

Paramoteur

Pendulaire

Multiaxe

Autogire

Aérostat

Hélicoptère

la Gazette de PULM

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



Essai machine :
le Calidus de chez AutoGyro | Page 8

Mensuel

10

Novembre 2024



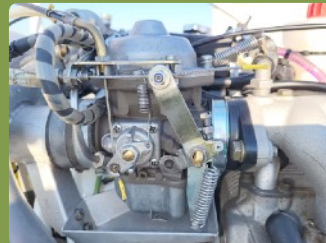
Les cimes au bout
des ailes. Osez la
montagne !

Page 6



Biogaz4Life

Page 14



Technique :
Les Brides
d'admission

Page 17



Rencontre insolite
à Albert Bray

Page 28

Sommaire de la Gazette du mois de novembre 2024

L'éditorial de la rédaction	page 4
Les cimes au bout des ailes. Osez la montagne!	page 6
Essai machine : le Calidus de chez AutoGyro	page 8
De travers, ça vole moins bien!	page 11
Biogaz4Life	page 14
Kambouis vulg'air - Les Brides d'admission	page 17
Eden interdit	page 20
Beyond Prut River	page 23
Rencontre insolite à Albert Bray	page 29
Le café/croissant des Ailes de Persan	page 32
Le Casque et la Plume... ..	page 34
Le bazar de la Gazette	page 35



Pour toutes vos opérations de mécanique
Respectez le Couple de Serrage



**« LE COUPLE LE PLUS EN VUE
DE TOUT L'ATELIER... »**

DE LOUI GALLETIER... »
« LE COUPLE LE PLUS EN VUE

Editorial



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...

Petit-Maigrelet en 7^e Classe

Asseyez-vous confortablement et laissez-moi vous distraire en vous contant une histoire merveilleuse...

Il était une fois, dans la belle et grande famille de l'Aviation, un petit maigrelet qui avait du mal à trouver sa place. Tout le monde se moquait de lui. Il n'était pas cher, il n'était pas beau, il était maladroit et n'avait pas les codes pour se mouvoir aisément au sein de cette belle et grande famille.

Cependant, malgré tous ses défauts, Petit-Maigrelet arrivait, par sa simplicité et sa sympathie, à se faire plein de copains. Comme lui, ses amis n'étaient pas beaux, étaient maladroits et ne maîtrisaient pas les codes. Cela n'empêcha pas cette joyeuse bande complice de s'agrandir et de fédérer de plus en plus autour d'eux.

La jalousie et la peur de se faire submerger par ce groupe de radieux affreux commencèrent donc à s'immiscer de plus en plus au sein des autres membres de la belle et grande famille.

Un beau jour, afin de rappeler à Petit-Maigrelet qu'il n'avait pas le droit de prendre autant de place, ils décidèrent de lui tendre un piège. Ils lui proposèrent de

devenir comme eux : plus beau, plus cher et moins maladroit. Ils lui confectionnèrent de nouveaux vêtements, tout en carbone et en titane, lui installèrent une turbine révolutionnaire qui consommait à peine deux fois plus de carburant que son ancien moteur et lui créèrent un nouveau terrain de jeu : é qué s'appellerio ULM Spéciaux.

Aveuglé par tant de luxe et de paillette, Petit-Maigrelet ne se rendit pas compte, tout de suite, du piège qui se refermait sur lui... Toute sa famille lui ayant promis que rien ne changerait et qu'il aurait toujours le droit de jouer avec ses anciens copains dans son vieux terrain de jeu, il ne fit pas attention qu'à ces beaux vêtements étaient malheureusement accrochés de petits messages annonçant : » formation spécifique » « nombre d'heures minimum obligatoires » « carnet de vol journalier » « prix de l'heure de vol exorbitant » « entretien obligatoire par du personnel habilité »...

Aujourd'hui, Petit-Maigrelet ne se reconnaît plus, Il regrette amèrement ces nouveaux vêtements. Ses anciens copains, ceux qu'il aimait tant, se font de plus en plus rares et son ancien terrain de jeux, trop vaste et trop libre, s'apprête à s'évaporer pour toujours...

Il reste toutefois encore un espoir à Petit-Maigrelet. Sur l'étagère de la responsabilité individuelle, conservée jusqu'alors, sont pliés soigneusement ses anciens vêtements. L'histoire ne nous dit pas encore s'il aura le courage de les revêtir... Petit-Maigrelet va-t-il réagir à temps ?

Je me permets, pour conclure cet édito, d'emprunter une tirade à Charles Perrault (écrivain du 17e siècle) issue du conte du Petit Poucet et qui dit :

Mais si l'un d'eux est faible ou ne dit mot, on le méprise, on le raille, on le pille. Quelques fois cependant c'est ce petit marmot qui fera le bonheur de toute la famille.

Comme quoi, la grande Histoire aura connu des Perrault bien plus visionnaires que d'autres...

Les cimes au bout des ailes. Osez la montagne !



Stéphane Roche

Ayant grandi dans les vapeurs 2 temps de Weedhopper depuis 1981, je partage mes vols entre machines historiques et FK14B2. J'ai la passion du vol mais également celle du partage et l'envie de contribuer à mon niveau, à la redynamisation de notre discipline.

Voler en montagne, c'était un rêve de même ! Quand on pratique l'ULM, on pense « Liberté » mais on est vite rattrapés par les limites de nos compétences, et surtout celles de nos connaissances.

Il y a ceux qui se diront : « de toute façon, ça ne doit pas être sorcier ! Voler en plaine ou en montagne, c'est du pareil au même ! », et ceux qui penseront que : « c'est mort ! Je n'aurai jamais le niveau pour aller me coller entre 2 parois rocheuses ! ». Aux premiers comme aux seconds, je dirai simplement une chose, à savoir que voler en montagne, cela s'apprend ! Les clubs montagnards ou proches des massifs regorgent d'instructeurs ultras compétents disposés à vous « dégoûder les ailes » dans cet environnement singulier.

« Zeb », un gars en or, super pédagogue et pilote au top !

Je ne pourrai détailler ici tout ce que j'ai pu retirer du vol que j'ai eu la chance d'effectuer avec ZEB

(ANTIPODES à VAL CENIS, Parapentiste qui a fait notamment le sommet du K2 en juillet 24, instructeur sur FK14B2 et Hélico classe 6) mais je peux vous dire que voler avec un instructeur fait juste partie des mesures les plus basiques à mettre en place, même si la réglementation ne nous impose rien en la matière. Vous trouverez d'ailleurs le REX de mon vol en vidéo.

Mettre le bon sens au service de la sécurité de nos vols n'est jamais un mauvais placement, alors foncez, faites-vous plaisir en toute sécurité ! Les paysages somptueux que vous découvrirez en valent vraiment la peine. Bons vols à tous !



Essai machine : le Calidus de chez AutoGyro



C'est à bord d'un autogire que La Gazette vous embarque pour une expérience aérienne sans équivalents avec l'essai du Calidus de chez AutoGyro.

Pour ce vol d'essai, c'est Ludo, notre pilote, qui s'est chargé de prendre les commandes. Et autant dire qu'il ne s'est pas fait prier pour nous offrir une

démonstration en vol. Connaissant parfaitement la machine, il l'a pilotée avec son aisance habituelle.

Le Calidus, un des modèles phares de la classe 4, est un biplace en tandem, équipé de moteurs Rotax 912 ULS, 914 UL ou 915 iS, selon les configurations. Son habitacle entièrement fermé offre confort et protection, que ce soit pour des balades aériennes ou des vols plus techniques.



Polyvalent et robuste, ce gyrocoptère séduit par sa manœuvrabilité et ses performances, faisant de lui un incontournable pour les amateurs de voilures tournantes.

Dans la vidéo de notre essai, nous détaillons toutes les spécificités de cette machine, de sa

conception aérodynamique à ses caractéristiques de vol. Le Calidus reste sans conteste un des « must » de sa catégorie, offrant une expérience à la fois sécurisée et grisante pour les passionnés d'autogire.



**FAITES DU BRUIT AVEC LE
NOUVEAU POT D'ÉCHAPPEMENT**

TCHAO TYMPAN



**"POUR VOTRE SÉCURITÉ ET CELLE DES AUTRES,
FAITES-VOUS ENTENDRE... DE TRÈS LOIN !"**

FAITES-VOUS ENTENDRE... DE TRÈS LOIN !
„POUR VOTRE SÉCURITÉ ET CELLE DES AUTRES“

De travers, ça vole moins bien!



Claude Cordelle

Pilote de Pendulaire, 3 Axes et Autogire basé à Épernay, en Champagne.

Avec mon copain Pascal, on avait décidé de participer au Rallye Hannibal organisé début juin par l'association Air du Temps basée à Mondreville LF7752. Près de 5000 km à travers la France, l'Italie, la Sicile avec retour à Épernay en 10 jours de vol sur 13 jours de voyage.

