager (il faut être deux)	page 43
Des nouvelles de la grande course	page 45
Dans vos agendas	page 48





Editorial

L'ULM est avant tout un vecteur de liberté, un vecteur fragile mais authentique permettant à chacun de dessiner son plaisir de voler dans les contours qu'il a choisis.



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

1500

C'était le nombre d'inscriptions à la newsletter de la Gazette avant même que le premier numéro ne soit publié. Je voulais naturellement commencer cet éditorial par vous adresser un grand MERCI ! Au moment où j'écris ces lignes, vous êtes plus de 2000 à attendre de les lire. Je ne sais vraiment pas quoi vous dire... Nous ne nous attendions pas à cela et ça fait chaud au cœur !

Cette aventure ne fait que commencer

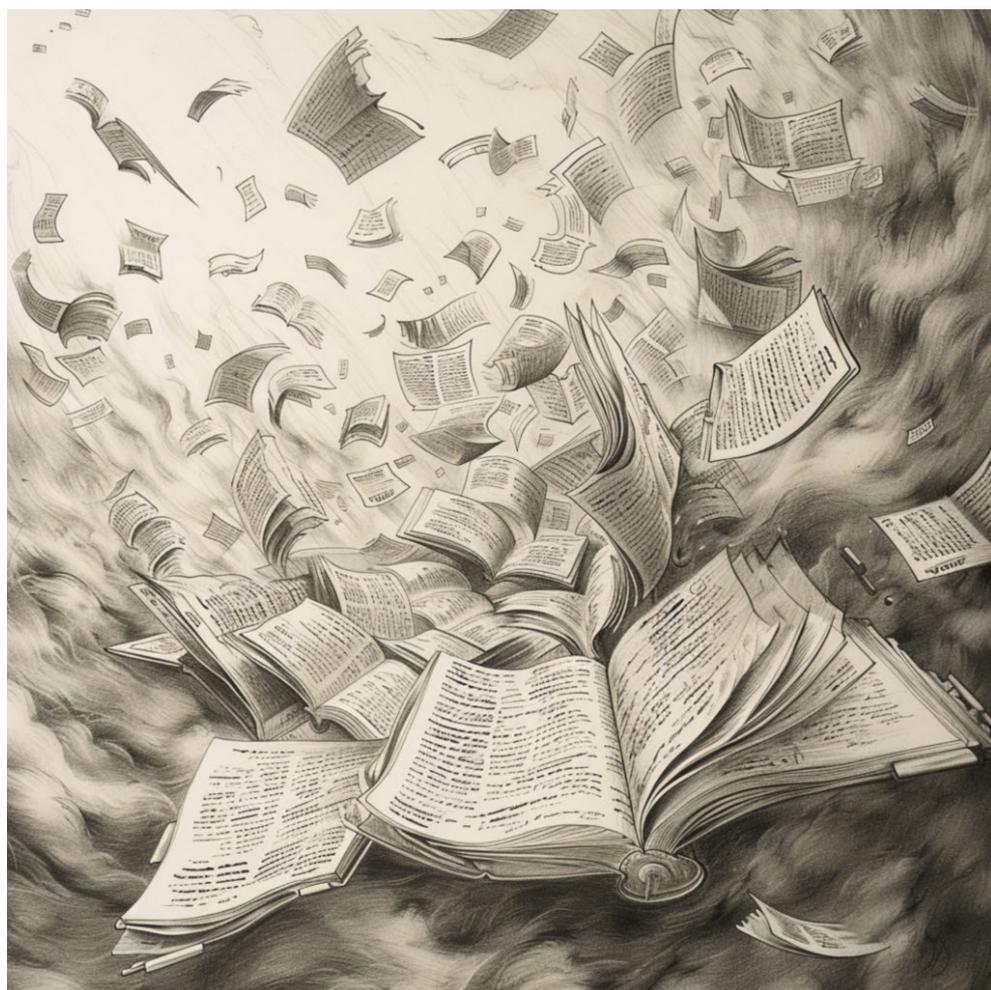
Pourtant je me rêve ici à croire que nous avons déjà franchi une étape. Bien entendu, il nous reste encore une quantité de travail non négligeable pour régler tous les détails de la gazette. Son mode de fonctionnement participatif, la diversité des sujets et leur intérêt ou encore des aspects bien plus techniques de support et de diffusion qui seraient très ennuyeux de lister ici. Mais peu importe, l'essentiel est là et votre soutien en fait l'écho. La machine est en marche, n'hésitez pas à rejoindre le mouvement !

La diversité de notre passion est une force, en contraindre les possibilités serait une erreur. Pour moi, l'ULM est avant tout un vecteur de liberté, un vecteur fragile mais authentique permettant à chacun de dessiner son plaisir de voler dans les

contours qu'il a choisis. Vous pouvez décider de partir à l'aventure ou de vous créer simplement un petit moment de sérénité après une journée ou une semaine de travail éreintante. Vivez votre vol de la façon dont vous le souhaitez, tant qu'il vous transporte là où vous le désirez.

Je reprends les rênes de la rédaction pour cette deuxième édition et je vous souhaite de passer un bon moment en la parcourant. Vous découvrirez dans ce numéro de nouvelles histoires de pilotes. Des aventures exceptionnelles et des moments de vie bien plus ordinaires. Toute l'essence de ce magazine se retrouve dans ce grand écart entre les petites choses qui vous accompagnent tous les jours à l'aérodrome et les périples les plus fous que vous n'oseriez même pas rêver la nuit. Tant que la passion de l'ULM en est au cœur, ces récits méritent d'être contés...

Bonne lecture à tous et bons vols!



Aurigny en pendulaire, une initiation au survol maritime



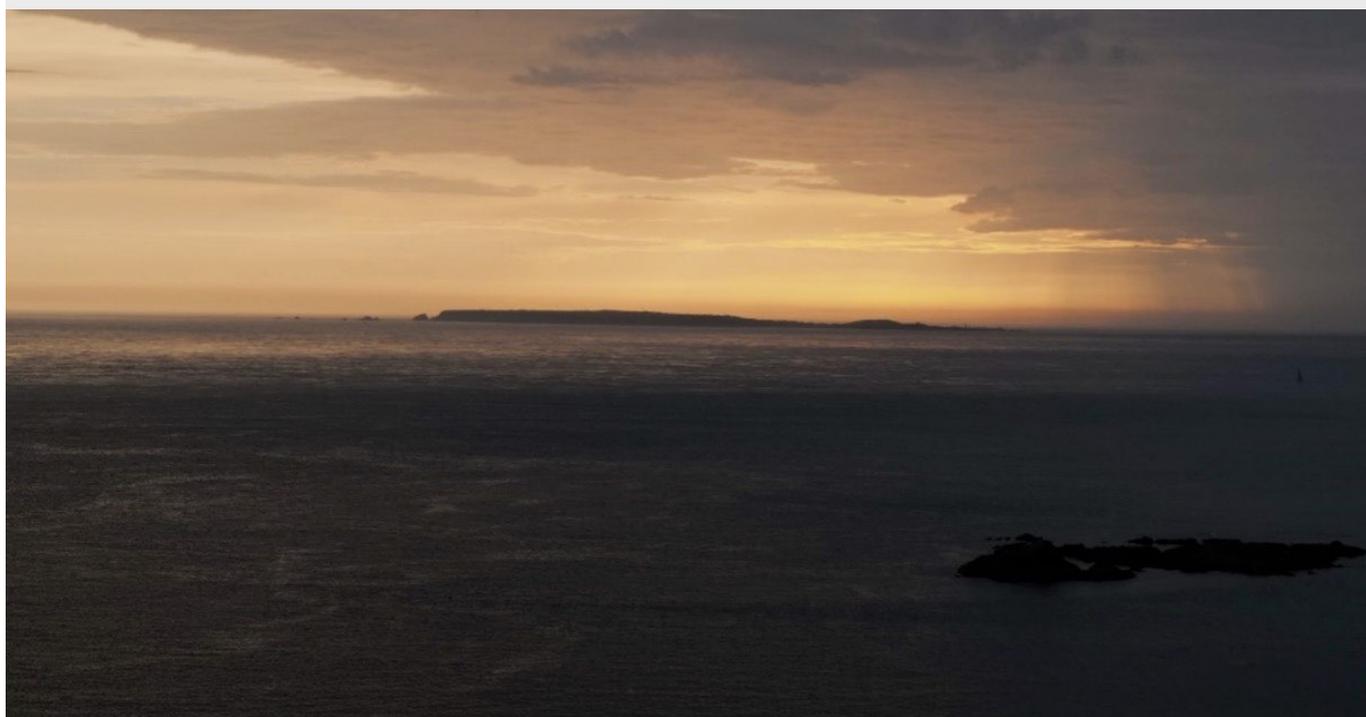
La Hague, les falaises de Jobourg. Au large, l'île d'Aurigny.

Envie d'Ailleurs



Christophe Verrier

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



L'île d'Aurigny, depuis le continent

Aussi loin que remontent mes souvenirs, j'ai regardé la mer. Comme le font les gens de la Hague. Et je revois cette île noire qui allonge ses courbes douces sur l'horizon agité.

Depuis Auderville et son port de Goury, j'aime contempler le Raz Blanchard qui déchaîne ses déferlantes bleutées aux crêtes d'écume blanche. Et au-delà, c'est donc l'île d'Aurigny, que mon trisaïeul ralliait régulièrement depuis Port-Racine à bord du Saint-Pierre, son canot à voile, pour y vendre les produits de sa pêche et des pommes de terres. C'était au début du XXe siècle et cette île, pas tout-à-fait anglaise, ni tout-à-fait normande, s'exprimait encore dans un patois partagé avec ceux du Nord-Cotentin.

Depuis, Aurigny est vraiment devenue Alderney, comme l'appellent nos amis britanniques. La langue s'y

est formatée par la télévision anglaise et l'arrivée de nouvelles populations britanniques après la Seconde Guerre Mondiale. L'occupation nazie, qui avait parsemé l'île de quelques blockhaus, avait aussi laissé un mystérieux terrain vague et désolé, seule trace d'un terrible camp de concentration où s'entassaient des prisonniers de guerre venus de l'Europe entière. Depuis quelques mois, Londres a officiellement lancé des fouilles sur ce site qui en révèlent la mortalité effroyable et la dimension du crime qui y fut perpétré.

Pour autant, Alderney, qui dépend du Bailliage de Guernesey (Bailiwick of Guernsey), est aujourd'hui une délicieuse terre britannique, champêtre, rustique, volontiers désuète, bordée de hautes falaises où les Fous de Bassan nous régaleront de leurs aptitudes au vol et de leurs prodigieux plongeurs.



Château L'Étoc, depuis Corblets Beach



Victoria Street à Ste Anne, la principale bourgade d'Aurigny



Une partie de cricket, so British !



Dornier 228 d'Aurigny Air Service

Seule la compagnie aérienne des îles Anglo-Normandes, Aurigny Air Services, assure la survie de l'ancien nom français de l'île.

Poser un ULM sur le charmant aérodrome d'Alderney (EGJA) est un rêve que j'ai longtemps cru impossible à réaliser. Jusqu'au moment où je me suis penché plus sérieusement sur la question. Observé depuis Goury, le bras de mer large de 18 km est assez impressionnant. En même temps, il reste mesuré et permet de s'initier aux charmes du survol maritime. Car cette promenade aérienne présente de nombreux défis riches d'apprentissages en matière de circulation aérienne.

Rallier Aurigny, c'est franchir la frontière de l'Union Européenne. C'est découvrir les joies de la phraséologie radio en anglais. C'est apprendre à

déposer un plan de vol, obligatoire pour trois raisons : la sécurité du survol maritime, la sortie de l'espace Schengen, et la circulation dans la CTR des îles Anglo-Normandes (Channel Islands CTR), un espace aérien français dont la régulation est déléguée à Jersey pendant la journée.

C'est aussi apprendre à se poser sur un aéroport contrôlé : à Aurigny, d'abord, mais aussi à Cherbourg-Manche (LFRC) car les opérations de douane obligatoires imposent de quitter le sol français depuis un terrain qui en est équipé.

Enfin, je n'insiste pas sur la fiabilité de l'appareil qu'impose le survol maritime (la panne moteur est interdite et le gilet de sauvetage, muni d'un dispositif lumineux, obligatoire pour chaque occupant), ni sur



The Channel Islands CTR

l'exigence de conditions météo favorables sur ce cap très souvent balayé par des vents violents et contourné par des courants marins redoutables.

Le rêve se réalise mi-juin 2022. La préparation du vol m'avait occupé pendant plusieurs semaines de mises à jour, d'enquêtes et de recherches. Une fois prêt, je repère une fenêtre météo sur zone pendant trois jours, le vent ne dépassant pas 5 km/h. Dès lors, je m'organise pour en profiter à bord de mon Clipper 582 équipé d'une Ixcess 13.

