

Paramoteur

Pendulaire

Multiaxe

Autogire

Aérostat

Hélicoptère

la Gazette de l'ULM

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



Mensuel

11

Décembre 2024

Le grand saut d'Hervé Ribet | Page 5



Essai Machine :
Bristell XL8

Page 13



Martinique et ULM

Page 17



Technique :
Moteur !

Page 21



Bad Santa

Page 25

Sommaire de la Gazette du mois de Décembre 2024

L'éditorial de la rédaction	page 3
Le Grand Saut... ..	page 6
Gérard Feldzer : Auprès de mon arbre	page 11
Essai Machine : Bristell XL8	page 13
2 ^e Rassemblement des femmes pilotes d'ULM en région Sud	page 15
Martinique et ULM	page 17
Kambou Vulg'Air - Moteur !	page 21
Un peu de poésie... par Bruno Jaloux	page 24
Bad Santa	page 25
Diviser pour moins régner	page 27
Innovation MULM 2024 : Le premier festival du film paramoteur ! ...	page 29
Ma Première Vache et le Côteaux du Layon	page 31
L'incontournable du Hi-Tech embarqué	page 35
Le bazar de la Gazette	page 38





Editorial

Hier est derrière, demain est un mystère et aujourd'hui est un cadeau.

C'est sur cette pensée zen, tirade du film d'animation Kung-Fu Panda, que commence mon édito. Et, oh que oui, le temps est passé si rapidement depuis nos débuts en février! La gazette va donc fêter sa première année. Au cours de ces mois vous avez grandi avec nous, suivi nos évolutions, certaines et certains ont été rédacteurs d'un jour. Des rubriques sont nées progressivement comme le bazar, les tutos mécaniques, les essais machines, les fausses pubs et nul doute que le contenu évoluera au fil du temps. Un tirage papier (à la demande) dans un avenir proche? Le sujet est toujours en discussion. Une chose est néanmoins certaine, nous continuerons, malgré les vents contraires et une couche nuageuse basse, à faire de notre mieux.

Notre ADN, notre leitmotiv sera toujours de vous proposer un savant mélange d'articles sérieux, mais aussi faits de rêves, d'aventures passées et présentes, le tout saupoudré, bien évidemment, de pages à l'humour potache, décalé et même irrévérencieux, n'en déplaise aux réfractaires de la drôlerie du second et troisième degré. Pas question de s'excuser sur le sujet.

Sur le prochain numéro de janvier, une nouvelle équipe (ou pas) de la fédé sera en place. Nous allons en prendre pour cinq ans. Espérons que des âmes charitables

et désintéressées s'inscriront sur des listes concurrentielles pour les élections, au-delà de velléités stériles, d'égos mal placés et de création de groupuscules alternatifs voués à l'échec.

Mais laissons place à la magie de Noël, fil conducteur de ce dernier opus de l'année. C'est le moment de mettre son appareil au chaud, de se glisser sous la couette, de lire et relire nos publications et les livres sur l'aviation légère. C'est toujours mieux que de visionner un film de Noël où Brandon quitte New York pour retrouver son village natal avec sa chemise à carreaux de bûcheron et de renouer avec son premier amour pour sauver un héritage familial.

Au nom de la rédaction, nous vous souhaitons de bonnes fêtes de fin d'année, des idées plein la tête, des projets en pagaille et notre dernière pensée ira à Hervé Ribet qui sera loin de ses proches, mais qui lui, aura vécu son rêve. Ah oui, au fait, John Biroute, c'est moi...

Le Grand Saut...



Hervé Ribet

Hervé Ribet, pilote aguerri, a entrepris un tour du monde à bord d'un Skylark de chez Dova. Alors qu'il vient de boucler la traversée de l'Atlantique Sud, il nous livre ses premières impressions sur cette traversée, une étape décisive et marquante de son périple.