On était 5 multiaxes et 8 autogires. Le MCR et le VL3 volaient ensemble, les 3 autres multiaxes volaient plutôt individuellement et les 8 autogires ont vite formé un groupe emmené par Laurent, le seul à l'aise avec la radio en Anglais!

J'étais cool...

Il faisait beau, on avait quitté la très agréable base de Catalabiano nichée au pied de l'Etna pour amorcer notre retour. À nouveau la magie d'une traversée du détroit de Messine, entre la Sicile et la pointe de l'Italie puis vol au-dessus de la Calabre, la région la plus au sud de l'Italie. Je suis numéro 6 dans notre groupe des 8 giros, je suis seul dans ma machine, ça vole bien, je profite, je rêve, tranquille...





On approche de Sibari...

Bon, c'est bien beau de voler décontracté, mais il est temps de reprendre ses esprits et de se préparer à l'intégration sur ce terrain de Sibari pas forcément facile à trouver... Je me remémore les quelques annonces indispensables à faire en anglais... je règle ma bonne distance avec le giro précédent...

Et d'un seul coup, mon giro se met en travers!

Qu'est-ce qui se passe? je ne comprends pas, le nez de mon Eclipse est complètement à droite, je vole complètement en crabe... Je réduis un peu les gaz pour ralentir ma vitesse dans cette position pas confortable,

j'en laisse assez pour compenser la traînée et je réussis à le tenir tant bien que mal dans cette situation... mais qu'est-ce qu'il peut bien se passer? !!! Je ne me trompe pourtant pas de sens dans les pieds «je pousse la bille et je tire la ficelle» j'appuie bien mon pied gauche à fond pour tirer la ficelle... je dois avoir la commande de gouverne de direction décrochée...

Je préviens les autres à la radio «Les copains, je suis en galère, ma machine est complètement de travers, laissez-moi m'intégrer entre vous en vent arrière, je ne sais pas combien de temps je vais pouvoir tenir comme ça!» Je me dis que ça va être compliqué de se poser avec la machine de travers comme ça, mais qu'il va



bien falloir le faire... Après tout, en giro, si on gère bien les gaz, on arrive à se poser pratiquement sans rouler... à moi d'être bon, si je pose façon hélico, sans rouler, le giro ne se couchera peut-être pas.. ! De toute façon, c'est ma seule solution... Et c'est là qu'à la radio les premiers pilotes posés annoncent que le vent de travers avait maintenant une légère composante arrière! Il ne manquait plus que ça! et j'appuyais toujours à fond du pied gauche pour espérer redresser la machine, mais rien ne se passait... Cet atterrissage ne va pas être de tout repos!

Enfin, ma cervelle se réveille...

Mon pied droit appuie bien sur le palonnier, mais mon pied gauche appuie sur le radiateur de chauffage installé devant les palonniers!! mon pied gauche était resté sous le palonnier, dans ma position de vol décontracté...

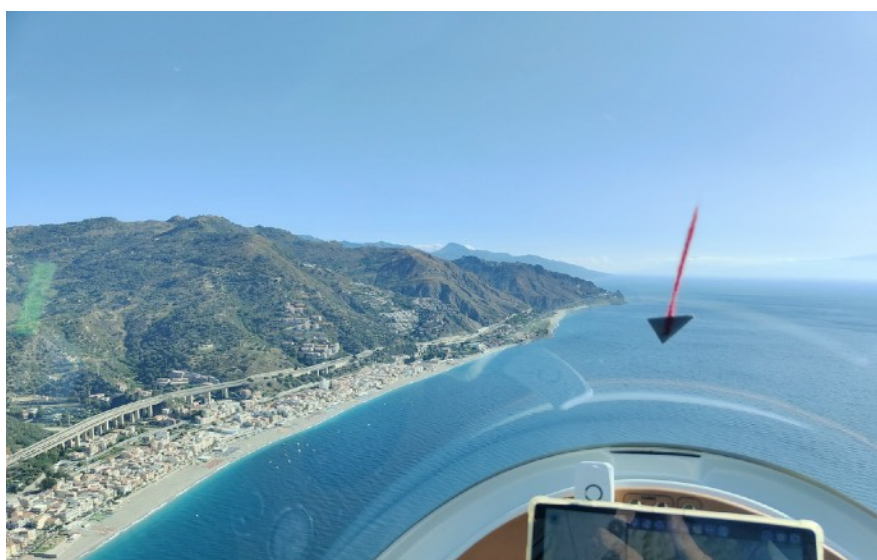
Pas de commande de gouverne décrochée, mais un idiot de pilote qui n'avait remis qu'un pied sur les palonniers au lieu des deux!

Quel bonheur quand j'ai remis le pied gauche sur le palonnier!

Mon cauchemar était terminé...

Combien de temps il avait duré? Je n'en sais rien, mais il m'a semblé bien long! Ma machine était maintenant revenue bien dans l'axe... Que le pilotage était redevenu facile!

Tout penaud, j'ai annoncé à la radio que mon problème était résolu et que tout allait bien! J'ai posé normalement, et j'ai attendu d'être au parking pour raconter ma connerie! Ouf, machine pas cassée, bonhomme entier, tout était pour le mieux! Juste une anecdote supplémentaire qui montre que même avec 3000 h au compteur, on peut vite se mettre en difficulté pour un simple manque d'attention!





Christophe Guyon

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

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

Ouvrir les routes du biogaz pour un avenir durable

Fondée par une équipe d'ingénieurs agronomes passionnés, Biogaz4Life est une association loi 1901 avec une mission simple, mais ambitieuse : promouvoir le biogaz, ses usages et, plus particulièrement, sa filière la plus vertueuse, la méthanisation agricole. Aux commandes de cette aventure, Théophile Mini, ingénieur en agriculture et amateur de sensations fortes. Après avoir réalisé que son sport préféré, le parachutisme, n'était pas des plus écologiques, Théophile a décidé de dédier son expertise à une cause plus durable : le développement du biogaz.

Une mission, une vision : transformer la mobilité avec le biogaz

La mission de Biogaz4Life est claire : ouvrir les routes du biogaz et développer des solutions pour la mobilité verte, l'économie circulaire, et la transition énergétique. Leur crédo? Le biogaz a un rôle crucial à jouer dans la transition écologique, et il est temps de lui offrir la

place qu'il mérite. L'association s'engage ainsi à expérimenter, documenter et diffuser des solutions là où elles auront le plus d'impact, en France comme à l'étranger, du Maroc au Liban.



Théophile devant son DTA Voyageur

Biogaz'Aile : Déployer des ailes pour l'aviation verte

Parmi les projets phares de Biogaz4Life, l'initiative Biogaz'Aile mérite une attention particulière. Alors que l'aviation légère et ultralégère fait face à des défis environnementaux majeurs, notamment avec l'interdiction à venir du plomb dans l'essence d'aviation (Avgas 100LL) en 2025, l'association a décidé de prendre les devants. Leur solution? Du bioGNV (Gaz Naturel Véhicule) pour propulser nos avions, en commençant par la modification d'un moteur d'ULM Rotax 912 pour 2025. Le projet s'accompagne d'un défi de taille : un tour de France 100 % biométhane en 2026, rien que ça!

Innovation sur tous les terrains : le retrofit des véhicules vers le Biogaz.



Mais l'aviation n'est qu'une partie de l'histoire. Biogaz4Life pousse également le concept de retrofit pour véhicules terrestres : voitures légères, bateaux et même avions légers, tout y passe. La célèbre Renault 4L de 1984, rétrofitée au bioGNC en 2021, en est la preuve vivante, arborant fièrement un Crit'Air 1.

Un appel à soutenir la transition verte

Pour réaliser ces ambitieux projets, Biogaz4Life a besoin de soutien. Que vous soyez un particulier ou une entreprise, Théophile compte sur vous pour aider à démocratiser le biogaz et développer des solutions innovantes. Comme le dit si bien l'association : «On n'a pas de pétrole, mais on a des idées».

Contactez Biogaz4Life :

Tél. : +33 6 31 59 32 96

Mail : contact@biogaz4life.com



Toute l'équipe autour du Rotax 912 à injection LAD fonctionnant au Biogaz

Podcast - BioGaz4Life



Kambouis vulg'Air



Les Brides d'admission

Dans la série des pièces à remplacer de façon "récurrente" sur un ROTAX® série 9- il y en deux qui se situent entre les carburateurs et les pipes d'admission. Ce sont les Brides d'admission. Elles sont principalement composées de caoutchouc moulé sur une base aluminium servant pour la planéité de la pièce côté pipe d'admission et à la rigidité pour sa fixation sur cette dernière.



Comment ça marche ??