De Flavacourt (LF6026) à Cherbourg, je prévois une escale à Caen-Carpiquet (LFRK) afin de m'entraîner à poser sur un « vrai » aéroport. Les contrôleurs m'imposent un circuit dans la CTR m'amenant en finale 13 herbe après un survol inhabituel au-dessus de la ville. 1 h 44 pour atteindre Caen, puis une autre 1 h 28 pour atterrir à Cherbourg en fin de matinée, en visant très studieusement le seuil de piste 28 pour pendre alors conscience qu'il me reste 2440 m de béton à remonter en roulant ! Là, je laisse mon pendulaire dans un hangar tandis que Pascal, mon intrépide ami de toujours, marin parapentiste à ses heures, me récupère en voiture et m'offre toute l'assistance nécessaire. Pour la traversée, il sera aussi mon passager.

Le lendemain, harnachés de nos gilets de sauvetage, nous décollons à 9 h 50 pour un vol de 50 minutes à destination d'Alderney. Comme prévu, les douaniers étant absents, la procédure administrative, dûment anticipée sur internet, ne donne lieu à aucun contrôle

au départ. En nous autorisant à nous aligner, l'AFIS de Cherbourg nous indique qu'il active le plan de vol.



En mauve, la trace GPS de notre vol aller enregistré par SD-VFR

La particularité de la partie continentale de ce vol est de contourner deux zones interdites H24. La première, P81, surplombe la ville de Cherbourg et ses industries sensibles (notamment l'Arsenal où sont construits les sous-marins nucléaires français). La seconde, P7, protège l'usine ORANO de retraitement de déchets nucléaires, fleuron de l'industrie française. P7 coupe le Cap de la Hague en part obligeant l'aviateur à la contourner par la mer : soit par le sud, où ses limites longent le trait de côte (afin de rendre les falaises de Jobourg au Vol Libre), soit par le nord conduisant à traverser l'anse Saint-Martin. Le survol de la Hague est magnifique. Je vole à 3000 ft pour me ménager une hauteur de sécurité. Mon idée est de maintenir cette altitude pour traverser le bras de mer afin de me donner plus de chances d'atteindre l'une des berges en cas de panne moteur. Mais le contrôleur m'imposera 2000 ft maxi. Il n'y aura donc ni passe-droit, ni faux semblant : le succès de la traversée sera étroitement corrélé à la fiabilité du moteur.

En survolant la magnifique baie d'Ecalgrain, Je contacte la CTR :

- Jersey, Fox Victor Yankee, good morning !
- Good morning, F-VY.
- F-JWVY, a trike microlight, two persons on board, no transponder, from Cherbourg to Alderney, currently overhead Cap-de-la-Hague, 3000 ft, requesting a clearance to enter the Channel Islands CTR expected in five minutes.

Après quelques secondes (pour, probablement, vérifier le plan de vol) :

- F-VY, you're cleared to enter...

Virage à gauche, cap sur Aurigny, cette fois nous y sommes ! Encore à la verticale du cap de la Hague, je constate que le phare de Goury, posé sur son rocher, résiste héroïquement au raz Blanchard. Mais le courant



Cliquer sur l'image pour lire la vidéo

Le phare du Cap de la Hague, dressé sur son rocher au cœur du Raz Blanchard, le courant marin plus fort en Europe

est tel qu'un sillage d'écume se forme à partir du rocher faisant de lui une sorte de hors-bord immobile.

Le phare du Cap de la Hague, dressé sur son rocher au cœur du Raz Blanchard, le courant marin plus fort en Europe

J'avais rêvé de cette image où nous survolerions la mer en vue d'Aurigny. Je repense à ma discussion avec Pascal. Que faire en cas de panne moteur ? Il m'avait

suggéré d'amerrir à proximité d'un bateau. C'est une bonne idée. Autant l'avoir en tête avant le départ. Cette conversation, reprise plus tard avec un pilote expérimenté, ajoutera le point suivant : dans ce cas, choisir un petit bateau, chalutier ou yacht ; car les paquebots, tankers, et autres cargos ne peuvent pas stopper en moins d'une heure...

La traversée dure une douzaine de minute. L'île s'élargit peu à peu.



L'île d'Aurigny baignée par une mer d'huile



En vent arrière main droite pour la 28 en face des falaises que surplombe l'aéroport d'Alderney

Bientôt nous atteignons la verticale du phare d'Aurigny à l'extrémité orientale de l'île et Jersey me demande de contacter Guernesey. Je survole l'île vers l'ouest. Après s'être assuré que j'étais en vue de l'aérodrome, Guernesey m'invite à contacter la tour d'Alderney pour l'approche. Les choses auraient pu être plus compliquées à l'heure où se pose le Dornier d'Aurigny Air Service mais pour l'instant, le circuit est vide.

En vent arrière main droite pour la 28 en face des falaises que surplombe l'aéroport d'Alderney

En vent arrière au-dessus des vagues, je peux admirer les vertigineuses falaises et le plateau sur lequel s'étend l'aérodrome. En base, je survole le rocher blanchi de fientes par les fous de Bassan. Quand je m'aligne en finale sur la 08, la contrôleuse me donne une avalanche d'indications, mais je suis trop concentré pour essayer de comprendre. Je crois qu'elle voulait que je contacte le sol une fois posé mais, comme je bafouille, elle continue elle-même à me guider, m'invitant à libérer la piste 08 pour rejoindre le « parking des avions légers » en herbe via la piste 03. Elle indique également qu'elle clôture mon plan de vol.

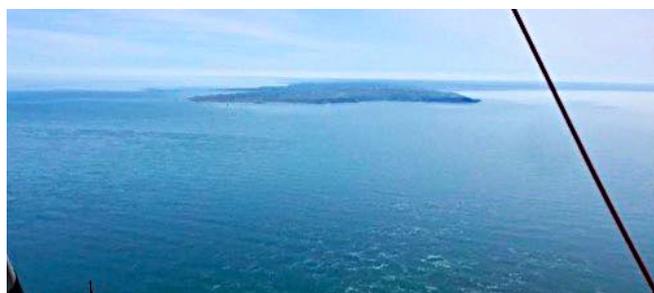
Nous nous garons à côté d'un élégant monomoteur certifié qu'un couple britannique non moins élégant vient de quitter après une probable traversée de la Manche comme si de rien n'était. Evidemment, avec nos anoraks de ski, notre machine tubes-toile hérissée de câbles et nos gilets de sauvetage, nous la jouons bien plus modeste. Mais quelle aventure ! Le sourire irrésistible en banane sur nos visages en témoigne !

Nous restons peu de temps à Aurigny que Pascal et moi connaissons bien. Après avoir payé notre taxe

d'atterrissage et observé les manœuvres vrombissantes du Dornier, nous nous envolons pour un retour aussi excitant et sans problème. Cette fois, c'est le plateau granitique de la Hague qui s'avance doucement vers nous.



Sur le parking visiteur d'EGJA



Le Cap de la Hague depuis la verticale du phare d'Aurigny

Une fois à terre, je contourne P7 par le nord et traverse de l'anse Saint-Martin, lieu mythique de nos étés voileux : un survol maritime de deux kilomètres et demi quand même ! Mais après ce que nous venons de vivre...

[Télécharger Alderney en pratique](#)

Alexis Peltier : « Voler, un art de vivre »



Tirage de Portrait



Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne
« L'Appel du Rotax » mon rêve d'aviation.

Alexis Peltier, avez-vous déjà entendu parler d'Alexis Peltier ?

Ce nom-là, je l'avais déjà entendu prononcé par les anciens, ceux de la vieille piste, quand ils parlaient de la belle époque.

Peltier, c'est l'un de ces noms qu'on mettait à côté de celui des Magallon, Lemonnier, Michelet, Lohoux...

Pourtant, Alexis n'était qu'un jeune homme au début des années 80 quand l'ULM débarque avec fureur à Persan Beaumont.

Jeune gendarme de la garde républicaine, breveté avion, il découvre très vite l'ULM et la liberté qui va avec. Alexis, ce n'est pas du genre à mettre les machines dans des cases. Si ça vole, ça l'intéresse... Et voler, ça, il sait le faire.

Oui, car Alexis fait partie de ces gens qui ont le « truc ».

Depuis l'enfance, voler était son obsession. Fils d'un père ancien pilote de Corsair dans l'aéronavale, il a été bercé par des récits d'aventures aériennes.

C'est un enfant rêveur, sensible, réservé, pas vraiment fait pour la vie scolaire. Non, Alexis était ailleurs ; à l'heure de la leçon d'arithmétique, son regard se portait déjà sur la fenêtre qui laissait entrevoir un petit carré de ciel.

Tout en assurant son travail à la garde républicaine, Alexis s'est vite fait un petit nom dans le monde bouillonnant de l'ULM. Il enchaînait les meetings aériens à bord de son Golfo, un genre de baroudeur avec des ailes de Maestro...



Alexis Peltier, un pilote qui aime voler sur tout ce qui a des ailes...

Et puis un jour, il a été contacté par le photographe Yann Artus Bertrand pour partir un mois au Kenya pour faire un reportage photo. Il sera le premier pilote ULM (et le seul) à se poser sur les hauteurs du Kilimanjaro.

Mais voilà, les grands espaces vont lui manquer, c'est pourquoi Alexis est parti s'installer au Kenya pour y vivre.

Avec son ULM, il a fait de nombreux petits jobs. Ça va des cascades sur des films américains de série Z, aux safaris aériens, des missions pour pratiquement tous les biologistes réputés.

Bref, une vraie vie de pilote de brousse, pilote qui a su faire de sa passion un art de vivre.



À son retour en France, Alexis s'initiera au pendulaire et battra le record d'altitude (7700 m) à bord d'un GTBI Quartz 18.



Tournage pour la télévision



En pendulaire devant le Kilimanjaro



Sa machine de prédilection, l'Aircam... Un avion propulsé par deux moteur Rotax 912 qui a des faux airs d'ULM.



Bivouac près de Magadi

En tournant mon documentaire sur la petite histoire de l'aviation ultra-légère, j'avais rencontré Olivier Aubert, Christophe Gruault, François Dejean, fait des recherches sur Thierry Barbier. Un point commun à tous ces pilotes, ils avaient tous posé leurs ailes chez Alexis au Kenya.

C'était le chaînon manquant à mon histoire.

C'est pourquoi je suis parti en immersion, vivre une aventure passionnante avec l'un des pilotes les plus extraordinaires qu'il m'ait été donné de rencontrer.

C'est le sujet de mon prochain film documentaire.

J'y ai découvert une autre facette d'Alexis, un individu sensible au monde qui l'entoure, engagé auprès des ONG environnementales, impliqué dans la vie sociale.

Un pilote qui cherche à faire bouger l'aviation dans le bon sens dans des pays où tout semble parfois compliqué.



En Afrique, on filtre systématiquement l'essence...



A bord de l'Aircam, la panne moteur n'est pas envisageable dans ce paysage...



Visite en territoire Massai



SuperCub, machine de référence au Kenya



Les Paramoteurs font de la résistance



Paramoteur



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...mon rêve d'aviation.

Que les choses soient dites tout de suite, je n'ai aucune chance d'être objectif dans cet article. Je n'aime pas les motorisations électriques. Je n'ai aucuns arguments à apporter, je n'ai juste pas envie de les aimer ! Je suis mécanicien, le moteur thermique est dans mon ADN ! Je vibre sur la même fréquence qu'une combustion interne. Je trouve beau, réellement beau, une architecture moteur en « V », un turbo ou même encore un système d'admission d'air forcée. Un moteur électrique, c'est triste... Pas de formes, pas de sons, pas de vibrations et même pas d'odeurs ! C'est triste je vous dis... Il me paraissait normal, avant toutes choses, d'éclaircir (de façon raisonnable et mesurée) ma position avant de dérouler la suite de ce sujet.

Depuis 2020, pour des raisons écologiques liées aux transitions énergétiques et à la réduction des nuisances sonores, Sébastien GOSSE essaie, sans aucun

scrupule, de déboulonner les statues des dieux pistons en développant un concept de paramoteur électrique : Le FLYING OHM.

Sébastien est passionné de paramoteur, nous adhérons au même aéroclub et par conséquent, nos chemins se croisent très régulièrement. Ayant été éduqué pendant mon enfance, lorsqu'il a abordé le sujet, j'ai pris sur moi et je l'ai laissé essayer de me convaincre.

Ne me faites pas écrire, ce que je n'ai pas écrit... Mais, je dois avouer que devant une telle détermination ; Que ce soit la sienne ou celle de son associé, Matthieu BOISSON, qui l'a rejoint depuis plusieurs mois, je n'ai pas pu rester insensible. J'aime, avant tout, les personnes qui ont envie et qui sont prêtes à tout pour y arriver et de ce côté-là, croyez-moi, ces deux-là sont sur le podium.