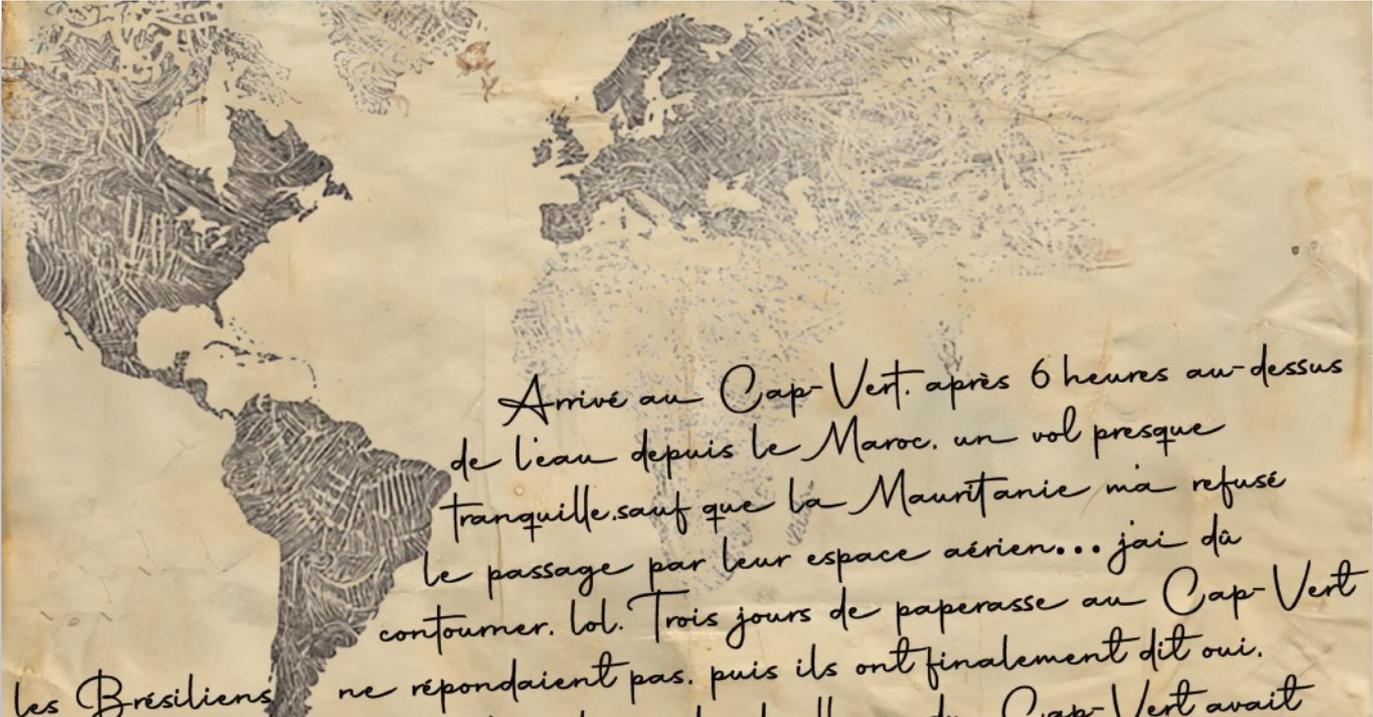
Salut à tous

Que dire de ce voyage? Je peine à réaliser que j'ai traversé l'Atlantique en fait. Pour le tour du monde en général, cela se fait tout doucement: l'idée s'impose peu à peu, d'autant plus que tu ne sais presque rien au départ...

Puis, tu te renseignes, tu rencontres des pilotes qui l'ont fait, tu vas à l'assemblée générale de l'association Earthrounders (on m'y a invité), et de fil en aiguille, cela paraît a priori moins compliqué... maintenant, je sais que c'est faux...

De fil en aiguille, tu prépares l'avion, tu fais des essais en vol avec les réservoirs supplémentaires, etc. Cela semble simple et tu te sens prêt tout le monde en parle, alors le jour J arrive, émotion, pleurs, peurs; tu te demandes ce que tu fais et où tu vas mais c'est lancé.

Les premiers vols sont une découverte: tu apprends tous les jours, tu es dans un stress perpétuel. Tu apprends à supporter les administrations, l'enfer de la paperasse manquante, des papiers dont tu ignorais même l'existence. Tu te sens totalement seul, désarmé, à la merci de tout. En fait, le vol n'est rien, c'est presque un repos le plaisir est réduit par la fatigue.