La bride se positionne entre le carburateur et la pipe d'admission, offrant une liaison souple entre ces deux éléments dans le but de favoriser le fonctionnement du carburateur en



effaçant une partie des vibrations moteur. Elle est fixée par deux vis M8 en 8.8 sur la pipe d'admission et bride le carburateur (d'où son nom...) par emmanchement maintenu par un collier métallique à serrage par vis. Voilà, vous savez tout. Le système est très simple et j'ai presque envie de m'arrêter là ! Ne m'en voulez pas, on arrive en fin d'année et, comme tout le monde, je fatigue un peu...

Bon ok... il y a quand même deux ou trois petites choses à savoir sur ces brides. Je ne vous abandonne pas tout de suite, passons à la pratique !

Côté pratique :

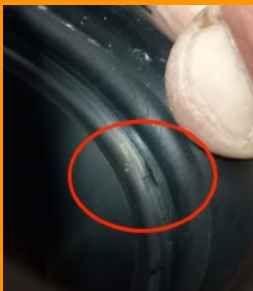
Premièrement, on peut se dire que les brides, étant composées de polymères, entrent dans la famille des pièces à remplacer tous les 5 ans dans les recommandations de maintenance de ROTAX®. Par conséquent, si vous n'avez pas d'information sur un éventuel remplacement de ces dernières depuis 2019, il va être temps d'y penser !



Ce n'est pas la seule opération de maintenance prévue par ROTAX®. En effet, l'effort réalisé par cet organe pendant le fonctionnement moteur est conséquent et peut en favoriser sa détérioration. Les deux dommages les plus fréquents sur les brides d'admission sont l'arrachement du caoutchouc au niveau du plan de joint Aluminium et l'apparition de

crique (fissure) sur l'emmanchement du carburateur. ROTAX® préconise une inspection des brides toutes les 200H de fonctionnement.

Pour cela, il faut déposer les carburateurs et les colliers de serrage des brides. Vérifier, dans un premier temps, en réalisant une pression vers le bas, sur la bride, que le caoutchouc au niveau du plan de joint de la pipe, ne se désolidarise pas de la partie aluminium.



Puis, vérifier qu'aucune amorce de déchirure n'apparaisse au niveau de la portée du collier de serrage. Il faut vérifier la portée à l'extérieur et à l'intérieur de la bride.

• Et enfin, l'opération de maintenance que l'on a détaillée plus haut, préconisée tous les 200H. Pour ma part, vu le temps limité nécessaire à cette opération, je le réalise à chaque maintenance.



IMPORTANT : Si un des deux contrôles fait apparaître une anomalie même minime, changez les brides sans délai.

Ces problèmes de détérioration sont bien connus chez ROTAX®. Ne criez pas au scandale, c'est tout à fait "normal" d'avoir une altération dans le temps des organes souples et c'est, en outre, pour cette raison qu'un système mécanique a besoin de maintenance... ROTAX® a mis trois actions en place pour limiter les risques :

- Depuis quelques années, les brides sont de meilleure facture. Pour savoir si votre appareil dispose des anciennes génération de bride, la référence est notée au niveau de l'emmanchement du carburateur. Si la référence se termine par -89, il s'agit de la nouvelle génération. Si elle se termine par -88, c'est une ancienne. Changez-là.
- Un ressort permettant de limiter les efforts sur les brides est placé entre chaque chapeau de carburateur et les fixations du tube compensateur. Vérifier leur présence à chaque ouverture du capot. Ces ressorts permettent de soulager le poids des carburateurs notamment sur les moteurs ne disposant pas d'Airbox.

Dernière petite chose à savoir. Si vous procédez au remplacement des brides, vous observerez la présence d'un joint torique sur le plan de joint côté pipe d'admission. La bride neuve disposant déjà d'un joint torique, il ne sera pas forcément nécessaire de le remplacer. Laissez-le simplement en place. Ce joint est utile et devra être remplacé dans le cas où vous disposez de coupelles de rétention sous les carburateurs et que ces dernières sont fixées entre les brides et les pipes. Dans ce cas, les deux joints toriques participent à l'étanchéité de l'ensemble en portant de chaque côté de la coupelle.

FLY4LESS

Ecole de Pilotage



***« On n'est pas les meilleurs,
mais on est les moins chers »***

Eden interdit



Hubert Aupetit

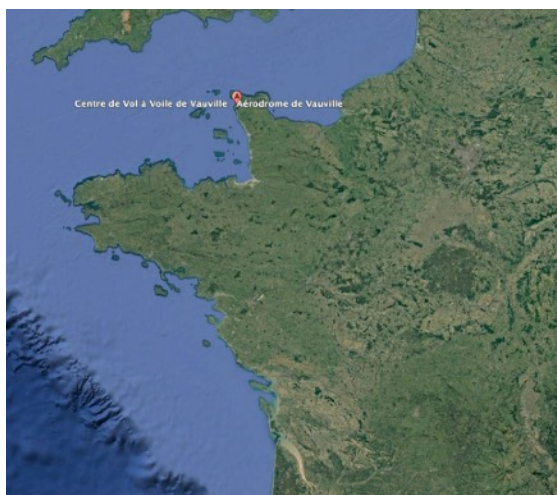
Hubert Aupetit est un pionnier de l'aviation légère et des sports aériens, comme le parapente, le deltaplane et l'ULM. Il a écrit des ouvrages de référence, notamment *Les Visiteurs du ciel*, qui simplifient la météorologie aérienne pour les pilotes amateurs. Aupetit a joué un rôle clé dans la vulgarisation des connaissances sur le vol libre et l'aérologie en France.

Pour les pilotes sensibles aux voluptés du ciel, le terrain d'aviation de Vauville est un paradis. Aussi appelé «camp Maneyrol» en mémoire de son fondateur, il offre une plate-forme d'accueil spacieuse au-dessus d'une plage de sable immense, la plupart du temps quasi déserte, où se retrouvent les amateurs de mer, de vent, de glisse et bien sûr de vol libre. Qui survole Vauville survole l'Irlande : un paysage vallonné d'herbe et de bruyère à l'extrême nord-ouest de la péninsule du Cotentin, face à la petite île anglo-normande d'Aurigny, séparée du cap de la Hague par un saut de puce ULM. Quelques minutes de traversée suffisent à assurer un dépaysement radical. De l'autre côté les rochers sont couverts de fiente par les oiseaux marins, on mange le Sunday roast, on boit de vraies pintes (0,568 l) et

l'on se retrouve au matin, après une nuit sous les étoiles, devant une assiette d'eggs and bacon propre à vous redonner courage pour la traversée retour (ne pas oublier la saucisse et les beans).

Retour vers Vauville?

Hélas non, pour deux raisons. La première est qu'il faut d'abord passer le contrôle d'identité sur un aéroport douanier — le plus proche étant Cherbourg-Octeville. La seconde est que ce terrain historique, qui a vu les débuts de l'aviation avec et sans moteur dans les années 1920, a fait l'objet d'une captation d'héritage (voir encadré). Une petite bande organisée de pilotes de planeurs et d'ULM a obtenu de la municipalité l'exclusivité de gestion du terrain, avec la bénédiction de la DSAC. Sourds à toutes les





Encadré : Les capteurs d'héritage

Faudra-t-il lancer Stéphane Bern sur le coup? On se le demande sérieusement. Vauville fait partie du patrimoine aéronautique. Après une première édition à Combegrasse dans le Puy-de-Dôme en 1922, c'est à Vauville que l'AFA (Association française Aérienne) décida d'organiser l'été suivant un deuxième congrès européen d'aviation expérimentale, ouvert aux planeurs et aux avionnettes, ou avions de faible puissance — en tous points précurseurs de nos ULM actuels. Alexis Maneyrol venait d'y établir, le 29 janvier 1923, un record de durée de 8 h 5 en vol de pente sans moteur.

Le 25 août, pendant le congrès, il battit le record du monde d'altitude en s'élevant à 3822 m sous sa «Moto-aviette» monoplane Peyret/Sergant, un tubes et toile de 16 cv et de masse à vide 150 kg. Il en profita aussi pour gagner le concours de vitesse sur 30 km à 90,8 km/h, et le prix d'économie en consommant 0,675 l sur 20 km. On voit qu'on est vraiment dans les chiffres de certains ULM actuels. Et c'est parce qu'il perdit la vie le 13 octobre suivant à Lymgne, dans le sud de l'Angleterre, établissant un nouveau record d'altitude à 4200 m, que les installations construites à Vauville dès 1925 reçurent le nom qu'elles portent encore aujourd'hui de «Camp Maneyrol».