Matthieu BOISSON et Sébastien GOSSE respectivement à gauche et à droite du Flying Ohm

Ils ont pensé, étudié et créé un concept révolutionnaire.

Le FLYING OHM n'est pas un paramoteur mais un kit de conversion. Je m'explique : L'idée de base de nos compères était de concevoir un paramoteur électrique abordable, ce qui représente un réel défi. Une motorisation électrique de qualité et proposant une autonomie acceptable coûte très cher. Additionné à une activité de loisir dont le marché reste pour le moins modeste, rend la mission quasiment impossible. Ils ont donc décidé de créer un kit autonome, regroupant batterie, moteur, contrôleur de vol et commande, le tout intégré dans une structure aluminium adaptable aux châssis de paramoteur existant déjà dans le commerce. C'est hyper ingénieux ! Le jour où, vous céderez aux tentations d'un vol calme et reposant, vous aurez la possibilité de conserver sellette et châssis en transformant facilement votre paramoteur thermique en paramoteur électrique. C'est tout d'abord une économie matérielle

importante et non négligeable, mais de plus, cela vous permet de revenir au thermique si le cœur vous en dit. Pas mal, non ?

Ce n'est pas tout !

Pour compléter l'offre, FLYING OHM a développé un logiciel spécifique intégrant trois modes de gestion de puissance : éco, normal et sport ainsi qu'un maintien d'altitude géré électroniquement permettant d'optimiser la durée de vol tout en libérant le pilote de la gestion des gaz. Il est quand même difficile d'occulter le fait que les nouvelles technologies apportent leur lot d'agrément...



Aujourd'hui le FLYING OHM est un prototype, équipé sur un châssis de la marque

ibérique P.AP. Ce premier prototype, permettant une autonomie de vol d'environ une heure est très souvent utilisé, dans le cadre de son développement, au sein de l'école Atlantic Paramoteur. Je n'ai pas eu l'occasion

d'essayer ce prototype mais (gardez le pour vous) je me suis secrètement surpris à en avoir envie...

Philanthrope de profession, nos acolytes ont développé le FLYING OHM sur un modèle « open source ». Vous pouvez, par conséquent, retrouver tous les plans et détails sur leur site internet pour électrifier vous même votre paramoteur.

Nos deux complices (surement complices de l'assassinat des moteurs thermiques... Je me porterai partie civile lors du procès) ambitionnent l'aventure de l'industrialisation et de la commercialisation de leur produit. 2024 sera consacrée aux différentes homologations démontrant la sécurité et la fiabilité du produit ainsi qu'aux recherches de fonds pour mener à bien cette quête.

Pour enfoncer le clou, FLYING OHM aspire à de nouvelles conquêtes. Ils ont déjà été contactés à plusieurs reprises par d'autres dignes héritiers de Thomas EDISON pour tenter d'électrifier différentes classes ULM. Il s'avère que, mis à part le dimensionnement des batteries, le reste du kit de conversion s'adapterait simplement et sans aucune modifications. Deux kits seront bientôt envoyés pour équiper un pendulaire et un motoplaneur.

Dans un monde quelque peu chamboulé, il y a aujourd'hui deux clans. Les personnes, dont je fais partie, qui misent tout sur la découverte d'un jus de betterave transgénique nous permettant de conserver nos bons vieux moteurs à combustion interne et les autres. FLYING OHM sont de ceux-là, sont de ceux qui

se relèvent les manches pour se forcer à changer de paradigme et à trouver de nouvelles solutions...

N'hésitez pas à suivre ces nouveaux pionniers sur les réseaux sociaux (facebook, Instagram et Youtube) ou a découvrir le FLYING OHM sur leur site internet : www.flyingohm.com



Cap vers le Grand Nord !



Envie d'Ailleurs



Claude CORDELLE

Pilote d'ULM basé à Épernay, en Champagne.

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

Spécialiste du sujet Assurances ULM.mon rêve d'aviation.

C'est la prochaine aventure de Christophe et Aurélie

- Une expédition de 16 000 km en Autogire biplace
- 4 mois de découvertes en vol et au sol
- Un départ de Milan le premier avril pour une arrivée à Oshkosh (USA) fin juillet

Qui sont ces pilotes ?

Christophe Gonin

Agriculteur et chef d'entreprises, dont 20 ans dans le domaine du parapente
Pilote parapente et paramoteur depuis 30 ans, puis pendulaire et autogire

Aurélien Rivière Surzur

Conducteur de travaux dans le bâtiment, Instructeur paramoteur
Pilote parapente et paramoteur depuis 18 ans et nouvelle pilote autogire

Ils entretiennent tous les deux la même passion pour tous ces engins qui volent, et pensent qu'Oshkosh doit se mériter.

«Quitte à y aller, il faut s'y rendre par ses propres moyens. C'est un véritable lieu de pèlerinage pour tout homme volant. Alors, on a envie de le mériter».





Les autres raisons de cette aventure ?



Partager avec les populations rencontrées tout au long de leur parcours.



Et pour inciter petits et grands à se lancer dans la réalisation de leurs projets et de leurs rêves !



Comprendre le mode de vie des populations du Grand Nord dans ce contexte de dérèglement climatique



Un M26 Victor en fin de construction chez MagniGyro.

Avec quel autogire ?

Un M26 Victor en fin de construction chez MagniGyro. Il s'agit donc du nouveau modèle Biplace Tandem équipé du moteur Rotax 915. Une très belle machine, mais qui n'en est qu'à ses débuts de production puisque seuls deux exemplaires ont été livrés aux USA jusqu'ici !

Pourquoi s'agit-il d'une véritable aventure ?

Le défi du volume de l'habitacle

Parce qu'un autogire est un appareil qui ne dispose ni d'ailes fixes, ni de fuselage donc sans possibilité de rangement autre qu'à l'intérieur de la cabine ! Question place intérieure, une fois le pilote et le copilote installés, il ne reste pas grand chose ! et il faut caser tente, matelas, duvets, un minimum de vêtements pour chacun, des combinaisons de survie et un canot de secours pour les traversées maritimes !

Le défi du poids

Parce qu'un autogire, comme tout appareil à ailes tournantes, n'apprécie pas le poids ! Un pilote seul dans un autogire dispose d'un appareil super maniable, avec une consommation nettement inférieure à un appareil qui transporte un passager, des bagages et surtout avec le réservoir plein !

Le défi de l'autonomie

Parce qu'un autogire consomme plus qu'un appareil à ailes traditionnelles et qu'à réservoir égal, il ira donc moins loin ! sans oublier qu'ajouter un réservoir additionnel est loin d'être simple dans ce contexte de manque de volume disponible dans la cabine !

Le défi d'une route à de très hautes latitudes

Parce qu'elle comporte de grandes traversées maritimes et survolera un Grand Nord souvent très peu posable..!

Le défi des conditions météo

Parce qu'elles peuvent être difficiles, voire très difficiles dans le Grand Nord !

Heureusement, l'autogire a aussi des atouts majeurs ! Il supporte mieux que les autres appareils les difficultés climatiques et en particulier celles liées au vent

Il se pose beaucoup plus court que les autres appareils, ce qui peut aider en cas de besoin...

Le rêve de Christophe et Aurélie démarre dans un mois ! Le prochain numéro de la Gazette vous montrera la préparation millimétrée d'une telle expédition !



Des pistes pour en savoir +

www.flythenorth.com/

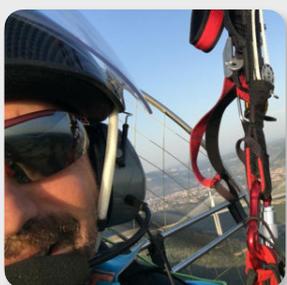
[https://www.facebook.com/profile.php?](https://www.facebook.com/profile.php?id=61553327631919)

[id=61553327631919](https://www.facebook.com/profile.php?id=61553327631919)

<https://www.instagram.com/fly.to.the.north/>



Le voyage en péniche !



TEDDY

Rentré dans le monde de l'ULM par le paramoteur que je pratique le plus possible depuis 8 ans.

Je suis également en formation 3 axes et j'ai entrepris la rénovation/reconstruction complète d'un mistral de chez Aviasud.

Au commencement...

Tout commence par un week-end prolongé de mai il y a quelques années, où l'on décide avec plusieurs amis de louer une péniche (une première) pour remonter le canal latéral de la Garonne pour une destination inconnue, car nous devons opérer un demi-tour pour revenir à notre lieu de départ au milieu du séjour. Le capitaine sera moi, puisque le seul à avoir le permis.

Après quelques recherches, nous louons une péniche via un site de location de bateaux entre particuliers et bien entendu ma «**fidèle monture**» sera de la partie, même si je n'ai aucune idée de l'endroit où je vais voler, et même si je vais pouvoir le faire. Mais pour ne jamais regretter surtout, si les conditions s'y prêtent à merveille, je prends souvent ma machine, même parfois pour rien, mais du coup jamais de regrets !!!

Le jour J arrive et je ne vous cache pas l'étonnement du propriétaire lorsqu'il nous a vu embarquer avec tout notre barda, les vélos et cet engin bizarre surtout qu'il n'avait pas l'habitude que les gens naviguent avec sa péniche, car beaucoup de location se font pour des lieux de sommeil.

La première partie du voyage se passe sans encombre, jusqu'à l'obligation de s'arrêter sur un ponton d'attente à la suite d'une panne d'écluse en attendant l'intervention d'un technicien VNF.

Et là plus rien..., mais quel est le rapport avec l'ULM?

Le moteur ne repartira jamais (démarreur grillé). Bien entendu, week-end et jour férié. Personne pour venir regarder et encore moins pour nous dépanner. Nous voici ici à l'arrêt obligé, au milieu de vraiment rien, sans commodités ni électricité à terme (car les batteries ne pourront être rechargées sans moteur). La première nuit passée sans aucune difficulté, mais il fallait rallier un autre lieu, car nous n'avions aucune idée du temps où nous serions bloqués. Je ne vous cache pas que l'idée de me mettre sur la plage arrière avec le paramoteur sur le dos et de m'en servir comme motorisation de secours avec quelqu'un à la barre m'a vraiment beaucoup travaillé le cerveau. Un adorable anglais passant dans le sens inverse le matin, moyennant bien sûr une bouteille de vin nous a pris en remorque jusqu'à la halte nautique de Villeton (47) que nous avons passée la veille peu de temps avant notre panne.

Une fois tout l'équipage mis en sécurité devant une bonne bière au bar de la halte nautique, j'ouvre bien entendu mon appli aéronautique pour voir ce qu'il y a dans le coin.

Super une base ULM !!

A l'aide de la carte VAC, j'appelle le gestionnaire de la base qui ne comprend pas trop mon histoire, mais il me donne rendez-vous sur la plateforme. Reste plus qu'à s'y rendre avec tout mon matériel !!! À oui 1.7km à pied quand même. Pas grave, même pas mal !! (Les pilotes de paramoteur en décollage à pied me comprendront).

Et là les joies de l'ULM opèrent.