Arrivé au Cap-Vert, après 6 heures au-dessus de l'eau depuis le Maroc, un vol presque tranquille, sauf que la Mauritanie m'a refusé le passage par leur espace aérien... j'ai dû contourner, lol. Trois jours de paperasse au Cap-Vert les Brésiliens ne répondaient pas, puis ils ont finalement dit oui, mais entre-temps, mon autorisation de décollage du Cap-Vert avait expiré. Donc, il a fallu la refaire... résultat, tu passes deux jours à l'hôtel sans sortir, à envoyer des e-mails toute la journée, enfermé pour rester près du Wi-Fi. Pas le temps de penser à la traversée, mais tu sens que météo semble OK.

La veille du départ, tu manges peu, tu regardes la mer avec une sensation de vide je me sens vide, content de partir mais usé, fatigué. Départ obligatoire avant 2h Z (1h du matin heure locale) car ensuite, l'aéroport est fermé pour les arrivées et départs. Donc, pas de sommeil; je prends le taxi à 23h 30, je n'ai pas dormi depuis la veille arrivée à l'aéroport, du vent et une nuit noire.

Préparation de l'avion, je monte dedans et démarre... Tu sens que ça commence quand tu allumes la radio / contact avec le contrôleur, tu commences à rouler. Je n'avais jamais fait de vol de nuit avec cette machine. Alignement, décollage, un gros poids derrière moi. Je suis tant bien que mal une direction et file au-dessus de l'eau là, nuit noire, tu vois juste le bout de l'aile avec les stobes.

Je monte doucement. je suis très chargé. 640 kg. je franchis des nuages. de la pluie. une première pour moi. Pas de peur. je pense que tu es tellement concentré que tu ne réfléchis pas. tu es en IMC de nuit et tu n'as jamais fait ça. pas le temps de penser que tu es au-dessus de la mer

Petit jour. Quand tu vois les nuages. tu prends peur en réalisant ce que tu as traversé. Cela fait presque 6 heures que je vole
Je passe entre les nuages. puis dans les nuages. puis je monte
Le bordin tombe en panne ; je verrai ensuite qu'il y avait de l'eau dans le pitot
Transfert d'essence du réservoir arrière au réservoir côté siège passager avec une petite pompe manuelle (poire). impossible de la faire fonctionner. pourtant. je l'avais testée là. j'ai chaud. le cœur bat vite.

Heureusement. j'avais pris une petite pompe électrique à piles pour le transfert au sol et une manuelle...

J'ai laissé la manuelle au Cap-Vert. mais j'avais gardé le tuyau accordéon. En assemblant le tout. le tuyau est assez long : il reste à ouvrir le réservoir arrière et à traper la pompe. contorsions multiples pour y arriver.



Je plonge une extrémité du tuyau dans un réservoir et l'autre dans l'autre. j'appuie sur « on » ; tout cela à l'aveugle, c'est dans mon dos sa marche même si je renverse un peu d'essence
Soulagement.

Ensuite, le vol continue. Quelques illusions d'optique : certains nuages me font penser à des îles en approchant du Brésil ciel bleu les deux dernières heures ; c'est seulement là que je prends vraiment conscience que je suis au-dessus de l'eau. Pas de contact radio depuis 9 h. pas de peur, ce n'est pas le mot une telle concentration que la pensée n'existe plus.

Arrivée à Natal. 15 nœuds plein travers sur la piste en dur, sans badin... posé, épuisé mais tellement nerveux, concentré que je ne ressens pas la fatigue.

Je suis le Marshalier, je coupe le moteur, j'ouvre la verrière, et là, le gars me dit : « Hello, Captain ». Je ne réalise pas car, en fait, je ne m'imaginais pas, au départ, ce que cette traversée pourrait être

Hervé Ribet



Soutenez Hervé dans son exploit et contribuez à l'aventure sur <https://www.leetchi.com/fr/c/dreamtracker-1173169?>



HERVÉ RIBET A COMMENCÉ SON TOUR DU MONDE EN ULM

20 OCTOBRE 2024



GOOD LUCK AND FLY SAFE

Gérard Feldzer : Auprès de mon arbre



Tirage de Portrait



Christophe Guyon

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

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

Gérard Feldzer, figure de proue de l'aviation française, ancien pilote chez Air France, ex-directeur du Musée de l'air et de l'espace, créateur du Paris Air Folies, et inlassable pilier d'Aviation Sans Frontières, m'a contacté hier pour partager un nouveau projet aussi audacieux qu'inspirant. Connus pour son engagement indéfectible en faveur de la transition écologique dans le secteur aéronautique, Gérard Feldzer contribue activement au développement d'une aviation décarbonée.