On peut d'ailleurs se demander si elles le méritent. Pour la petite histoire, et pour illustrer le mauvais esprit aéronautique du CVVVH, Maneyrol était de Frossay, en Loire-Atlantique, où sa mémoire est également honorée. Le club ULM de Frossay, en 2012, a voulu commémorer le centenaire de la première fête aérienne de Frossay où Maneyrol avait fait un vol de quatre

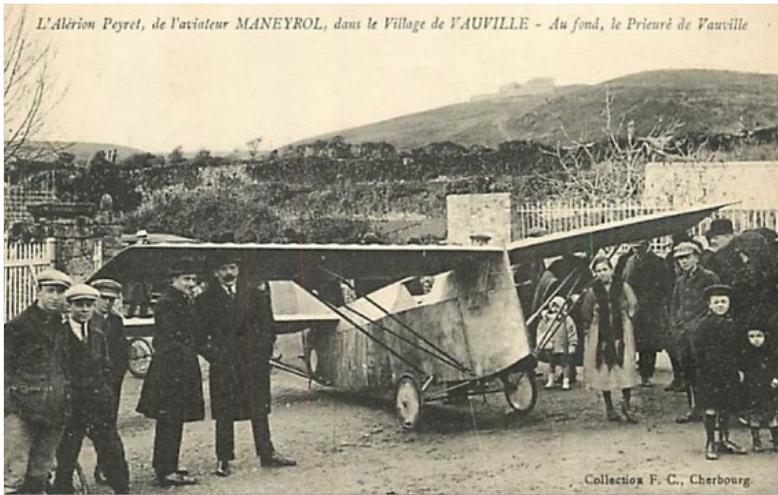
demandes, les dirigeants du CVVVH (Centre de Vol à Voile de Vauville Hague) interdisent l'accès aux horsains — à savoir à tous ceux qui ne sont pas de la secte. Et vu qu'ils n'ouvrent la base que certains week-ends, le terrain reste vide, inutilisé tout le reste du temps.

Le prétexte derrière lequel ils se cramponnent est l'existence d'une piste traversée par une petite route départementale (la 15/33) alors que la 10/28, de 350 m de long, est libre de toute contrainte et ferait le bonheur de n'importe quel pilote d'ULM! D'autant que pour qui fréquente les parages, le reste du paysage n'est guère accueillant — aéronautiquement parlant. Il y a bien des vaches dans les prés, mais pas de vache pour se poser en cas de pépin vu l'exiguïté des terrains et l'omniprésence des haies. Ce n'est pas pour rien qu'on a parlé de «guerre du bocage» pour y décrire la progression des Alliés après le Débarquement.

Alors, prions, rêvons, espérons qu'un CVVVH revenu à la camaraderie des gens de l'air, peut-être aussi un peu poussé par les autorités de tutelle, adopte enfin le statut de la plupart des terrains normands : ouvert aux terrains voisins, ainsi qu'aux pilotes en faisant la demande...

Hubert Aupetit





aussi d'une histoire magnifique, par des héritiers peu scrupuleux qui profitent de subventions publiques pour s'approprier un bien public — tout en étant bien contents d'être accueillis partout en France sur les autres terrains.

Nous avons mis en ligne une pétition afin de sensibiliser les autorités municipales à une question qui dépasse de très loin les seuls habitants de la commune. C'est comme une église qui refuserait quiconque venant d'une autre paroisse! Signez et faites signer!

<https://chnq.it/Tj9HfMfCNq>

minutes sous son Blériot XI. Ils ont sollicité l'autorisation exceptionnelle de se rendre en patrouille à Vauville. Que croyez-vous qu'il arriva? Le CVVVH refusa.

J'ai bien d'autres exemples de ce mauvais esprit de camaraderie. Deux paramotoristes locaux ont été dénoncés à la gendarmerie et convoqués au tribunal pour s'y être posés. Un club de parapentistes s'est vu refuser l'entrée des hangars pour une séance de repliage de parachutes de secours quand la pluie s'est mise à tomber... Il y a bien captation non seulement d'un héritage, mais



Beyond Prut River



Henry De Lavenne

Henry de Lavenne n'a pas son pareil pour raconter ses périples à travers sa région, la France, puis l'Europe et même d'autres continents. À travers une langue très personnelle et pleine d'esprit, il nous fait partager ses émotions de pilote, mais aussi ses enthousiasmes pour les pays qu'il découvre de là-haut ou qu'il visite une fois au sol. Retrouvez ces 5000 premières heures de voyage dans son livre, «L'aventure à tire-d'aile».

Jérôme Prompsy, mon leader préféré, me propose, comme tous les ans, un p'tit voyage vers l'Est. Sa patience est mise à rude épreuve et, ne supportant plus les chicaneurs administratifs, il jette rapidement l'éponge sur notre percée prévue vers la Géorgie. Comme la Bulgarie et la Roumanie sont passées dans l'espace Schengen depuis le 1er avril, cette facilité nous y entraîne. Il intitule notre voyage «Beyond Prut River», soit «Au-delà de la rivière Prut», cette fameuse rivière qui sert de frontière entre la Roumanie et la Moldavie.

La météo, pour le moins pas terrible, rebelle au plus haut point ma Za. Je la calme illico, en lui glissant entre les doigts un billet gros porteur pour Sofia.

Mon autogire M22 et moi seul dessus donc, décollons de mon petit chemin vendéen, bordant ma piste sous les eaux, le dimanche 28 avril 2024. Ravitaillement rapide à Levroux, où Enguerrand aura la gentillesse de m'envoyer une multitude de photos de qualité de mon décollage. Jérôme, en provenance de Montauban, et

moi profitons de la pompe en bout de piste de Dijon-Darais. Sachant que si nous ne passons pas en Allemagne ce soir, nous risquons fortement d'être bloqués, nous décidons de forcer. Très vite, la pluie nous enveloppe et la subissons pendant 100 bornes. Les sommets des Vosges et de la forêt noire enneigés rayonnent de quelques rares flashes ensoleillés splendides. Villingen et son hôtel en bordure de piste nous réconfortent de cette rude et longue journée.

Cap à l'Est

La dépression passée, l'Allemagne défile sous un ciel tout à fait correct qui nous permet d'admirer le château royal d'Herrenchiemsee, construit par Louis II de Bavière qui a eu la prétention de copier notre château de Versailles, ce fou! Un peu de 98 à la pompe de Ried, nous permet de traverser rapidement l'Autriche et de nous poser en Hongrie à Fertőszentmiklós, à deux pas de cette somptueuse ville de Sopron. Le vieil hôtel très vintage me permettra de dormir sur mes deux vieilles oreilles.



Château royal d'Herrenchiemsee

Siofok sur le bord du lac Balaton, nous abreuve et déjà en Roumanie, la petite piste de Siria nous ouvre grandement les bras. Club ULM super actif et pris en main par son responsable. Cet escogriffe avec une tête à la Taras Boulba, ne cesse de nous offrir à boire et à manger. Des pilotes font ronronner leurs motos sur la piste à grand coup d'accélérateur, pendant que paramoteurs et pendulaires leur passent en rase-mottes au ras des moustaches. Une très jolie jeune

femme, au corps bien fait, mais recouvert à 80 % de tatouage, attire notre regard. Les deux lance-roquettes dans ses deux yeux transparents métalliques nous interdisent la moindre approche.

Le lendemain, Tarass Bouba est déjà au travail et, avec une pelle, tourne inlassablement dans un grand faitout, un gigantesque ragoût de pied et oreille de cochon. Il souhaite absolument nous garder pour y goûter :



Lac de Chiemsee — Frontière Autrichienne

«De toute façon, vous ne passerez pas les Carpates. 80 km/h et pluies sont annoncés...»

Au vu du plat pas ragoûtant du tout, nous sommes très motivés pour y aller voir... et puis, nous savons qu'effectivement, si nous ne passons pas aujourd'hui, nous risquons de ne pas honorer notre rendez-vous de Sofia. Finalement, à part quelques turbulences un peu sévères, les grandioses Carpates nous accordent le passage. Le responsable de Drobeta, proche du Danube, nous attend sur la piste avec sa cuve de 85. Autant vous dire que la rotation est rapide. En approche de Sofia, situé dans une cuvette entourée de montagnes accrochées par de méchants nuages, le contrôleur ne nous lâche pas. Non pas par excès de

location, car bloqués à Plovdiv, à 100 bornes de là. Nous avons loué un appartement confortable et l'ambiance, malgré la pluie et le froid perçant, est chaleureuse.

Le temps enfin correct du dimanche nous permet de rejoindre les autogires de nos amis et de visiter le centre historique de Plovdiv et son théâtre romain. Comparativement à l'Autriche et le nord de la Roumanie, où nous avons admiré des petits champs avec de nombreuses fermes fortifiées, ici ce ne sont que de gigantesques plaines, avec bizarrement l'absence de bâtiments agricoles. À Sunny Beach, je me jette dans la mer Noire et en ressort très rapidement, car elle est aussi froide qu'à l'île d'Yeu. Je m'y rejette à Tuzla, en Roumanie et la trouve aussi froide qu'en Bulgarie.

À Bucarest, nous visitons un autre château d'un autre roi fou, Ceausescu et son palais complètement frappadingue. Cherifa reprend l'avion pour s'occuper de sa progéniture et éventuellement bosser.