Les personnes qui composent cette grande famille, comme souvent ont le cœur sur la main. «Pas de problème, la plateforme est à vous, faites votre vol»

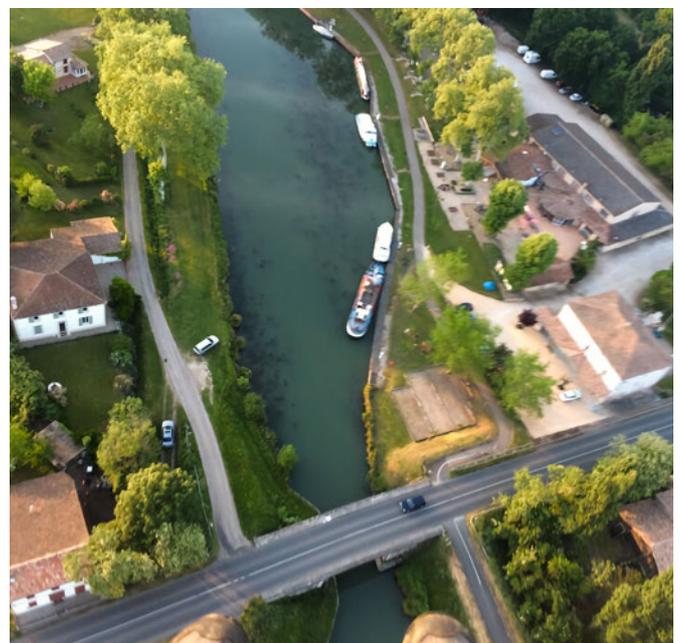
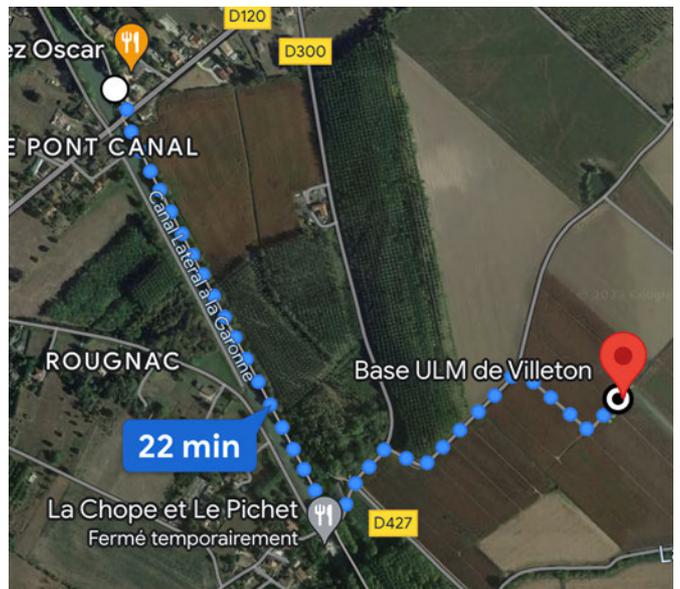
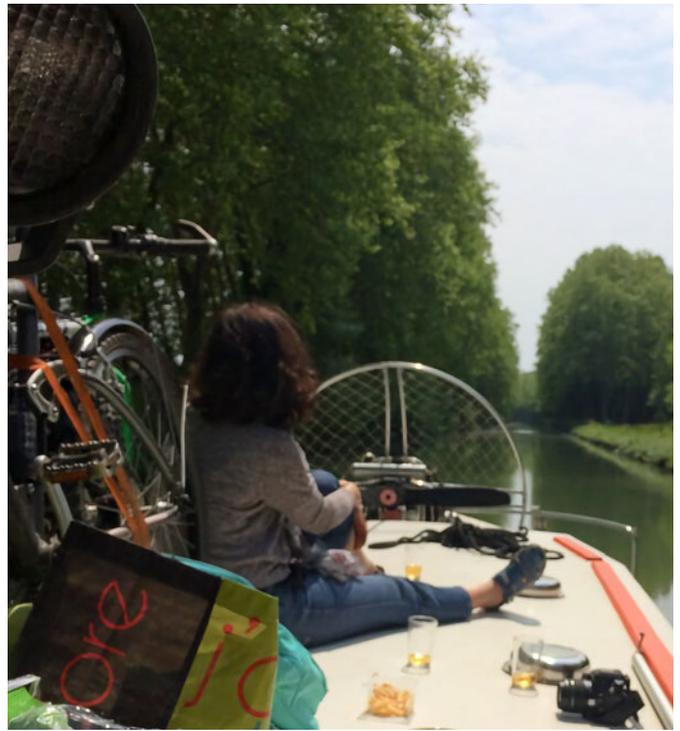
Il s'en est suivi un magnifique vol en direction de Tonneins pour aller voir cette ville et les alentours que je ne connaissais pas, et bien sûr un passage obligé au-dessus des copains restés vers la péniche ou plutôt au bar proche, pour leur faire un coucou depuis les airs avant d'aller me poser, car le soleil de cette journée était déjà bien bas à l'horizon.

En résumé...

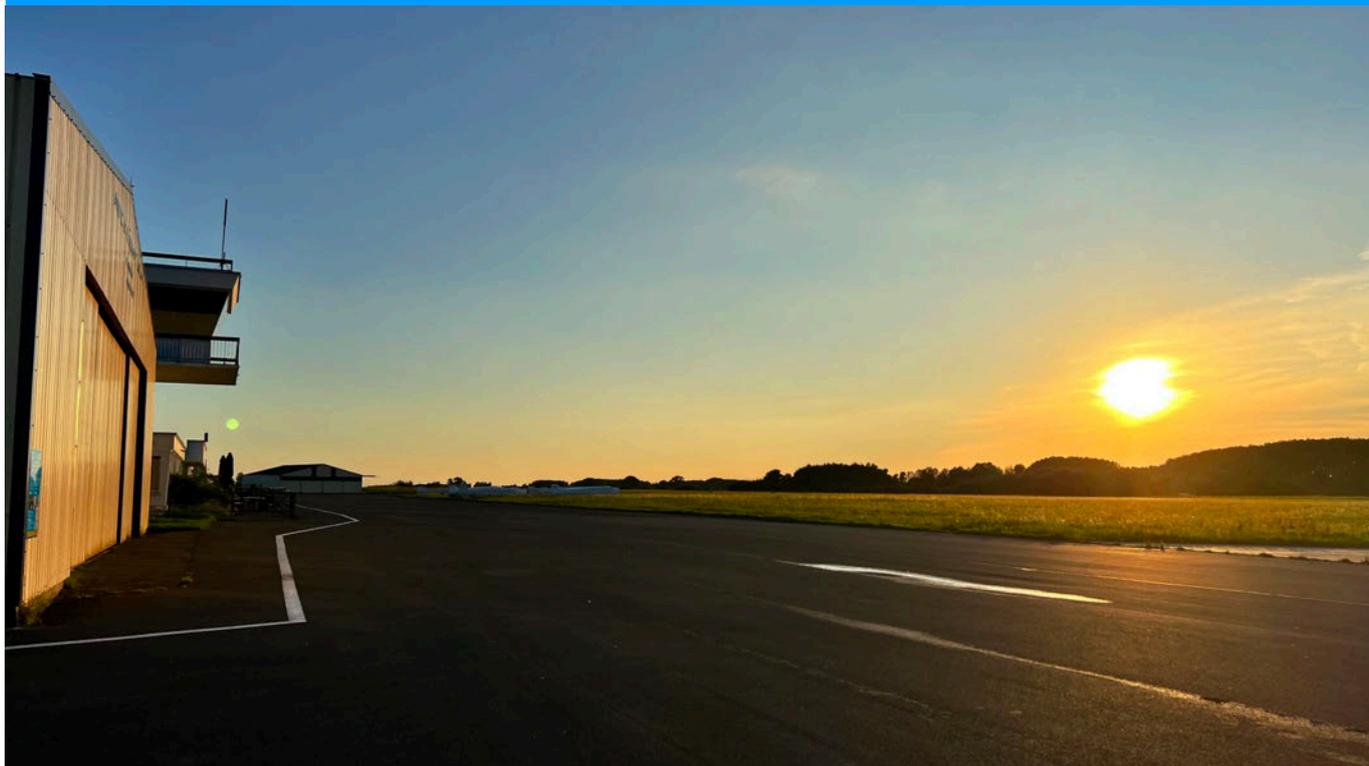
N'hésitez pas à prendre le plus possible votre matériel. Même quand vous n'auriez pas misé 1 euro sur le fait de voler, surtout osez prendre contact avec les gestionnaires des bases ou plateformes ULM (via les informations sur les cartes VAC) pour leur donner vos intentions et avoir leur accord. En huit années d'activité je n'ai jamais eu un seul refus, alors foncez... et bon vol ! **Ces moments sont magiques et resteront gravés à vie dans votre mémoire.**

Même une panne de péniche mène à une histoire d'ULM !

Je n'ai même pas eu à faire les 1.7km de retour à pied, car le gestionnaire de la base avait contacté des membres du club qui sont venus me récupérer en camion, pour me ramener moi et mon matériel à la péniche. La grande classe cette base ULM de Villeton (LF4738)!



Voler, du rêve à la réalité...



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 !

L'immensité de notre territoire fait que les populations se classent en plusieurs catégories naturelles, il y a notamment ceux qui vivent près des aérodromes ou aéroports et ceux qui vivent loin de ces endroits.

Quel que soit l'endroit où l'on vit, on attrape parfois le virus de l'aviation et il est intéressant de voir comment évolue notre vision de cette discipline et le sentiment parfois de vouloir aller plus loin.

La peur...

Lorsqu'on habite loin d'un terrain, on n'entend hélas jamais parler d'avion ou alors lorsqu'un accident arrive. Je me souviens étant petit des ouvertures de journaux télévisés relatant le crash d'un Boeing ou autre machine à tel ou tel endroit du monde, avec nos parents horrifiés et ma mère s'exclamant "oh mon dieu je ne prendrai jamais l'avion...".

Le paradoxe...

Malgré le fait que nous habitons à l'époque loin de toute infrastructure, nous n'étions pas moins impressionnés lorsque nous descendions à Paris par le passage sous les pistes de l'aéroport Charles de Gaulle, surtout quand la trajectoire de notre Peugeot 309 de l'époque croisait celle d'un Boeing 747 Air France au dessus de l'autoroute A1.

Il est important de situer le contexte, nous sommes là entre la fin des années 80 et le début des années 90, on ne parlait pas encore des compagnies "low cost" et



surtout les voyages en avion étaient exceptionnels. Le rêve de partir en avion était alors promu par Jacques Martin le dimanche sur Antenne 2, nostalgie quand tu nous tiens...



Pourtant à l'époque mes parents n'auraient pas craché sur un billet d'avion pour la Guadeloupe ou autre destination ensoleillée, comme quoi...

L'heure du premier vol...

En 2005 j'avais 21 ans lorsque l'opportunité de faire un premier long voyage s'est présentée. J'ai eu la possibilité de partir à l'île Maurice en voyage organisé avec le comité d'entreprise où je travaillais.

Je dois avouer que je n'en menais pas large à l'époque, j'étais encore à 1000 lieues du monde aéronautique. Je me rappelle de ces longs couloirs, des procédures de sécurité, de ces hectares de surface commerciale et de la modernité du terminal 2B ou 2F de Roissy.

Au moment de l'embarquement le stress monte d'un cran car je vois ces géants du ciel effectuer leur rotation juste devant moi, j'avais la crainte des sensations fortes (je ne suis pas fan des montagnes russes...). La peur de tout le reste aussi, le 11 septembre 2001 est encore dans toutes les têtes.

Aussitôt installé à ma place, j'écoute avec la plus grande attention les consignes de sécurité et je regarde dehors, la machine se met en route et commence alors un très long taxi jusqu'au point d'attente suivi d'une longue attente avant un alignement, interminable.

La peur, l'angoisse, le stress tout est là, on ne peut plus reculer... il faut y aller !

Le déclic, la bascule...

Après une longue attente, notre appareil s'aligne enfin pour décoller, j'entends encore la montée en puissance des 4 moteurs de notre Boeing 747 et le lâcher des freins.

A ce moment précis il s'est passé quelque chose, ce que j'appelle le déclic ou le point de bascule, en une

fraction de seconde mes émotions se sont inversées, je suis passé de la peur au bonheur.

On a la chair de poule, la vague de douceur qui parcourt notre corps et les yeux qui pétillent. Très vite on passe de la grisaille au ciel bleu éclatant avec les nuages en dessous. C'était génial !

Le début du rêve...

Après ce vol d'environ 11 heures et 12 jours sur place vient le temps du vol retour avec cette fois-ci une vraie excitation !

De retour à Arras, j'ai commencé à me renseigner auprès des aéroclubs locaux mais les prix étaient assez élevés par rapport à ma situation de l'époque car j'étais un jeune technicien informatique avec un petit salaire, nous étions donc dans une phase de rêve...

Du rêve à la réalité...

Un jour, bien des années plus tard, en discutant avec quelques copains comme Armand (qui est aussi rédacteur sur ce site), je lui dis que j'aimerais bien apprendre à voler mais que je suis bloqué car ma femme a peur... Puis il m'apprend qu'il n'y a pas de raison car les ULMs sont équipés de parachutes.

C'est ainsi que je me suis rendu au club ULM Evasion de Maubeuge en mars 2022 pour rencontrer l'équipe et commencer ma formation.

J'ai été très bien accueilli et j'ai pu faire un baptême dans le Coyote à grandes ailes, celui utilisé pour la formation des élèves avec Alain qui s'occupait des baptêmes. Il m'a expliqué les bases du pilotage en vol et j'ai pu prendre les commandes pour la première fois, j'étais aux anges.

C'est ainsi qu'une semaine plus tard je revenais au club pour débiter ma formation avec Julien, l'un des instructeurs locaux. Nous avons tout de suite eu une très bonne entente et c'est important. Julien fait partie



de ces instructeurs passionnés qui aiment transmettre leur passion, sont toujours ouverts pour des ballades, des nouvelles idées.

Aujourd'hui je suis breveté depuis la fin du mois d'août, ma formation aura duré en tout 16 mois. Nous sommes tributaires hélas des conditions météo, de la disponibilité des machines etc...

Cependant voler est toujours un vrai régal tant dans les préparatifs que le montage final pour une petite vidéo YouTube.

Il est intéressant de constater que l'on peut parfois attraper « le virus » de manière inattendue et ainsi se découvrir une nouvelle passion.

L'homme a toujours rêvé de voler comme les oiseaux et sincèrement on peut le comprendre lorsqu'on est là haut!