Mais cette fois-ci, c'est une tout autre forme de «recyclage» qui l'amène à s'exprimer, une initiative profondément ancrée dans le respect de la nature, touchant à la question de la mort.

Ce projet, porté par son association Humo Sapiens, propose une alternative singulière aux pratiques funéraires traditionnelles de crémation et d'inhumation : la terramation, ou compostage funéraire. Un concept novateur et profondément humain, qui

s'inspire des cycles naturels d'humification, permettant au corps humain de se transformer en humus fertile, de nourrir la terre et de faire éclore des arbres et des forêts. Gérard Feldzer, avec son regard toujours visionnaire, voit dans cette initiative une solution à la



Gérard Feldzer et Alain Souchon ont réalisé un Paris Londres avec 10 litres d'essence.

fois écologique et pleine de sens, qui s'inscrit dans une quête de renouveau collectif face aux enjeux environnementaux.

«Transformer nos corps en humus, nos tombes en arbres et nos cimetières en forêts,»

«C'est une véritable renaissance que nous proposons, un prolongement de la vie sous une forme nouvelle et régénératrice. Nous devons repenser nos rituels funéraires pour les rendre cohérents avec les défis de notre époque.»

Son association **Humo Sapiens** milite pour que la terramation devienne une alternative funéraire légale en France, à l'instar des États-Unis ou de l'Allemagne, où cette pratique est déjà en plein essor. Ce processus, qui transforme en quelques mois le corps d'un défunt en un humus sain et fertile, permettrait non seulement de réduire l'empreinte écologique des funérailles, mais également de réinscrire l'humain dans le cycle perpétuel de la nature, en offrant une seconde vie à travers la croissance d'arbres et de végétaux.

«**Nous devons cesser de considérer la mort comme une fin absolue,**» explique Gérard Feldzer. «Elle peut devenir une continuité, un lien avec la nature, un dernier acte d'amour pour notre planète.» L'idée de voir

des forêts remplacer les cimetières bétonnés, de pouvoir contempler un arbre portant le nom d'un être cher, de sentir le vent dans ses branches et de savoir qu'il est le fruit de cette vie passée, résonne avec une profonde humanité.

Gérard Feldzer, avec son approche pragmatique mais toujours empreinte de sensibilité, soutient pleinement cette démarche. «C'est une révolution douce,» dit-il, «une manière de reconnecter l'humanité à la Terre, de donner du sens à la mort en y ajoutant une dimension de renouveau.»

Pour lui, ce projet n'est pas seulement une solution écologique : c'est un message d'espoir, une opportunité de réinventer nos rapports à la vie et à la mort, en harmonie avec la nature.

Dans un monde en quête de sens et de solutions durables, **la terramation pourrait bien devenir l'une des plus belles réponses à la fois environnementale et humaine.**

Avec cette nouvelle initiative, Gérard nous invite à repenser non seulement l'aviation, mais aussi la manière dont nous souhaitons nous éteindre, pour renaître autrement — en forêts, en arbres, et en vie.



Essai Machine : Bristell XL8



Dans cette vidéo, nous vous présentons aujourd'hui le nouveau XL8 de chez Bristell, un ULM trois axes ailes basses qui combine performance et confort pour des voyages aériens des plus agréables. Avec ses lignes élégantes et ses performances solides, selon Eddy cet appareil est une véritable «berline du ciel».

La Gazette de l'ULM a donc invité Ludo, notre pilote d'essai, à prendre les commandes de cette machine dernier cri et à partager avec nous ses impressions sur ce bijou de technologie.