Le sympathique Albert possède une plateforme située à 10 km de l'Ukraine et de la Moldavie.

Mustapha déclare subitement à Pascal que sa femme vient de lui réserver un voyage à Sharm El Sheikh et qu'il est obligé de rentrer. Contraints et forcés, les voilà



zèle, mais pour nous conseiller la meilleure route. La tête dans les nuages, les pieds touchant le dernier col et les fesses très serrées, nous le passons de justesse. La tour nous accorde la verticale de l'aéroport international où nos dulcinées doivent atterrir après-demain, et nous posons à Lesnovo. De fait, pendant trois jours, nous n'aurions pas pu voler. Nous déambulons sous la pluie et le froid, dans cette grande ville aux grands bâtiments, un tantinet soviétique. Vendredi, nous prenons le métro pour accueillir à l'aéroport, Chérifa, la chérie de Jérôme et ma vieille Za, avec qui je suis accolé depuis... 55 ans! si si!

Pendant ce temps, Pascal, qui a un pied à Paris et un pied en Dordogne, a enfourché un autogire chez Mustapha, à l'ouest d'Istanbul. Celui-ci avait déjà voyagé avec nous l'année dernière. Ils nous rejoignent pour visiter avec nous la capitale... dans une voiture de

repartis tous les deux. Ils se posent dans le détroit du Danube où là, le pré lanceur du Calidus de Mustapha tombe en panne. Ils repartent tous les deux dans l'Eclipse et se posent très bien sur l'aéroport de Burgas en Bulgarie. Ils roulent tranquillement, quand une jambe de train lâche. Cul par-dessus tête et arrosés copieusement de neige carbonique par les pompiers, ils sont obligés de casser la verrière pour en sortir. Triste fin de raid pour eux.

La Moldavie

Chez Albert, je rencontre un pilote moldave parlant un peu français et je peux enfin m'exprimer, car, comme chacun sait, je refuse de m'exprimer dans une autre langue (n'en connaissant pas d'autres). Ne possédant pas les autorisations de survol, Georges nous invite en Moldavie pour visiter sa ville de Cahul et franchissons enfin la Prut River. Pendant ces deux jours merveilleux,

Il nous prend en charge totalement et nous ne pourrions dépenser un sou. Georges tient à nous véhiculer dans sa ville dans un petit train d'enfants géré par sa femme. Trois glands atteints de jeunisme supportent en riant jaune. Il nous invite à déjeuner et ne cesse de nous présenter à tout le monde comme «ses bons amis français». En prenant sa fonction de directeur de théâtre, que nous visitons, il a commencé par virer tous les acteurs russes qu'il exècre. Conviés à dîner, avec sa femme et ses deux filles, il nous inonde de plats de crevettes et nous loge dans un appartement tout à fait correct au sommet d'un immeuble soviétique totalement déglingué.

«Je vais vous reconduire chez Albert, mais je souhaite que vous assistiez à une représentation que je dois effectuer, avec trois de mes acteurs, pour fêter les 540 ans de Giurgiulesti»

Cette petite ville en fête, située à 5 km de l'Ukraine est bordée par le Danube. Georges, tel Tintin dans le sceptre d'Ottokar, chapeauté d'une grande toque, souffle dans une trompette de 5 mètres de long, qui annonce la venue du roi et de sa jolie jeune reine qui déclame l'autonomie de sa ville.

Nous récupérons un sac de Pascal à Sarinasuf, dans le delta du Danube, revenons chez Albert, et repartons illico pour Brasov. Cette ville superbe est coincée dans un pli des Carpates et chapeauté de montagnes enneigées.

Après le survol obligatoire du château de Dracula (que j'avais déjà survolé en 2004 au cours du raid organisé par Bruno Picot), un pilote de la très jolie piste de Târgu-Jiu nous conduit dans son hôtel au volant de sa grosse BMW. Dans la ville, une pluie de grêlons nous donne le temps de mastiquer une pizza.

Le retour

La boucle Bulgarie-Roumanie se termine à Sofia. Après un petit vol avec la fille de mon compère et de son copain, nous démarrons notre retour. Comme à l'aller, le proprio de Drobeta, nous attend sur la piste la pompe à la main. Je me demande même s'il n'est pas resté là depuis dix-sept jours à nous attendre! Dans les Carpates, je suis arc-bouté sur mon manche, en tenant à deux mains cet appendice coincé entre mes jambes qui tressaute fortement de bas en haut et de haut en bas, quand ma Za me hurle dans les oreilles :

«Henry, les pales vont casser... je te dis que les pales vont casser!»

Heureusement, ce phénomène hyper violent n'a duré que quelques minutes, mais j'avoue que je n'avais

jamais connu de turbulences aussi brutales et n'étais pas loin de penser que la prévision de la Za allait se réaliser.

Szeged, en Hongrie, est en pleine fête du vin. Un petit verre à droite en écoutant un orchestre de rock, puis un petit verre à gauche qui joue et chante les Beatles. Je suis terriblement vexé par la Za qui me refuse de danser sur l'air, très entraînant, de «Obladi oblada».

Nous transitons par le nord de la Croatie et ravitaillons à Zabok, sur une petite piste en herbe meridique où un pauvre vieux planeur se fait treuiller. Ils nous taxent de 50 € par appareil. La très jolie Slovénie vallonnée est avalée d'est en ouest et longeons la côte Adriatique à partir de Trieste. Caposile et son gazon anglais sont les témoins de discussions forcenées entre les 3 voyageurs. La Za veut revoir Venise et le Montalbanais, surtout pas. J'essaie de transiger. Certes je comprends Jérôme qui refuse tout net la place Saint Marc et ses milliers de touristes polluants, mais je me dois de défendre ma femme si je veux une nuit calme. Je finis par lui proposer :

«Tu choisis ton île et nous y passons une heure demain matin»

Il finit par céder et après un quart d'heure de vol, nous bravons le Lido en auto-info, car le contrôleur doit être dans son lit depuis un moment. Un plongeon dans l'Adriatique à la tombée de la nuit entre hommes, pendant que Madame se fait belle et le dîner sur le trait de côte bien arrosé remet notre groupe en joie.

Le vaporetto entre le Lido et le quartier Dorsoduro, de l'autre côté du grand canal, choisi par notre ami, est déjà un enchantement. Nous avons droit à une heure et quart et pas une minute de plus. Pendant que notre leader visite le musée François Pinault, nous préférons nous perdre dans les ruelles calmes bordées de canaux et rendre grâce dans la Basilique S. Maria della Salute. Les touristes sont horrifiés de me voir hurler et injurier ma femme restée sur le quai. La densité de ces bus flottants nous permettra de la récupérer rapidement.

La plaine du Pô défile et nous passons la nuit dans un agroturismo aux pieds des Alpes.

Au vu de la crasse sur celles-ci, la route vers Gap prévue est vite abandonnée pour la route côtière. Jérôme propose à la Za une bouée de sauvetage qui la refuse aussitôt en s'exclamant :

«je préfère me noyer avec mon mari!»

Et pourtant la mer, nous la survolons longtemps, car si nous la longeons proche du côté de San Remo et

Menton, nous sommes contraints de nous en éloigner pour passer devant Monaco et surtout Nice. Le contrôle nous accorde le passage mais à 8 km de l'aéroport et 500 pieds max. Après Saint-Tropez, les massifs se chargent tellement que le contrôleur s'interroge pour nous accorder le survol de Toulon. Malheureusement, une petite percée nous permet de rejoindre Cuers où son restaurant nous refait une santé. La Barre de Saint Quinis est passée ric-rac pour rejoindre la vallée de Brignoles. Un 360 pour laisser passer un Airbus, vertical Marignane et je me laisse aller à un long rase motte (chuuut) en bordure de la Camargue et jusqu'à Saintes Maries de la Mer. Montpellier Candillargues nous refait les niveaux, mais le Prompsy veut absolument revoir sa douce ce soir! Donc, sans plus attendre, Sète, Béziers, Carcassonne et enfin Montauban après 6 h 15 de vol dans la Journée. Ce n'est vraiment plus de mon âge, ces conneries!

Après un déjeuner sur cette grande place, vestige de l'ancienne bastide médiévale, et après avoir rentré fissa mon superbe autogire dans le hangar, pour laisser passer une énorme averse orageuse, nous repartons pour notre chez nous à 400 km. La Za est folle furieuse, comme vous pouvez l'imaginer, et ne comprend pas mon acharnement à rentrer dans cette météo pourrie.