**« Fais de ta vie un rêve,
et de ton rêve une réalité ! »**

Antoine de Saint-Exupéry



1000 km en ULM pendulaire électrique (Partie 1)



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 ».

Après le déclenchement de la Guerre en Ukraine et l'invitation de deux jeunes pilotes ukrainiens à venir voler deux semaines dans notre club de vol à voile, Volodymyr, mon contact, m'avait invité l'été suivant dans son club près de Kyiv, en pensant qu'une année plus tard, la guerre serait finie. Naissait alors l'idée d'y aller en vol avec mon pendulaire électrique. Clin d'œil du destin, je ne savais pas alors que mon aile serait ukrainienne.

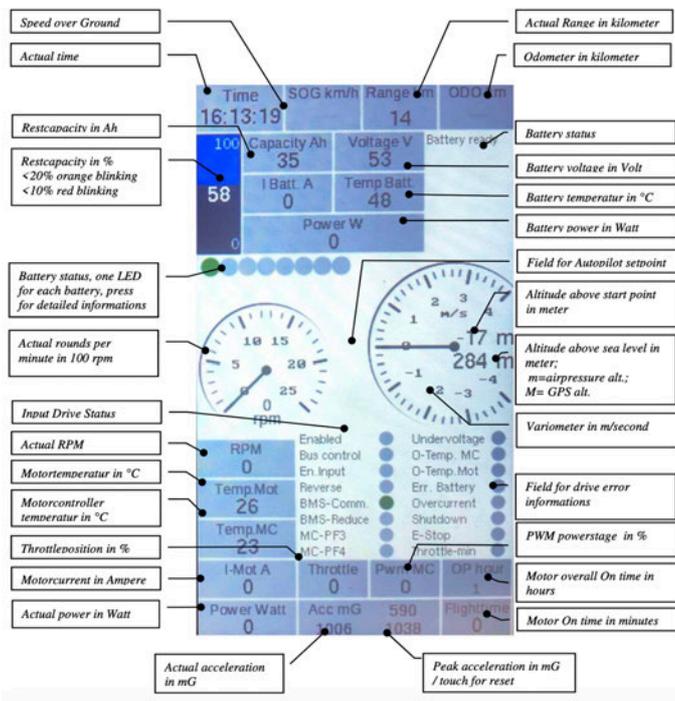
Objectif

Pour traverser la République tchèque, où se pose le problème de la langue, je contacte Marek Wolhard, instructeur ULM, paraplégiue, qui avait suivi sur les réseaux sociaux l'aventure Handiflight autour du monde. Il se propose de contacter dans son pays les aérodromes où j'ai prévu d'atterrir et sur place trouver un contact parlant anglais ou allemand. Rencontrer Marek devient alors mon 2ème objectif si l'espace aérien ukrainien était toujours interdit pour les raisons qu'on peut imaginer.

Départ

À 7 h 00 ce samedi 15 juillet l'aérodrome de Gruyère (LSGT) est encore désert, il fait déjà chaud. Je suis seul, c'est un choix. Après un dernier tour du monde dont la responsabilité avait été très lourde à porter, je souhaitais absolument partir seul, responsable que de moi-même, c'est pour moi vital. Je sors du hangar mon compagnon de route qui n'a l'air d'attendre que ça, range sac de couchage et matelas dans ses ailes, fixe ma tente au siège, les bâches dans mon dos et attache mon petit sac à dos Breitling à l'arrière entre le moteur et le parachute. En verrouillant la porte du hangar je réalise que je ne referai pas ce geste avant plusieurs semaines, si tout va bien.

Je fais tranquillement ma prévol, fixe la caméra 360° sur sa perche à la pointe de l'aile et l'enclenche. Je m'attache dans mon harnais de parapente et mets sous tension la batterie principale qui réveille les 2 autres. Le contrôleur démarre ses tests. Entre mes pieds, après



Mon tableau de bord

quelques secondes, la console s'allume. Tous les paramètres sont dans le vert et mes batteries sont toutes les trois bien pleines (180 Ah).

Il me reste à mettre en marche le vario-GPS, la radio et deux nouveaux appareils : la balise SPOT qui permettra à mes proches de me suivre (et si nécessaire de me retrouver) et, attaché à ma cuisse gauche, un mini Ipad dont le logiciel de navigation me permettra entre autres de suivre scrupuleusement les tours de piste car en intégrant les aérodromes, avec ma vitesse, je suis un peu comme un cycliste sur une autoroute.

Au moment de mettre mon casque, à chaque vol, j'entre dans un autre monde. Même si je n'ai pas encore décollé je n'appartiens déjà plus complètement à celui des terriens. Ce mélange d'excitation, de concentration, de légère appréhension qui nous met en mode vigilance car voler n'est jamais banal, me procure chaque fois une émotion que j'ai de la peine à décrire mais que les aviateurs comprendront et que j'espère les pilotes n'ont pas oubliée. En avion je la ressentais plus tard, aligné sur la piste, au moment de mettre plein gaz.

Même si je suis seul je m'annonce à la radio et gueule « attention hélice » en appuyant sur le bouton qui met sous tension le moteur. De la main droite je serre doucement la commande de puissance (qui ressemble à un frein de vélo) fixée sur la barre du trapèze et me mets immédiatement à rouler jusqu'au seuil de piste.

« Commandes libres — Harnais et casque attachés — Rapide mise en puissance maximum (16 kW) pour

contrôler le moteur (2200 tours) — Températures moteur, batterie et contrôleur dans le vert — Attraper 3 fois la poignée du parachute de secours pour mémoriser le geste et contrôler que la goupille est bien enlevée — Visualisation des actions en cas de panne au décollage — Coup d'œil à la manche à air puis à l'approche ». Je m'annonce et m'aligne. Je suis toujours surpris par la simplicité et la rapidité de mise en œuvre qu'offre une motorisation électrique. Il ne s'est pas passé plus de 3 minutes entre le moment où j'ai bouclé mon harnais et celui où je m'aligne prêt au décollage. Pas de contrôle des magnétos, réchauffage carbu, ralenti, montée à la bonne température du moteur... etc.

C'est parti, je mets progressivement la pleine puissance. Avec chargeurs et bagages je suis 15 kg plus lourd que d'habitude. Je pousse légèrement en avant le trapèze et le laisse décoller. Avec ses 21 CV il se décide après 200 mètres. Je garde la pleine puissance jusqu'à l'altitude de sécurité en m'attendant, à l'entrée de la vallée, aux turbulences habituelles entre la montagne et la colline où est niché le village de Gruyère et son château.

Soudain mon vario saute de + 4 à -2 m/s (heureusement que ce n'est pas l'inverse). Ça commence bien. Le foehn annoncé dans les Alpes s'est levé plus tôt que prévu. Je reste face au vent en me faisant malmener comme je l'ai rarement été, surtout si tôt le matin. Arrivé à 300 m/sol je passe le réglage de la puissance à la console centrale, affiche 6,5 kW pour voler en palier et relâche la commande manuelle. Puis prudemment j'entame un large virage pour revenir en vent arrière et m'éloigner des montagnes. Plus loin sur le lac cela devrait se calmer. Et c'est le cas. Je peux enfin me détendre. Après de longues semaines de préparation et d'attente quel bonheur de retrouver ce sentiment de soulagement et d'exaltation qu'on connaît tous lorsqu'on réalise que, enfin, on est parti, le voyage peut commencer.

Je longe le lac de Gruyère puis, après le barrage qui l'a créé, la Sarine qui sépare la partie francophone et germanophone de la Suisse. C'est la première fois que je quitte le local de Gruyère avec ma trapanelle. Je passe sur la fréquence d'Ecuvillens où je viendrai atterrir si le vent, actuellement légèrement contraire, ne me permettait pas de rejoindre Bellechasse à 50 km de là. Le GPS m'indique le nombre de km qui me reste jusqu'à ma destination et ma vitesse-sol. Je connais selon celle-ci la consommation par km (2,5Ah à 60 km/h + 0,5Ah pour chaque 10 km/h en moins). Connaissant les Ah qui me restent, un rapide calcul mental me permet de savoir si ça passe ou non.

Tout va bien. 50' après mon départ j'arrive en vue du terrain de vol à voile de Bellechasse sur les terres du pénitencier du même nom. Comme me l'a rappelé le chef de place j'évite soigneusement de survoler les bâtiments (pour ne pas donner des idées aux résidents ?). En vent-arrière, comme d'habitude, je réduis la puissance au maximum ce qui arrête le moteur et, hélice en drapeau, je pose sur ce paisible champ d'aviation entouré d'autres champs cultivés par les « pénitents ». Il me reste 53Ah, je suis rassuré, malgré mes 15 kg supplémentaires, ma consommation a peu augmenté.

Les vélivoles sont encore peu nombreux. L'un s'approche curieux et amusé. C'est la première fois qu'il voit un pendulaire et comme toujours pensait qu'ils étaient interdits en Suisse. J'essaie de retrouver mon allemand car dorénavant je vais en avoir besoin même si je ferai la radio en anglais. J'apporte batteries et chargeurs à l'atelier sous l'œil un peu inquiet du responsable, vite rassuré en voyant les caractéristiques

de mes chargeurs (7A/420W) et leur origine allemande. Je plie mon aile et bâche mon chariot.

Cinq heures après, batteries rechargées je pourrais repartir mais il fait une chaleur caniculaire, les thermiques sont encore puissants et un orage est prévu en fin de journée. Je préfère attendre le lendemain matin. Comme il est interdit de camper sur le territoire du pénitencier je pars à pied pour le camping municipal distant de 45'. C'est soirée Paëlla au restaurant. Etrange de se retrouver seul au milieu des familles de touristes de toutes nationalités avec voiture, caravane et tente familiale. Je me sens un peu décalé mais heureux d'étrener ma minuscule tente de 1 kg.

Dans le prochain article je vous raconterai la suite de la traversée de mon pays que je redécouvre, émerveillé, grâce à ma faible vitesse et à une altitude idéale pour en apprécier toutes ses subtilités.

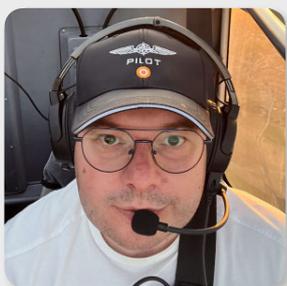
A bientôt et bons vols.



Le vol audacieux de Julien CHANET, pilote de sa destinée !



Tirage de Portrait



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 !

Aujourd'hui, nous avons eu le privilège de passer du temps en compagnie de Julien CHANET, un instructeur talentueux du club ULM Evasion de Maubeuge, qui occupe également la fonction de Vice-Président au sein du bureau.

Âgé de 41 ans et originaire d'Ottignies en Belgique, Julien est un véritable passionné de l'aviation.

Il se distingue par sa dévotion inébranlable envers ce domaine, allant bien au-delà de ses responsabilités d'instructeur. Il transmet sa passion de manière palpable, tant à ses élèves qu'à ses pairs.

C'est dans son camping-car garé sur le parking de l'aérodrome de Maubeuge-Elesmes LFQJ, accompagné de sa petite famille qu'il nous reçoit pour nous en dire plus sur lui.

Qui es-tu Julien, que fais-tu dans la vie ?

Je m'occupe du contrôle qualité à la SONACA sur le site de Charleroi en Belgique, j'inspecte les pièces avant livraison au client. Nous avons des gros clients comme AIRBUS, EMBRAER, DASSAULT et faisons principalement les bords d'attaque.

Comment as-tu découvert ta passion pour l'aviation légère ?

Dès l'âge de cinq ans, j'accompagnais déjà mon père qui faisait du planeur sur les terrains en Belgique et à Maubeuge en France. Au moment où mes amis passaient leur permis de conduire, je passais ma licence de planeur. J'ai obtenu le BIA et le CAEA pour pouvoir enseigner l'aéronautique. Ensuite, j'ai obtenu mon brevet avion avant même d'avoir mon permis voiture.





Ensuite, le brevet ULM par équivalence à l'époque, puis je suis devenu instructeur de planeur, puis instructeur ULM, examinateur de planeur, pour actuellement ne garder que ma licence ULM à jour, par manque de temps pour pratiquer les autres disciplines.

Comment cela a-t-il influencé ta vie personnelle ?

J'étais déjà un passionné avant même de fonder ma famille, ce qui a contribué à le faire intégrer directement à ma personnalité. Par la suite, il a fallu faire des concessions pour des projets de vie tels que la maison et les enfants, tout en ressentant la pression des élèves qui souhaitaient évoluer avec moi. Il est essentiel de savoir, tout comme en vol, maintenir la bille au milieu, équilibrant d'une part la passion et l'entourage d'autre part.

Je me rappelle des soirées mémorables que nous faisons avec notre bande de joyeux lurons à la bonne franquette après les vol, on se retrouvait le soir tous ensemble.

Pourquoi es-tu devenu instructeur ULM ?