Dès le décollage, il révèle une souplesse et une maniabilité qui en disent long sur la qualité de son design. En tant qu'ULM de haute qualité, le XL8 décolle sans effort, offrant une montée rapide et fluide.

Du côté des performances, le Bristell XL8 assure une vitesse de croisière d'environ 220 km/h à 240 km/h, des chiffres qui raviront les amateurs de sensations tout en restant dans la plage de confort pour les longues distances. Quant à son autonomie, elle se situe dans les 1200 km, un sérieux avantage pour les escapades en vol.

L'expérience en cabine est également unique. Avec son cockpit spacieux et ergonomique, équipé du Garmin G3X, l'XL8 garantit un vol plaisant et sécurisé.

Que dire de son train d'atterrissage rétractable? Une caractéristique qui, en plus d'optimiser l'aérodynamique, donne au Bristell un look super racé.

Alors, qui a dit qu'un ULM ne pouvait pas avoir de l'allure et du punch?

Cette vidéo, qui a lancé notre série de tests pour la Gazette de l'ULM, (bien qu'elle ait été la première tournée, n'est pas la première publiée). La réalisation technique de cet essai de machine diffère quelque peu des autres mais nous a montré l'intérêt de ces tests.

En montant à bord du XL8, notre équipe a eu le plaisir d'essayer un ULM performant et moderne, et a été très impressionnée par ses qualités de vol.»



2^e Rassemblement des femmes pilotes d'ULM en région Sud



Rassemblements

Enfin !

Après deux annulations cette année pour cause de météo défavorable, le 2^e Rassemblement des femmes pilotes d'ULM en région Sud a bien eu lieu le week-end des 12 et 13 octobre 2024 sur la base de Saint-Martin-de-Castillon dans le Luberon.

Ce rassemblement a profité de l'organisation des «Provence Air Games» assurée ce même week-end par Yoann Gini avec des animations riches et variées.

Une bonne vingtaine de pilotes étaient donc au rendez-vous de ces journées amicales et festives, et ce, malgré la pluie annoncée pour le samedi après-midi.

Des expériences (parfois inavouables!) ont pu être partagées, mais également la passion pour le vol. Au travers de jeux, une belle cohésion s'est formée et les rires ont été nombreux.

Petits et grands ont également pu faire leur première expérience sur des machines différentes de leur pratique habituelle.

FEMMES PILOTES

COMITE REGIONAL FEMMES PILOTES REGION SUD

12-13 oct. 2024
SAINT-MARTIN-DE-CASTILLON

AERoclub DU PAYS D'APT LF8421

AGENCE NATIONALE DU SPORT | Femix | REGION SUD | comfeminine.ffplum.regionsud@gmail.com
Morgane Planton 06 26 47 91 71
Marie-France Jehanne 06 13 76 68 11

LIEN D'INSCRIPTION 2^e Rassemblement des femmes pilotes d'ULM en Région Sud
<https://framiforms.org/2eme-rassemblement-des-femmes-pilotes-de-la-region-sud-2024-1672839698>

2^e Rassemblement des femmes pilotes d'ULM en région Sud



Yoann a su révéler de grands artistes grâce à sa préparation de Art Navigation «style Picasso»... Baptiste Trier «le mécano» toujours présent sur les événements organisés par le Comité FFPLUM région

Sud, nous a dévoilé son simulateur d'incident de vol paramoteur, très utile pour adopter les bons réflexes en cas de fermeture de voile.

Toute l'organisation remercie très chaleureusement Mathieu Pellegrin pour son accueil sur sa plateforme de Saint-Martin, mais également Samira et Nora qui ont géré la partie repas de l'événement.

C'était donc une très belle 2^e édition pour les femmes pilotes d'ULM qui sont reparties avec des courbatures liées à leur danse endiablée du samedi soir, des souvenirs de toute beauté d'une mer de nuages et du soleil lors de leurs vols, mais aussi avec un joli T-shirt, petit clin d'œil à Octobre Rose .



Martinique et ULM



Rencontre



Jérémie et Philine

Jeunes pilotes multiaxes, formés à la camarguaise à Candillargues (LFNG), parapentistes amateurs/monteurs-élagueurs. À nos heures perdues, on regarde les gros porteurs en l'air et on essaie de deviner où ils vont.