De fait, je vole en zigzag pour éviter des barres de pluie que nous finissons par prendre en pleine tronche. Jusqu'ici, dans ces moments-là, je pouvais mettre ces mauvaises décisions sur le compte de ce foutu leader... mais il n'est plus là. Je compte refueler à Pons, mais vertical, ma femme me crie :

«je t'interdis de te poser, la piste est à moitié inondée et nous allons nous planter»

À la Rochelle, je coupe au plus court dans la CTR avec la bénédiction de l'AFIS. À 30 km du but, mon voyant d'essence clignote. C'est donc qu'il en reste un peu, mais rapidement, il devient fixe et le stress commence à monter sec. Mes yeux tournent de droite à gauche et de gauche à droite pour noter les champs possibles, tout en sachant que même si j'y arrive, je suis sûr de cabaner tellement les champs sont gorgés de flotte. Et c'est enfin sur mon chemin salvateur qui borde toujours ma piste inutilisable, pas très fier de ma connerie et après 7200 km et 54h15 que nous nous posons soulagés et soufflant comme deux bœufs que l'on mène à l'abattoir.



Tu rêves d'une turbine
Tu te poses des questions sur l'électrique
Tu envisages l'achat d'un moteur chinois

Voici la solution



Et Rotax reprendra toute sa place dans tes pensées

Traitement renouvelable autant que nécessaire, ne pas laisser à la portée des enfants,
par voie rectale uniquement, ne surtout pas consulter un médecin, faites-nous confiance...
Traitement renouvelable autant que nécessaire, ne pas laisser à la portée des enfants

Et Rotax reprendra toute sa place dans tes pensées

Rencontre insolite à Albert Bray



Christophe Guyon

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

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

Ah, la Picardie... Ses vastes champs, ses petits villages tranquilles, et son aéroport perdu au milieu des champs de betteraves ! Oui, vous avez bien lu, je parle de l'aéroport d'Albert-Bray, ou devrais-je dire l'aéroport international Amiens-Henry Potez (parce que ça sonne quand même plus chic). Si vous cherchez un Roissy bis, avec ses centaines de passagers frénétiques et ses longues files d'attente, passez votre chemin ! Ici, tout est calme, très calme. Trop calme.

C'est par une belle matinée que nous avons décidé, mon compagnon de vol et moi-même, de partir pour une petite escapade depuis Persan. Destination Albert-Bray. À bord de nos ULM pendulaires, il nous aura fallu une bonne heure et quart de vol face à un vent laminaire, mais soutenu.

En approche de cet aéroport, on comprend rapidement qu'on est loin de l'agitation des grands hubs internationaux. Imaginez une immense piste de 2 200 mètres de long, au milieu des champs de betteraves à perte de vue, avec pour seule compagnie

un contrôleur à la tour, deux pompiers en stand-by, et deux gars sympas qui s'occupent du handling. Voilà, c'est tout. Pas de terminal. Pas de touristes. Pas de bagages égarés ni de vitrines de duty-free pleines de parfums hors de prix. Juste nous, nos deux deltaplanes motorisés, et une bonne dose de solitude. Le silence est presque assourdissant.

Après un atterrissage en 08, le contrôleur nous invite à faire rouler nos machines vers le parking en herbe fraîchement tondu. Une taxe d'atterrissage d'un montant de 10 euros est perçue par une demoiselle charmante dans un Algeco attendant au hangar des pompiers.

Alors que nous admirions la simplicité rustique des lieux, un vrombissement lointain se fait entendre. Un avion se profile à l'horizon. Pas n'importe quel avion, mes amis. Un monstre volant : L'Airbus A330-743L plus connu sous le nom de Beluga XL, cet avion-cargo hors normes utilisé par Airbus pour transporter ses précieux éléments de fuselage.



Le Beluga XL en cours de chargement.

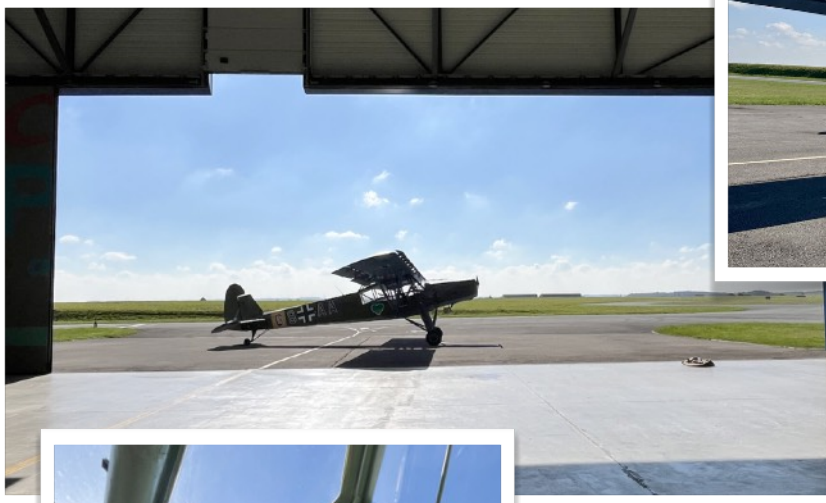


Le contraste est saisissant. Nous, humbles pilotes dans nos frêles ULM pendulaires, face à ce géant aérien conçu pour avaler des morceaux d'avion entier ! Le Beluga se pose avec une aisance déconcertante, presque gracieuse malgré ses dimensions gargantuesques. Il vient charger sa cargaison issue de l'usine Airbus Atlantic, située juste à côté de l'aéroport. En quelques minutes, le ballet logistique commence. Ici, point de cargo-loader exposé aux caprices de la météo, non ! Tout se passe dans un hangar dédié, où les opérations de chargement se déroulent bien à l'abri. Une innovation, paraît-il, inaugurée à Albert.

Et puis, tout comme il est venu, le Beluga repart, majestueux. Il disparaît lentement dans le ciel picard, laissant derrière lui un silence presque mystique.

Mais ce n'est pas tout ! Avant de reprendre le ciel, nous avons eu la chance de pousser la porte du hangar Betrancourt Aviation, abritant de véritables trésors d'aviation. Là, au milieu des vieilles mécaniques, nous sommes tombés nez à nez avec un Fouga Magister rutilant, ancien avion d'entraînement emblématique. Juste à côté, un Trackeur autrefois destiné à combattre les incendies de forêt. Il y avait aussi un Storch allemand de la Seconde Guerre mondiale, un Morane Saulnier 733 en cours de maintenance.

Après cette visite inopinée, remplis d'images de ces légendes des airs, nous avons finalement repris le chemin de Persan, ravis comme tout de notre excursion.



Fieseler 156 « Storch »



Notez l'ingénieux système pour déployer les volets avec une chaîne de vélo



Fouga CM-170 Magister



Morane-Saulnier MS.733 Alcyon



Grumman tracker T01

Le café/croissant des Ailes de Persan



Rencontre

La gazette de l'ULM a toujours encouragé ces rassemblements que l'on peut appeler les «aéro-déj». Comme aux Ailes de Persan en ce samedi 12 octobre avec ce petit déjeuner de choix, bien copieux et de qualité (crêpes et gâteaux maison, croissants, corbeille de fruits...). Ne serait-ce que pour remercier celles et ceux qui venaient de loin, que cela soit par la route ou par les airs. Le club des Ailes de Persan a d'ailleurs (entre autres évidemment) été très heureux d'accueillir le couple Jessica/Maxence, nos jeunes participants de la Grande Course qui s'est déroulée en septembre.

Le serveur de votre mensuel préféré a même (enfin) fait son premier baptême sur le mythique pendulaire le Zu-Arc! Mais arrêtons de parler de moi, cela a très peu d'intérêt. Non, parlons de l'objectif de l'aéro-déj. Je dirais même «des» objectifs. Oui, ce n'est pas seulement rester dans l'entre soi mais de faire se rencontrer les pilotes venant d'autres horizons, d'échanger, d'apprendre, de comprendre, de rire et sourire, de parler de choses sérieuses ou légères. C'est rester en contact, c'est s'entraider sur de la mécanique par exemple, se faire un petit vol entre ulmistes pour

faire découvrir son appareil selon la météo. Alors plusieurs fois dans l'année, si possible, c'est mieux, pour que le feu reste allumé, pour que la passion reste vive, pour oublier un peu les réseaux sociaux (pas toujours très sociables d'ailleurs). Nos clubs doivent faire du porte-à-porte, revenir à l'humain, à l'ancienne comme diraient certains. Oui parce que les relations à distance, quand ça dure trop longtemps... Alors pour conclure, envoyez-nous vos rencontres en photo, en texte, en vidéo, multipliez les liens, partagez le pain, faites dans l'original, soyez créatifs. Dites-vous que si vous n'avez pas le moral, moins de motivation, une rencontre, un sourire amical, une tape sur l'épaule c'est le meilleur des médicaments.

Voilà, je termine l'article sérieux et maintenant je vais rajouter des âneries sur le bazar de la gazette avec Christophe. Une rubrique qui rend fou notre Nicolas, notre artiste de la mise en page. Allez, je vous laisse avec ces quelques photos et kenavo ar wech all! ! ! comme on dit chez moi.