La volonté de partager, combinée au manque d'instructeurs au sein des associations, a été une évidence dès que j'ai pu voler de mes propres ailes, me permettant ainsi de poursuivre ma passion sans trop impacter le budget familial. Le contact avec les gens, et surtout le bonheur ressenti par les élèves lors de leur premier vol en solo, sont des moments qui renforcent ma volonté de continuer à aider les autres à réaliser leur rêve grâce aux connaissances que je partage avec eux.

Pourquoi es-tu aussi membre du bureau de ton club ?

En tant qu'instructeur, j'étais initialement proche des élèves et des membres, devenant ainsi une interface

entre le comité et les membres, qu'ils soient élèves ou pilotes. Lors du renouvellement du comité (où j'aidais déjà), j'ai décidé de me porter candidat dans le but, d'une part, d'apporter un vent de fraîcheur et, finalement, de passer de simple membre pivot à devenir « un pilier essentiel du club », selon les dires de certains membres — RIRES.

Comment tes amis pilotes te perçoivent au sein du club ?

Julien est crucial pour le club, dévoué au point de parcourir 800 km en vol pour aider les pilotes en panne. Son engagement sans faille et son incessante recherche de nouvelles idées font de lui le véritable moteur du club, » affirme Alain DECEUNINCK.

« Dès mon premier cours, Julien m'a donné confiance et m'a laissé voler seul. Il est un excellent instructeur, passionné et soucieux de partager ses connaissances en toute sécurité. Son expérience en tant que pilote dès l'âge de 15 ans lui confère une profonde expertise qu'il transmet avec générosité, » confirme Dominique DECROIX.

« Julien incarne l'homme, l'instructeur et l'ami. Son intelligence, sa générosité et son désir de transmettre son talent de pilote en font un modèle de pédagogie et d'humilité. Sa présence rayonnante et son soutien constant créent une atmosphère positive et encourageante pour tous ceux qui le côtoient, » ajoute Olivier AUQUIER.

« Julien, un homme en or, dévoué au club et à aider les autres, incarne la passion du vol. Son dévouement sans faille le pousse parfois à négliger son propre bien-être au profit des autres, mais sa loyauté et son désir sincère de partager sa passion créent un lien profond avec ceux qui l'entourent, » clôture Meggy LAVEINE, notre Présidente !



Comment ta famille perçoit-elle ta passion pour l'ULM ?

Ah ça... comme le dit toujours mon père "Je rêve ma vie et toi vis tes rêves" pour le reste je laisse ma femme et mes enfants te répondre !

"Il y est beaucoup, il passe quasiment toutes ses journées là-bas, le matin il travaille et l'après-midi il est au club, même quand il ne fait pas beau pour réparer les machines, ou passer du temps. On a un avantage, le club équitation est juste à côté, ce qui nous permet de le ramener plus vite à la maison. Il est souvent en contact avec les gens du club par téléphone même à la maison ou sur la route. Il essaie de consacrer les dimanches avec nous. Finalement ce n'est si grave car on peut voler avec lui quand on veut, enfin... quand il a envie ou qu'il ne donne pas de cours... – RIRES ! On adore faire des navigations avec lui quand on en a l'occasion !" nous confient Justine et Philippine ses deux filles.

"Je dirais que c'est une activité qui prend beaucoup de temps. Je ne réfléchis pas à l'heure à laquelle je fais à manger ; il mange quand il rentre. Après, je sais qu'il en a besoin, que c'est dans son ADN, et finalement, j'y trouve aussi mon compte sur le principe du donnant-donnant ! Je trouve également ses idées de sorties combinées ULM / Camping-Car en groupe intéressantes, car cela lui permet d'inclure sa famille et de passer un bon moment avec les copains. Parfois, c'est très chronophage, car il passe beaucoup de temps avec le comité pour s'assurer que le club et les gens s'y sentent bien. Je crois sincèrement qu'il serait malheureux sans ça, car il n'aime pas la solitude. Pour moi, c'est impensable qu'il arrête, car cela fait partie de notre équilibre de couple !" confesse Fanchon sa femme.

"Lui était doué pour le vol à voile, il était malade sauf quand il pilotait lui-même, j'ai toujours admiré ses qualités de pilote planeur au début, il a passé son BIA et il

est vite passé sur avion puis ça a continué. Moi je n'ai jamais volé en ULM et je le regrette aujourd'hui, je trouve qu'il a bien évolué, je trouve magnifique qu'il s'intègre si bien au club et qu'il en soit un moteur. Comme moniteur il est charmant avec ses élèves et je sais qu'il est très apprécié. Je suis très très fier, ça fait vraiment plaisir d'avoir un garçon comme ça !" affirme Guy, son père.

En dehors du travail et de l'aviation, quels sont tes passe-temps ou centres d'intérêt ? Quelles activités te permettent de te détendre et de te ressourcer ?

J'adore bricoler dans ma maison, voyager en camping-car, participer aux activités équestres de mes filles, ce qui rend les journées trop courtes pour tout faire.

As-tu des anecdotes amusantes ou touchantes liées à ta vie en tant que pilote et instructeur ULM, que tu aimerais partager avec nous ?

Lors d'une navigation à Aspres, nous avons survolé les gorges du Verdon. J'étais accompagné d'un pilote confirmé qui faisait face à des problèmes de santé. Passionné par la capture de moments uniques, il adore filmer. Ce jour-là, les paysages étaient tellement exceptionnels qu'il n'a pas eu le temps de sortir son appareil. Cependant, cette expérience restera gravée à jamais dans sa mémoire. Partager ce décor idyllique avec un ancien pilote, en fin de carrière, a été une joie partagée.

En conclusion de cet article, je te laisse le mot de la fin !

L'équilibre entre la famille, le travail et la passion est très compliqué, même si ce n'est pas le cas comme dirait Hélène SEGARA "Y'a trop de gens qui t'aiment..."



Paramoteur et photographie aérienne



Tirage de Portrait



Jérôme HOUYVET

Photographe professionnel spécialisé dans les sports de glisse et le nautisme depuis plus de 30 ans, j'ai eu la chance d'utiliser l'hélicoptère pour réaliser de multiples campagnes de prises de vues aériennes. Il est clairement l'une des plus belles inventions de l'homme pour la photographie vue du ciel... mais il a aussi beaucoup d'inconvénients, ne serait-ce que son coût d'exploitation hors d'atteinte pour bon nombre d'entre nous.

En 2006 après avoir écumé une partie des plus beaux spots du monde, m'est venu l'idée de réaliser un livre de photographies aériennes au-dessus de mon département la Manche... Après avoir étudié la question, réalisant le coût et le fait qu'il n'y avait pas d'hélico disponible au bon endroit, il a fallu me rendre à l'évidence que j'allais devoir trouver un autre moyen de voler. L'ULM pendulaire est apparu comme étant une première piste, mais une fois de plus je ne trouvais pas de pilote assez proche de chez moi.

Le premier copain qui m'a parlé du paramoteur est passé pour un fou... mais après quelques recherches passionnantes je me suis rendu compte que cette petite machine avait peut-être un potentiel adapté à mon projet. L'homme qui m'a conforté dans mon choix s'appelle Francis Cormon. Photographe aérien, basé

dans l'Eure, il utilisait le paramoteur depuis quelques années déjà. Un coup de fil plus tard j'étais décidé à entreprendre le début de ma formation, motivé par les encouragements de Francis.

Quel bouleversement dans la vie d'un pilote lorsqu'il quitte le sol, seul à bord pour la première fois... et en paramoteur ça se passe dès le premier vol !

Étais-je fait pour ça ?

Nul ne le sait, mais mon instructeur à la radio n'a pas réussi à me convaincre de redescendre avant 45 minutes tellement je me régalaïs là-haut. Dès le troisième vol, je lui demandais l'autorisation d'emporter mon appareil photo afin de vérifier (enfin) si tout ce que j'avais imaginé était réalisable : à savoir, voler avec simplicité, sécurité, lâcher les commandes, tenir un



Baie du Mont-Saint-Michel (Manche — Normandie — France)



boitier reflex dans les mains et faire des images, je devrais dire des photographies aériennes. Sans aucun doute l'un des plus beaux jours de ma vie ! Je venais d'acquérir une des plus grandes libertés imaginables : celle de m'affranchir de l'apesanteur, de pouvoir décoller d'un champ ou d'un bout de plage et de découvrir la terre vue du ciel sans dépendre de qui que ce soit si ce n'est de Dame Météo !

Pour avoir testé un grand nombre d'aéronefs et de moyens divers et variés dans de nombreux domaines pour la photographie aérienne, je n'ai pas peur d'affirmer que le paramoteur est un des meilleurs « outils » existants. Bien sûr sa mise en œuvre n'est pas tous les jours aussi simple qu'il n'y paraît. Les conditions météo sont très impactantes et son domaine de vol est très limité. Et même les jours les

plus calmes ne sont pas toujours synonymes de réussite : celui qui n'a jamais raté plusieurs décollages de suite au petit matin, lorsque le vent quasi imperceptible tourne sur lui-même, assimilant le gonflage de l'aile à une partie de roulette russe, lève le doigt. Une fois l'aile trempée et très alourdie car retombée deux ou trois fois dans l'herbe imbibée de la rosée matinale, le pilote fatigué de se trimballer 30 kg sur le dos commence à douter, lui aussi trempé de sueur car trop couvert (il s'était habillé pour le vol pas pour tester des départs répétitifs de 100 m haies). La plupart des pilotes normalement constitués lâcheront l'affaire après la 4ème tentative avortée. Cela m'est arrivé, j'ai interprété cela comme un signe : le ciel ne voulait pas de moi ce jour.





Calvados — Normandie — France

D'autres fois, c'est la météo un peu trop optimiste qui vous aura fait rêver d'un doux vol... Arrivé sur le terrain, la manche à air horizontale vous fera vite comprendre que le vent est bien trop fort pour envisager le moindre décollage en paramoteur. Nous n'aborderons pas les multiples tracés de nos petits moteurs. Non un moteur deux temps, ce n'est pas un Rotax. On rêve de machines les plus légères possibles, elles le deviennent mais sont de plus en plus sensibles, fragiles, voir susceptibles.

Une fois les bonnes conditions réunies (pilote en forme, météo adéquat, matériel vérifié) le paramoteur est parfaitement adapté à la prise de vue aérienne y compris professionnelle.

Que des avantages...

Le premier avantage est évidemment son coût d'exploitation très raisonnable. Rapporté à l'heure de vol, je pense qu'il est imbattable ! Transportable facilement à l'arrière d'un véhicule vous ne dépendez plus de personne et encore moins d'un pilote puisque c'est vous qui allez tout faire. Car oui, on peut piloter en sécurité et utiliser un boîtier photo de qualité, le tenir à deux mains tout en continuant à maintenir altitude et trajectoire. La manipulation du matériel photo est presque aussi aisée qu'à terre à condition de prendre quelques précautions comme celle de sécuriser son appareil à l'aide d'un petit bout de suspente afin d'éviter de faire du largage involontaire.