Espoirs suspendus entre ciel et mer

Nous sommes Jérémie et Philine, deux passionnés d'aviation légère, fraîchement brevetés multiaxes. Après des années passées à rêver de liberté dans les airs en métropole, la vie nous a menés sur une nouvelle trajectoire. Début d'année prochaine, nous partons nous installer en Martinique pour des raisons professionnelles. Et pour nous, cette mobilité est aussi l'occasion de vivre un rêve : continuer à voler, découvrir les îles vues du ciel, et pourquoi pas, faire du « island hopping ». Avant même de poser le pied sur le sol martiniquais, nous avons cherché à comprendre l'état de l'aviation légère aux Antilles.

La Guadeloupe, la Martinique : pour l'ULM, deux îles, deux ambiances

Notre première escale virtuelle nous mène en Guadeloupe, cette île sœur de la Martinique, où la pratique de l'ULM semble mieux implantée. La Guadeloupe bénéficie de nombreuses infrastructures

aéronautiques qui facilitent la pratique du vol léger. Avec ses pistes disséminées sur tout l'archipel, le terrain de jeu pour les passionnés est vaste. L'aérodrome de Saint-François, en particulier, se distingue par une activité ULM importante : baptêmes de l'air, formation de pilotes, et location de machines pour les amateurs souhaitant pratiquer en solo. Survoler les îles, de la Désirade aux Saintes, de la Grande Terre à Marie Galante, est à la portée de ceux qui prennent le temps de s'y former. La Guadeloupe montre donc que la pratique de l'aviation ultralégère est possible dans la région, et qu'une dynamique peut s'y maintenir.

En Martinique, le tableau est bien différent. Alors que la Guadeloupe peut compter sur au moins une base ULM active et plusieurs aérodromes, la Martinique se heurte à l'absence totale de plateformes terrestres dédiées à l'ULM. Toute l'activité se concentre autour de l'aéroport international Aimé Césaire, qui, par sa



nature, impose des contraintes pour les amateurs de vol ultraléger. Ceux qui souhaitent voler doivent composer avec un espace parfois occupé par des gros porteurs, et les rares structures d'écologie doivent jongler entre la demande et les exigences de sécurité.

C'est ce contraste frappant entre les deux îles qui a attiré notre attention. Pourquoi la Martinique, avec ses paysages tout aussi spectaculaires, ses côtes déchiquetées et ses plages sauvages, n'a-t-elle pas su développer une offre similaire pour les passionnés d'ULM? Rapidement, nous avons compris que les obstacles étaient autant logistiques que réglementaires.

Rencontres avec les passionnés locaux

Pour en savoir plus, j'ai multiplié les contacts avec ceux qui ont fait, et font vivre l'aviation légère sur l'île.

Parmi eux, Thierry Pradines et Fabrizio Nicotra font partie de ceux ayant tenté de développer une offre



Le bateau volant Polaris de Thierry

d'hydro-ULM en Martinique. Ensemble, ils ont opéré un bateau volant Polaris dans la Baie du Robert et d'autres hydrosurfaces déclarées. Thierry a documenté avec passion ses débuts, partageant ses premiers vols, les moments de réussite, les difficultés administratives.



«Faute de signal depuis la côte au vent, il fallait téléphoner à la tour pour chaque autorisation de vol», m'a-t-il confié. Malgré une activité qui a su trouver son public pendant un temps, l'arrivée du Covid a porté un coup dur à cette initiative, et l'activité a progressivement cessé. <https://volerdpm.clicforum.com/t5579-mes-debuts-en-Martinique.htm>

Aujourd'hui, et malgré un impressionnant historique d'autorisations préfectorales, plus aucune hydrosurface n'est exploitée de manière régulière, et les rêves de Thierry se sont envolés, emportés par les vents des alizés vers la métropole.

Pourtant, ses récits laissent entrevoir un potentiel inexploité qui, peut-être un jour, pourrait renaître sous d'autres formes, comme en témoignent les pilotes des Iles du Ciel [qui opèrent un Petrel sur la côte caraïbe de la Basse-Terre](#).