Hum! Ca sent bon les vacances,
Voyagez avec *Air Wick*



«La seule compagnie équipée de brumisateurs senteurs Jasmin»

Le Casque et la Plume...



Tirage de Portrait

Jérémy Naulet, instructeur bien connu de la base de Luquet, troque temporairement son casque de vol pour une plume d'écrivain. Avec l'activité aéronautique bien calme ces derniers temps (pas facile avec la météo qu'on a eue tout le printemps), Jeremy s'est lancé dans l'écriture d'un roman, ou plutôt un recueil de notes et de témoignages, de rapport de visites et d'enquêtes détaillées sur des sociétés secrètes. Un projet qui intrigue toute la communauté.

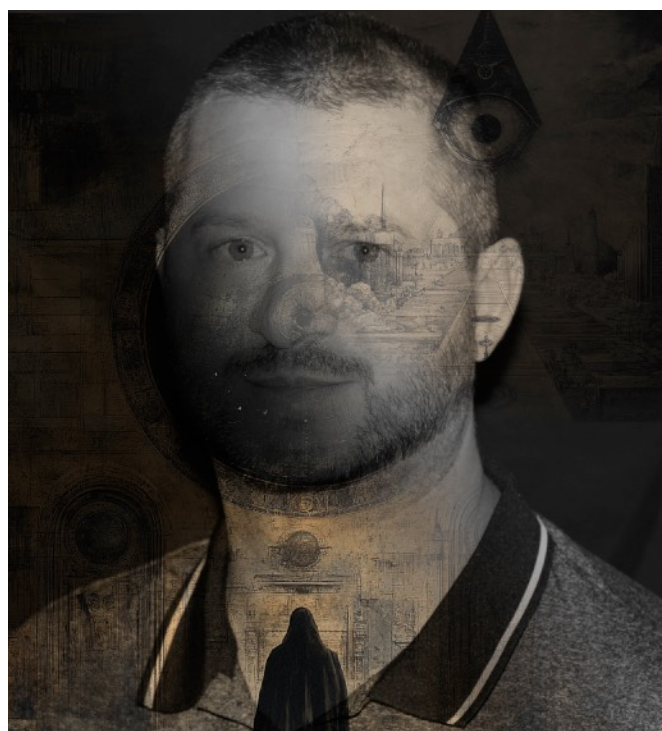
Au cœur de cette enquête, un certain Albert, figure énigmatique, dont les journaux intimes révèlent des récits troublants de violences, tant physiques que psychologiques, perpétrées sur les femmes dans des cercles ésotériques. L'identité d'Albert reste floue, mais son histoire, aussi sombre qu'inédite, est désormais prête à être partagée avec le grand public.

L'auteur admet que cette exploration littéraire, née d'une quête personnelle pour lever le voile sur l'identité d'Albert, s'est transformée en une expédition à travers des territoires inconnus.

En marge de son activité, ce projet a enrichi sa créativité, lui offrant une perspective inédite sur son métier d'instructeur et prouvant qu'une passion peut en cacher bien d'autres.

La gazette de l'ULM suivra de près le travail de Jeremy qui nous invite à explorer de nouveaux horizons.

Pour en savoir plus rendez-vous sur <https://jeremy.naulet.fr>



LE BAZAR DE LA GAZETTE

(il est temps de faire le ménage)

« Redonnons à l'inutile la place qui lui revient. »

«Adieu liberté, bonjour complexité» : la DGAC redéfinit le ciel français

La Gazette de l'ULM a eu l'immense privilège de rencontrer Bernard Grinchemaille, nouveau pilier de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Casse-couilles), où il s'est vu confier une mission quasi divine : complexifier le vol à vue (VFR) au point de rendre les navigations aussi agréables qu'un contrôle fiscal un soir de Noël.

«Non, mais vous avez vu avec toutes ces applis de navigation, on appuie sur un bouton et ça vous mâche le travail! Où est le charme rustique du vol?» s'indigne Bernard.

«Avant, voler, c'était un art! Tu préparais une navigation à la maison, avec une carte, une règle, un crayon et une gomme pour rectifier tes conneries. La préparation, ça doit être long et pénible. Voler, ça se mérite!»

Dans le petit monde de l'ULM, on a, paraît-il, la fâcheuse tendance à... profiter. Admirer le paysage, sentir le vent sous les ailes, sourire béatement en se disant que la vie est belle. Mais pour Bernard, et ses nouveaux collègues de la DGAC, ce n'est tout simplement pas acceptable. «Des pilotes heureux? Des mecs qui s'envoient en l'air sans se demander s'ils vont croiser une ZRT? Mais vous vous croyez où? Au Club Med?» scandait Bernard, indigné à l'idée même qu'un pilote puisse éprouver une once de plaisir.

C'est dans cet esprit de lutte contre l'hédonisme aérien qu'une équipe tout à fait spéciale a été mise sur pied. Un véritable commando de techniciens masochistes, adeptes de réglementations labyrinthiques. «On a recruté les meilleurs dans l'art du casse-tête administratif», précise Bernard, des étoiles plein les yeux. Des champions de mots croisés, des bureaucrates sadiques. Bref, des esprits tordus prêts à corser la vie de nos amis pilotes. Le but? Que chaque vol ressemble à un long chemin de croix.» Et l'innovation bat son plein. «Prenez Gérard,



dans le bureau d'à côté : il a réussi à créer une ZRT qui change de place tous les mardis, sans raison. Un vrai génie!»

Après le triomphe qu'a été la gestion de l'espace aérien parisien pendant les Jeux olympiques, où chaque pilote devait déposer ses intentions de vol plus de 8 jours à l'avance, le succès est monté à la tête des cadres de la DGAC. «Après ça, on s'est dit : pourquoi s'arrêter là? On a transformé le ciel de la région parisienne en un Rubik's Cube géant et personne n'a compris ce qu'il se passait! C'était fabuleux. On a fait fuir des dizaines de vols VFR, rien que par pur chaos réglementaire. Si ça, ce n'est pas de la maîtrise aérienne, alors je ne sais pas ce que c'est».

Depuis, la DGAC est devenue une véritable usine à ZRT. «On a même développé une appli spéciale. Elle crache des ZRT à la chaîne, comme des tickets de supermarché, et avec elle, on peut pondre des zones réglementées pour les raisons les plus

obscur. La semaine dernière, j'ai fait fermer cinq départements pour ouvrir un couloir pour un drone. C'était magnifique.» Bernard ne cache pas sa fierté. «À ce niveau, c'est plus de l'administration, c'est de l'art.»

L'ère post-JO a donc marqué le début d'un renouveau pour la DGAC. Fini l'aviation simple et plaisante. À la place, un ciel saturé de ZIT, ZRT et autres zones indéchiffrables. «D'ici 2025, on aura recouvert la moitié du ciel français de ZRT. Personne ne pourra plus voler sans avoir rempli au moins une dizaine de formulaires et fait un détour de 150 km», prédit Bernard avec un sourire diabolique. «Et ça, c'est que le début! On travaille déjà sur des cartes aéronautiques façon labyrinthes. Vous croyez que les cartes actuelles sont compliquées? Attendez de voir ce qu'on prépare avec Marcel, notre champion de Sudoku. Aucun pilote n'en sortira indemne.»

Alors, si vous croyez encore que l'aviation légère porte bien son nom, préparez-vous à un choc.

Bernard rajoute : «Si jamais, en préparant votre vol, vous vous surprenez à sourire... c'est qu'on n'a pas fait notre boulot. Voler, ça se mérite. Toujours.»

Merci, Bernard, pour nous rappeler qu'à la DGAC, on peut toujours monter... mais jamais s'élever.



La Bavette Spatiale

GRILLÉE À BORD DE SPACE X, ELLE ATTERRIT DANS TON ASSIETTE





Les signes du mois de novembre le scorpion

Amour : Leonardo DiCaprio est Scorpion. Il change de compagne dès qu'elle dépasse les 25 ans. Stop! Vous n'êtes pas Leonardo DiCaprio...

Santé : Toute personne qui dira santé mais pas des pieds sera bannie définitivement de la Gazette de l'ULM. Faut pas déconner quand même...

Humeur : Vous en voulez terriblement à ce groupe de rock d'avoir pris votre signe comme nom, détendez-vous... Sinon, si vous n'êtes pas motivé pour faire votre révision des 100 heures, si la météo vous donne le blues... Organisez-vite un aéro-déj! !!

Argent : Dépensez un peu de sous pour customiser votre ULM, mettez des paillettes dans votre vie et sur votre appareil. Peindre une licorne en plus c'est mieux. C'est smart comme disent les jeunes.