Question matériel photo,

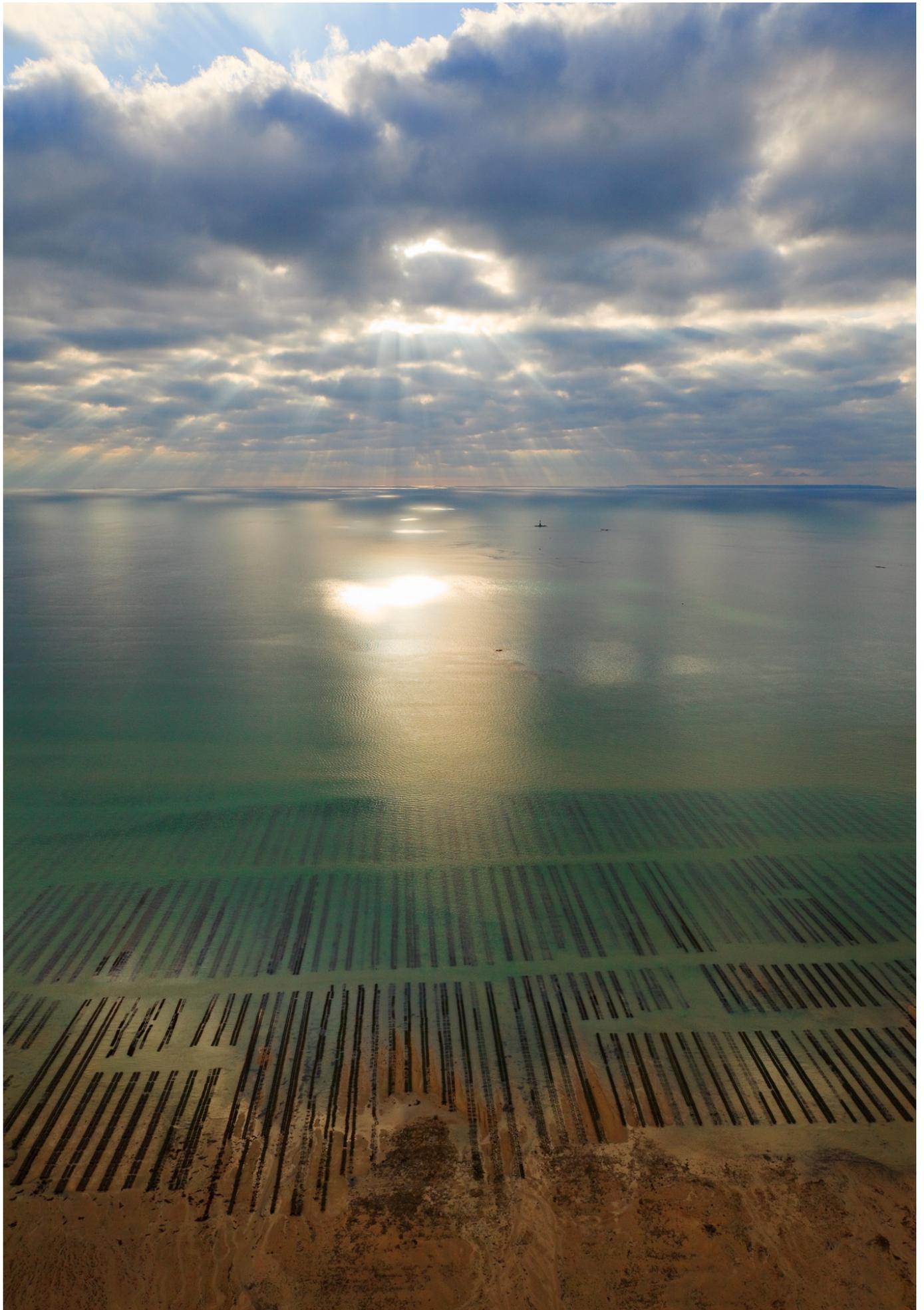
J'emmène toujours deux boîtiers de type Reflex ou Hybride, deux objectifs, un 16-35 mm et un 70-200 mm et parfois un 300 mm en supplément. Le matériel est protégé par deux petites sacoches que je porte grâce à un harnais. Tout est rangé au déco et à l'atterrissage pour éviter de casser en cas de glissade à l'arrivée (ça arrive même aux meilleurs sur des terrains humides). Je vois régulièrement décoller des pilotes avec un reflex autour du cou sans protection... bonjour le boîtier dans le nez en cas d'atterrissage un peu sport ! De plus les sacoches me laissent de la place pour emporter GPS, radio aéro, batteries de rechange, cartes mémoires, et même une ou deux petites Pom'potes pour les longues balades.

La vitesse limitée du paramoteur devient un sacré avantage quand il s'agit de photographier : Il est plus facile de cadrer proprement à 35 qu'à 90 km/h... On a le temps de composer, varier les angles, et même changer de boîtier lors de l'approche d'un sujet (quelques vues au télé en approche, et d'autres au grand angle lorsqu'on est pile au-dessus). Question sécurité, et sous réserve de détenir une dérogation de vols rasants, on peut se permettre d'opérer à des hauteurs de vols « plus basses » et avec une marge de sécurité plus large qu'avec un pendulaire ou un trois axes. En cas de panne moteur et avec un terrain adapté sous les pieds, on est plus confort en paramoteur

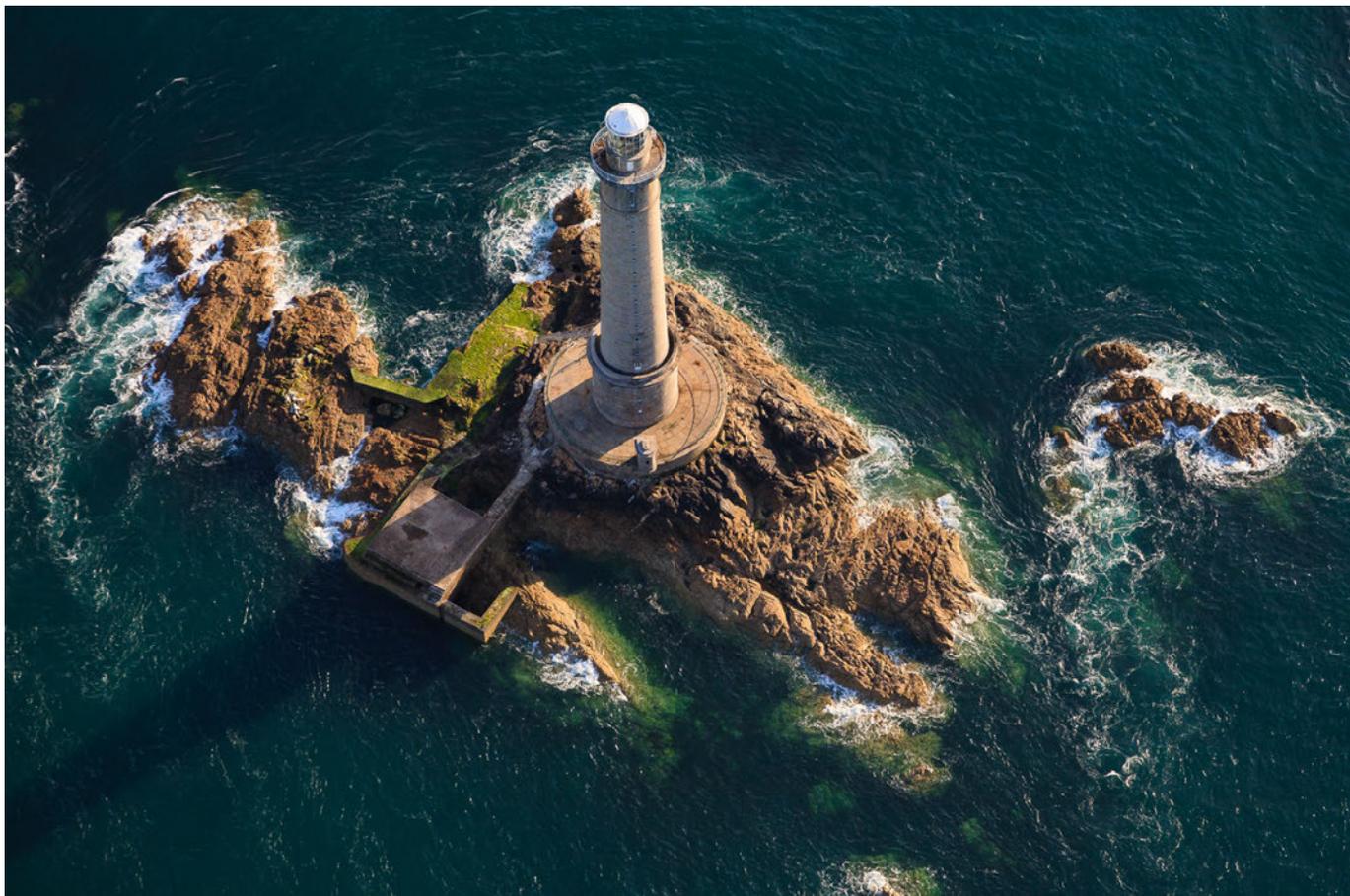


Phare de Gatteville (Manche — Normandie — France)





Blainville sur mer Côte ouest du Cotentin (Manche — Normandie — France)



La phare de Goury au Cap de la Hague. Vol au-dessus du littoral du Cotentin (Manche, Normandie, France)



Baie du Mont-Saint-Michel (Manche – Normandie – France)

qu'avec n'importe quelle autre machine. Attention, je ne dis pas qu'il faut compter là-dessus et faire n'importe quoi. Une (belle) photo ne vaudra jamais une prise de risque inconsidérée et il faut toujours garder une marge de manœuvre bien supérieure à ce que l'on imagine. Bizarrement une fois le moteur coupé ça descend bien plus vite que tout ce qu'on a imaginé pendant que le moteur ronronnait.

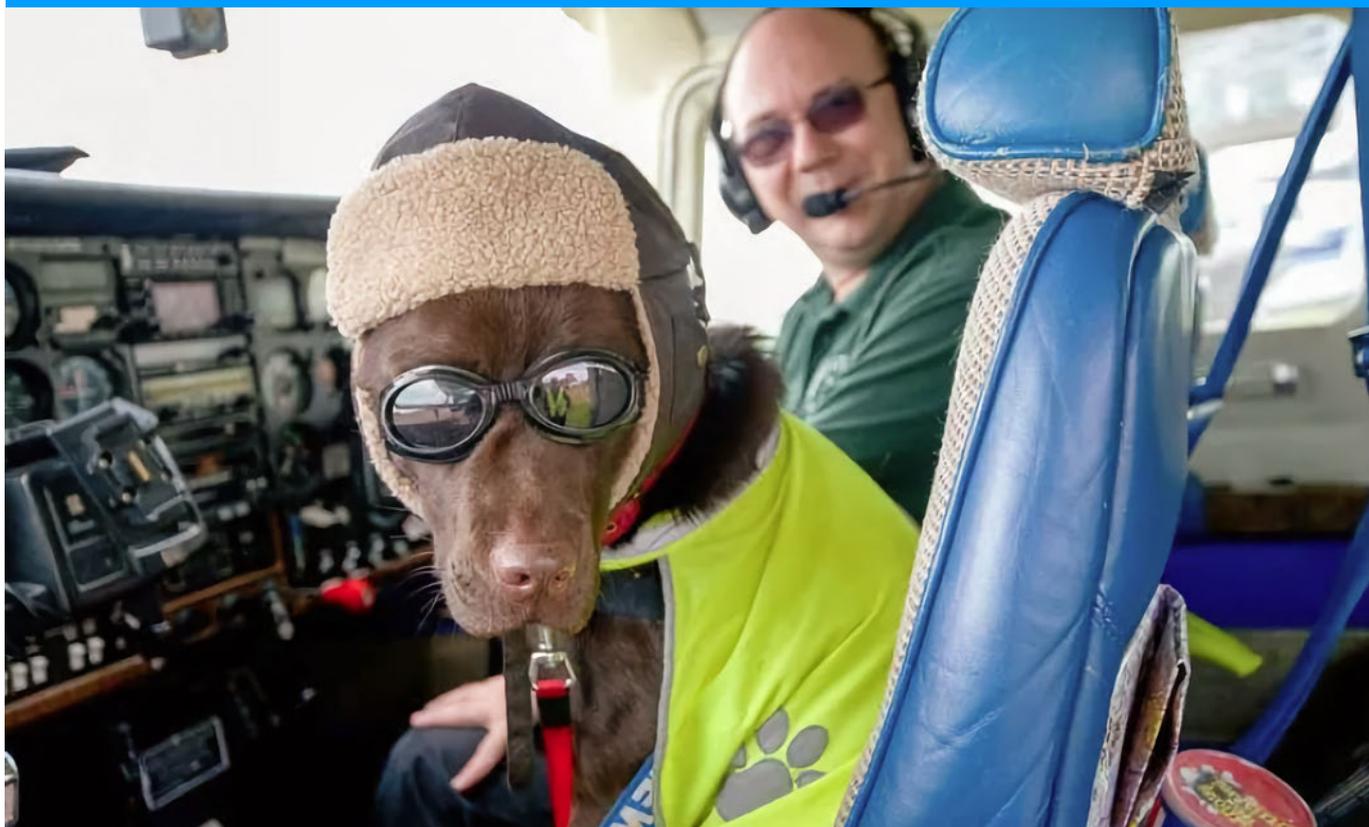
Cet engin aérien m'a offert la liberté et la possibilité de redécouvrir ma région sous des angles inédits et avec une souplesse inégalée en toute indépendance. Avec un budget raisonnable j'ai pu réaliser des milliers de photographies aériennes, une dizaine de livres photos entre la Normandie et la Bretagne. J'ai pu voir les choses autrement, avec lenteur et en sécurité.

Ce que je retiens après 18 ans de vols paramoteur c'est que l'une des qualités principales d'un pilote (si ce n'est LA qualité principale) est de savoir renoncer face aux conditions douteuses, météo limite, moteur présentant des signes de faiblesses... ne pas céder à la tentation d'y aller quand même et regretter quelques minutes plus tard d'être en l'air. L'un des pièges est assurément celui de vouloir absolument ramener une image, surtout dans le cadre d'une commande professionnelle, et de s'arranger avec la sécurité. Le cône de sécurité est souvent sous-estimé, en particulier en bord de mer, la tentation de s'approcher plus près du sujet est un piège, il faut savoir quitter les yeux du viseur et conserver un regard général sur la situation et l'environnement extérieur.

Jérôme Houyvet - www.jeromehouyvet.com



L'emport passager (il faut être deux)



Un vol, une histoire



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.