**Astuce mnémotechnique
pour la navigation...**



BESOIN DE CALER UNE TABLE

LA GAZETTE EST BIENTOT DISPONIBLE EN VERSION PAPIER



ONLY CHUCK NORRIS

CAN LAND ON RUNWAY 37

Comme vous le savez, Chuck a été le parrain de la grande course, mais il est aussi membre honoraire de la gazette de l'ULM. Je lui ai demandé de nous parler de sa vision de l'ultraléger. Toute la rédaction le remercie pour sa sagesse et son sens de la mesure. Voici ses dix commandements. Bonne lecture.

- En finale, le vent de travers tourne dans l'axe de piste pour Chuck Norris.
- Il n'y a pas de calage altimétrique pour Chuck Norris, il n'a jamais la pression.
- Chuck Norris ne s'annonce pas à la radio. Tout le monde connaît Chuck Norris.
- Le plafond nuageux s'élève devant Chuck Norris.
- Chuck Norris ne fait pas de tour de piste. Il se pose tout simplement.
- L'ULM de Chuck Norris est toujours prioritaire pour se poser.
- Chuck Norris a été lâché solo en 30 minutes.
- Chuck Norris a franchi le mur du son avec un pendulaire.
- La réglementation aérienne s'adapte à Chuck Norris.

Le test de mémoire visuelle



Tu ne sais plus où tu as rangé tes clefs? Tu as du mal à te rappeler le NOTAM que tu viens de consulter? Savais-tu que l'humour de la gazette est un stimulant dans le processus cognitif? Alors voilà ce que tu vas faire. Regarde la planche ci-dessous pendant 10 secondes. Ferme la page de ton mensuel préféré et note toutes les images retenues par tes méninges. Un bon entraînement pour tous les pilotes dignes de ce nom. Un jour tu nous remercieras de n'avoir pas oublié ta révision calendaire ou l'anniversaire d'un proche ou de l'être aimé. Sinon ça peut servir aussi à préparer un examen dans le contre-espionnage...



Un groupe de metal core mélodique japonais fan de la Gazette

Raphaël, votre serviteur, ancien chroniqueur et photographe de concert a rencontré un groupe de metal core mélodique japonais nommé The Gazette. Le chanteur Ruki m'a contacté pour une interview écrite. Voici la teneur de cette rencontre plus qu'improbable, mais exotique et charmante...

Raphaël : Salut Ruki, alors comment as-tu connu la gazette de l'ULM?

Ruki : Salut Raphaël, en fait en me baladant sur Google je me suis aperçu qu'il existait un site qui s'appelait la Gazette de l'ULM. J'ai été tellement conquis par votre webzine que nous avons décidé de faire une couverture en votre honneur.

Raphaël : Merci Ruki, cela nous fait chaud au cœur depuis le pays du soleil levant. Qu'est-ce qui te plaît dans nos revues?

Ruki : J'adore votre manière d'aborder le vol populaire, cette légèreté dans le ton. Ici au Japon

l'ultraléger ça se résume à faire des tours de piste et ne pas s'éloigner à plus de 3 kilomètres de l'aérodrome. C'est dommage. J'ai un ami qui pratique cette discipline, mais c'est compliqué chez nous... La réglementation est trop stricte...

Raphaël : Sinon aurais-tu des conseils à nous donner, des pistes à explorer?

Ruki : J'aime vos vidéos sur les essais d'appareil, votre ton décalé sur les articles, mais j'aimerais juste que le fond musical soit un peu plus metal, un peu moins old school comme sur la chaîne de Christophe Guyon, l'appel du rotax. C'est sympa visuellement, mais musicalement ça sent un peu la naphtaline. Pour attirer les jeunes il faudra quelque chose de plus punchy!!!

Il faut croire que la gazette de l'ULM ne connaît pas de frontières. Encore un grand merci pour Ruki et sa disponibilité. Et comme on dit chez eux : domo arigato!!!



POUR TOUT ACHAT D'UN
VL3 FULL OPTIONS !!!



JmB

Le réconfort après le vol

John Biroute : A l'assaut de la FFPLUM...



Mais qui est John Biroute? Un candidat tombé du ciel qui se présente aux élections de la FFPLUM

Inconnu au bataillon, inconnu à l'aéro-club, Biroute arrive avec un programme électoral des plus étonnant

Dans un monde où tout est calme, un peu trop calme, Biroute débarque comme une tempête

John Biroute, c'est le leader charismatique que l'ULM attendait depuis trop longtemps. Enfin, charismatique... c'est selon les goûts. Si vous aimez les personnalités qui ne respectent aucune règle, John Biroute est votre homme.

Le programme électoral le plus fou jamais imaginé

Ne vous attendez pas à de simples réformes ennuyeuses sur la sécurité ou l'entretien des moteurs. Non, avec Biroute, on est bien bien loin de tout ça.

Son programme?, «changer l'aviation légère pour toujours !»

Voici quelques-unes des propositions complètement hors-piste de John Biroute :

Uber pour ULM : Pourquoi marcher quand on peut voler? Biroute propose un système de taxi volant avec des ULM disponibles à la demande. Parce que marcher pour acheter une baguette, c'est bon pour les pigeons.

ULM sans moteur : Place à l'écologie version extrême. John veut bannir les moteurs. Vous voulez voler? Vous pédalez! Point barre. Tu verras en deux semaines tu auras les mollets de Poulidor

Des cimetières comme pistes d'atterrissage : Pourquoi perdre de l'espace quand les morts n'ont plus besoin de leurs tombes? Biroute propose de faire des pistes d'atterrissage directement dans les cimetières, histoire de «gagner du temps» et d'être déjà sur place en cas de pépin.

ULM à 400 kg : Biroute il met tout le monde au régime. On arrête de prendre du poids, c'est Quinoa Kiwi jusqu'à nouvel ordre...

Les licences de pilote express : Fatigué des longues formations? Avec Biroute, on obtient une licence de pilote en moins d'une heure.

John Biroute, c'est l'homme du futur... ou plutôt de tous les futurs, vu qu'il change d'avis et de programme aussi vite que les prévisions météo. Vous avez dit incohérence? Lui, il appelle ça de l'adaptabilité. Si le vent tourne, Biroute tourne avec, et tant pis si ça finit dans un arbre.

Ce n'est pas un homme de promesses, c'est un homme de surprises. À ceux qui lui reprochent de ne pas avoir de ligne directrice, Biroute répond : «Je n'ai pas besoin de connaître là où je vais, je pilote à l'instinct.» Et vous savez quoi? Peut-être que c'est exactement ce qu'il faut à la FFPLUM :

quelqu'un qui se fiche complètement des règles, de la logique, et parfois même de la gravité.

Pourquoi voter pour lui? Parce que le crash est mieux que l'immobilisme

Avec John Biroute, il y a deux options : soit l'ULM explose en popularité, soit... il explose tout court.

«Mais est-ce vraiment pire que de continuer à s'ennuyer dans une fédération où rien ne bouge?» John est convaincu que l'ULM doit sortir de son hangar poussiéreux et prendre

son envol. Et si cet avenir implique quelques accidents, Biroute en fait son affaire.

Biroute, c'est un homme d'action, un homme sans peur, c'est ce dont la FFPLUM a besoin après des décennies de stabilité soporifique.

Alors, à vous de choisir : Voter Biroute, c'est prendre le risque de tout perdre... mais aussi de tout gagner.

«Un ciel sans limite, un programme sans filet. Votez Biroute!»

Comme me le faisait remarquer mon instructeur...

Avant toute action, Consultez la biroute





Fausse Poignée

Pilote Roublard

Passager crédule



ADOPTÉZ LE PARACHUTE FACTICE,
MOINS CHER, PLUS LÉGER,
ET TOUT AUSSI RASSURANT
POUR VOTRE PASSAGER.

Société Placébo SARL
10 rue du Grand Plongeon
87003 Arnac-la-Poste



Fausse Rocket

87003 Arnac-la-Poste
10 rue du Grand Plongeon
Société Placébo SARL

BOUR VOIRE PASSAGER
ET TOUT AUSSI RASSURANT



Fausse Rocket

Coup de gueule

QUAND TU TROUVES PAS LES RÉSULTATS DU
CLASSEMENT DE LA GRANDE COURSE
DANS LE DERNIER NUMERO DE LA GAZETTE



Qu'on se le dise...

**DONNER C'EST DONNER,
REPEINDRE SES VOLETS!**



Il n'y a que les mecs du RSA pour comprendre ce genre d'humour...

Élections Fédérales :
Venez soutenir votre Champion

LECLERC

VS

HUMEAU



**NE MANQUEZ PAS LE MATCH
POUR LA PRESIDENCE**

DECEMBRE 2024

HERVÉ RIBET A COMMENCÉ SON TOUR DU MONDE EN ULM

20 OCTOBRE 2024



GOOD LUCK AND FLY SAFE

LE 14 DÉCEMBRE 2024

#VOTER-BIROUTE#FFPLUM#ELECTIONS2024#ULM-LIBRE#POUR-LE-CHANGEMENT