Bon alors là, ça ne rigole plus.

Enfin, si un peu quand même. Alors oui ça ne concerne pas celles et ceux qui n'aiment pas les gens. Vous avez votre brevet ulm et ça c'est bien !!! Mais si tu veux aussi raviver la flamme et la libido de ton couple, lui donner des sensations en vol (ou pour un premier « date ») alors il te faudra passer la qualif emport passager !!!

Cependant il faudra bien te préparer avant. Faire des heures en solo pour maîtriser tes loopings, passer entre deux éoliennes ou sous une ligne à haute tension en rasant les vaches. Puis ce n'est pas tout, tu devras prendre confiance à la radio et gérer le circuit, le trafic. Savoir lâcher des jurons quand les PPL feront des tours de piste plus larges que toi. Obligé de cadencer en vent arrière et de faire une longue finale. La loose quoi. Bref tu l'auras compris tout cela n'est pas superfétatoire (oui je peux aussi avoir un langage soutenu). Si tu veux te la jouer en mode Maverick, il te faudra faire tes preuves.

Puis un jour, quand ton instructeur daignera se pencher sur ton cas il y aura ta petite évaluation. Bon il te loue son appareil c'est déjà un signe de confiance (parfois tu verras des gouttes de transpiration sur son front mais c'est normal...).

Au bout de combien de temps ?

Alors mon mignon, ma mignonne ça va dépendre de chacun mais n'hésite pas au bout de 40 heures de lui rappeler qu'il t'a ghosté de sa mémoire...

Ton instructeur préféré — indicatif Viper (Top Gun si tu n'as pas la réf pauvre mécréant) pourrait très bien te demander : alors ton premier passager vient d'arriver à l'aérodrome. Que fais-tu ? Alors là j'espère que tu as préparé ton coup car il y a des choses à dire. Voici les conseils de Yoda (Attends j'ai 10 passagers à mon actif... eh oh c'est bon quoi...) :



- La prévol avec lui/elle tu effectueras,
- Rassurer tu feras,
- Savoir comment se positionner tu indiqueras,
- Montrer ou s'accrocher en cas de peur tu désigneras,
- Faire de l'humour tu pratiqueras,
- Expliquer ce que tu vas faire tu détailleras,
- Lui dire : la peur n'exclut pas le danger tu citeras,
- Ne pas parler dans la bonnette du casque sur le circuit tu diras,
- Ne toucher à rien tu imposeras.

Bon aller je vais m'arrêter là, le reste c'est de l'expérience. Le facteur humain tu devras t'y coller de toute manière. Je n'ai pas encore expérimenté le

mouchard de 8 ans qui déblatère pendant tout le vol et qui pose des questions à se tirer des balles en tour de piste. Dis-toi qu'on ne peut pas tout contrôler dans la vie, certains aimeraient mais ce n'est pas possible. Une chose est sûre, quand tu effectueras ton premier vol avec une personne que tu aimes, qu'une fois au sol tu verras son sourire d'une oreille à l'autre, tu te diras : mission accomplie. Un souvenir aussi tenace que ton lâché solo.

C'est ça l'ULM. Le partage.

Bisous mouillés et bruyants de Topper Harley (encore une réf) et bons vols à toutes et à tous.

Raphaël.





Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne « l'Appel du Rotax » mon rêve d'aviation.

On en avait fait grand bruit au mois d'octobre, en 2024 la Grande Course reverra le jour.

Le concept des années 80 était absolument charmant : une course de 48 h pour parcourir le maximum de kilomètres en ULM. Tous les coups sont permis, sauf voler de nuit et se poser sur un aérodrome ou une base ULM.

Vâchage obligatoire pour tout ravitaillement, pour le reste, débrouillez-vous...

L'idée était brillante, mais malheureusement, on ne peut plus lâcher une vingtaine de zozos qui volent avec des toiles de tente dans le très respectable espace aérien français sans remplir un dossier aussi gros qu'un annuaire, (et le faire valider par des gens qui n'ont aucun sens de l'humour.)

Pourtant, il y avait de l'idée...

Oui, cette idée qu'il n'ait nul besoin de règles alambiquées, d'arbitrages complexes, de comptage de points, pour faire de l'ULM une discipline sportive fort intéressante.

On me le rappelle souvent, l'ULM est un sport, puisqu'il dépend du ministère de la jeunesse et des sports. À voir l'âge et la silhouette du pilote moyen, je me demande bien où est la jeunesse et le sport dans l'ULM.

Pourtant, que ça vous plaise ou non, la Grande Course était une compétition où les fabricants d'ULM venaient démontrer que leur machine était bien la meilleure...

Évidemment, une compétition bien différente de ce qui se fait de nos jours.

Personnellement, j'ai toujours trouvé que c'était extrêmement réducteur de faire de l'ULM un sport où on cherche à savoir lequel des pilotes est le meilleur à se poser entre deux lignes blanches.

Et j'ai bien tort, car les compétitions sont avant tout l'occasion de se fendre la poire. En plus, si tu viens en pendulaire, tu n'es pas à l'abri de faire un podium, si vous voyez ce que je veux dire...

Mais trêve de sarcasmes, j'avais promis de bien me tenir... et revenons à notre grande course 2024.



Compétition ou pas compétition alors ?

Pas vraiment. L'idée est assez simple. On se retrouve le 11 septembre au matin (ou la veille) sur le terrain de départ dans le Perche.

Les braves organisateurs fournissent une carte avec un nombre important de points où se poser (principalement, des bases ULM privées, des pistes connues, des aérodromes, mais aussi quelques pistes occasionnelles : champs, terrains vagues, hippodromes...). Des pistes occasionnelles qui nous seront autorisées pour la durée de la Grande Course.

L'idée est de rallier un maximum de pistes dans les 3 jours, en volant en autonomie.

En autonomie ? Qu'est-ce que ça veut dire ?

Ça veut dire que vous devez gérer votre intendance à savoir votre avitaillement, votre alimentation, votre couchage. C'est le côté aventure de la Grande Course. (On n'est pas contre vous voir marcher sur le bord de la route avec votre bidon d'essence).



Geocaching, tracking et réseaux sociaux

Pour pimenter le truc, on vous demandera de récolter sur chaque piste un macaron que vous pourrez coller sur votre zinc, histoire de prouver que vous y êtes passé. (C'est ce qu'ils appellent le geocaching...)

Pour ne pas se sentir seul et pour voir l'évolution des copains, on pourra suivre les participants sur une appli spéciale Grande Course mise à notre disposition par Safesky. Merci à eux...

Et pour partager l'aventure avec les internautes, on vous demandera de poster régulièrement des petites vidéos de moins de 30 secondes tout au long de votre périple. Bien sûr, plus il vous arrive des galères, plus on est clients...

À qui s'adresse la Grande Course 2024 ?

N'importe quel pilote ULM de n'importe quelle classe peut participer à la Grande Course 2024. Ce n'est pas une course de vitesse ou de distance. L'objectif de chaque pilote est de déterminer son programme en fonction de sa machine, ses compétences et la météo.



L'idée est de vivre une aventure aérienne seul ou avec des copains, à son rythme, y trouver son plaisir, se challenger un peu bien sûr et le partager à travers les plateformes média.

Pour moi, l'ULM est une activité de plein air. Je veux le faire à bord d'une machine ouverte, tendance tout-terrain et dormir sous l'aile.



Pour d'autres, ce sera l'occasion de faire le tour des châteaux de la Loire dans une machine rapide et de dormir tous les soirs dans un hôtel différent.

Certains vont rayonner en paramoteurs dans les bases qui environnent le point de départ et revenir chaque soir à un camp de base.

L'idée est quand même de se retrouver tous ensemble le vendredi soir pour fêter la fin de la course...

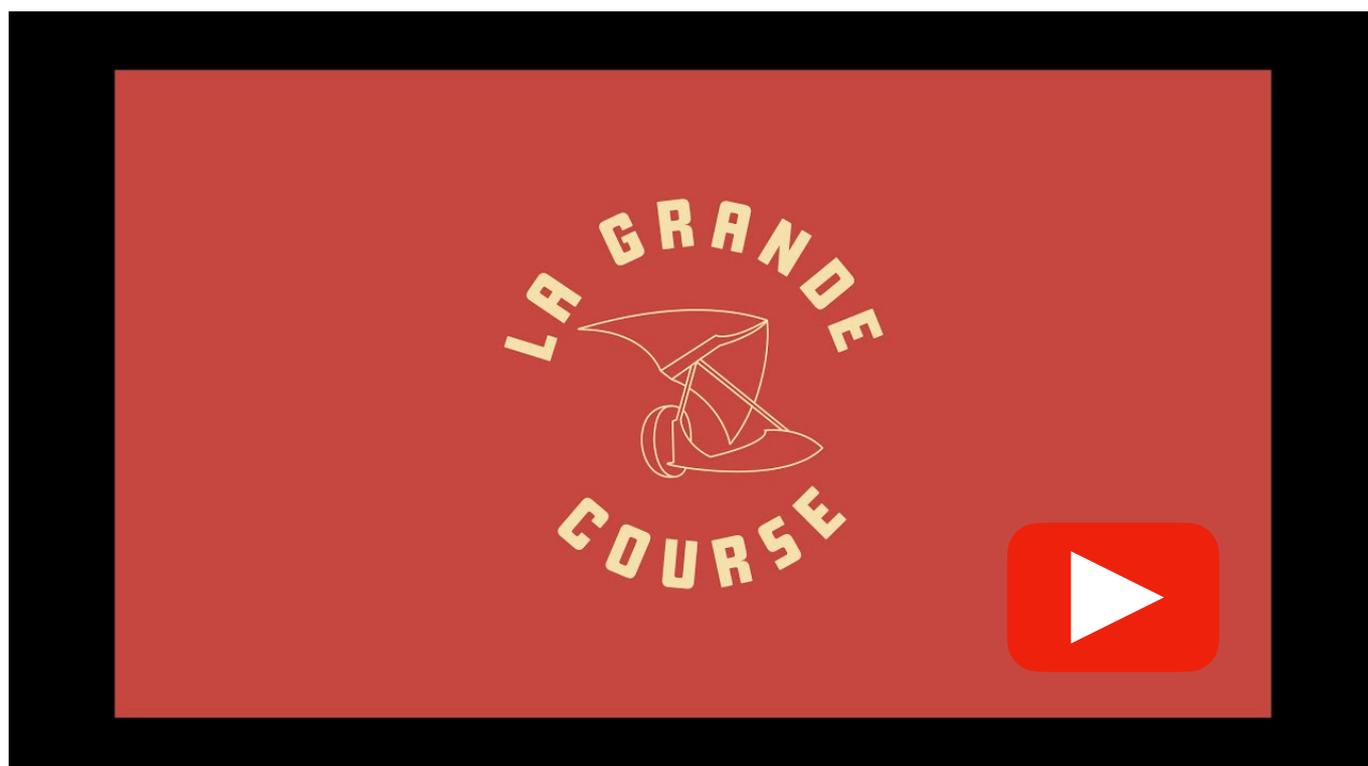
On tient à mettre l'accent sur le côté ludique de cette Grande Course 2024, c'est pourquoi on s'est empressé de l'annoncer en octobre 2023 pour laisser le temps

aux pilotes de retaper un vieux Wheed, Chikinox, ou Quicksilver, parce que ces machines-là sont très fun à piloter et correspondent bien à l'esprit de la Grande Course 2024.

Voler le nez au vent à basse altitude (mais dans les clous bien sûr), c'est l'idée première. C'est pour ça que c'est aussi très adapté aux paramoteurs...

Bref, on est en train de mettre tout ça en place et les inscriptions seront ouvertes le 15 mars sur le site internet de la Grande Course 2024.

www.grandecourse.fr



Dans vos agendas !



Quand : le samedi 2 mars
Quoi : Journée découverte Paramoteur
Où : Base ULM du BEGO – LF5658
LE BEGO - PLOUHARNEL, 56340



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



Quand : 22 mai au 4 juin 2024
Quoi : Rallye ULM TUNISIE 7 / 2024
Où : Tabarka
Tunisie



Quand : le 26 mai 2024
Quoi : UN AVION DANS MA VILLE À ARRAS
Où : Aérodrome d'Arras - Roclinourt Chemin de Blangy,
ROCLINCOURT, France
Plus d'infos à venir mais c'est avant tout l'occasion de découvrir
le club ULM de nos amis «LES GODASSES VOLANTES» !



Quand : 5-6-7 juillet 2024
Quoi : Rassemblement Rétromultiaxe Dit "Rmx24"
Où : Base ULM de Sainte-Thorette LF1853
La Perrière, Sainte Thorette, France
Que vous soyez Pilote de multiaxe ancien ou que vous rêviez
de le devenir, que vous soyez intéressé par l'histoire de l'ULM
ou curieux de nature, alors ce rassemblement est fait pour vous !