<https://www.ulm-guadeloupe.com>

Malgré l'absence de véritables plateformes ULM dédiées, l'aviation de loisirs reste active en Martinique, notamment à travers les baptêmes de l'air. Sophie Jacobé contribue à cette dynamique avec son activité [Aérodream](#) à bord de son autogire MTO, offrant des vols découverte depuis l'aéroport Aimé Césaire.

Depuis 2021, Jérôme Brochard, au travers de sa structure [JS Aviation](#), propose également des baptêmes sur un Eक्टर Eurostar.

Plus récemment, en 2022, une branche dédiée de la compagnie Airawak, dirigée par Françoise Guinot, a lancé une offre de baptêmes ULM à bord d'un G1, opérant aussi depuis Aimé Césaire.

En matière de formation, Stéphane Pignolet a tenté de lancer un projet d'école de pilotage pendulaire. Malheureusement, son initiative s'est étouffée dans l'œuf lors des bouleversements causés par la



Le Eurostar de JS Aviation

pandémie, laissant le secteur en quête de nouvelles opportunités. À ce jour, Jérôme Brochard semble être le seul à proposer de l'écologie ULM, mais aussi de la location de machine. En tant que président de l'aéroclub [Martinique Easy Fly](#), il m'a expliqué au cours de nos échanges à quel point la situation des ULM sur l'île reste compliquée.



L'appareil d'Airwalk

L'Évektor est une ressource précieuse pour les élèves-pilotes ULM, mais il attire également les détenteurs de PPL (Private Pilot License) qui recherchent une alternative plus abordable que les avions certifiés. Avec l'augmentation des initiatives de formation de pilotes soutenues par les autorités, il est fort probable que cette seule machine ne suffise bientôt plus à répondre à la demande croissante.

Bien que la Martinique bénéficie d'une activité d'aviation de loisirs certifiée, concentrée en zone d'aviation générale de l'aéroport, avec plusieurs machines certifiées proposées à la location par différentes structures, l'activité ULM club semble peiner à trouver sa place, sans doute en raison de l'absence de terrain attitré. À l'exception de l'autogire de Sophie, parké dans un container, il n'y a pas de hangar disponible en zone d'aviation générale, ce qui limite la présence de machines de type tubes et toiles, moins adaptées à une exposition permanente en plein soleil.



Vue aérienne de l'ancienne piste de Chalvet, à Basse Pointe

Les projets de terrain : entre espoirs et lenteur administrative

C'est donc du côté des infrastructures que la situation semble le plus bloquée. L'idée de créer une plateforme terrestre en dehors de l'aéroport Aimé Césaire revient régulièrement dans les discussions. Le projet le plus cité est celui de l'aérodrome de Chalvet à Basse-Pointe, au nord de l'île. Cet ancien terrain, situé hors des limites de la CTR et utilisé jusqu'au début des années 2010 pour le travail aérien sur les bananeraies, a été prospecté par Thierry pour en faire une base ULM.

Les tractations semblaient aller dans le bon sens jusqu'à ce que la collectivité territoriale de Martinique [mette sur les rails un projet d'aérodrome](#), fondamentalement intéressant, mais qui semble s'enliser depuis de longues années.

Au détour des forums et discussions, on entend bien parler de pistes en herbe, passées ou en projet, autour de [Sainte-Anne](#) et Trois-Rivières, mais là encore, les dossiers semblent gelés. «Aucun projet piste en herbe n'a été déposé pour le moment», m'a informé la DSAC. Pourtant, une base ULM terrestre permettrait de s'affranchir des contraintes d'utilisation de l'aéroport international, de pouvoir plus aisément baser et abriter des machines, et de créer un espace dédié aux pilotes amateurs. Au cours de nos discussions, on sent que les pilotes sont attentifs aux opportunités et à l'affût de toute nouvelle idée pour faire vivre l'ULM en Martinique. Pour Stéphane, la Martinique possède les atouts pour accueillir cette activité, mais il faudra savoir convaincre les autorités locales et trouver les terrains adaptés.

Entretenir la flamme : louer, acheter, ou attendre?

Alors, quelle option nous reste-t-il pour continuer à voler en Martinique? Louer l'unique multiaxe disponible chez JS Aviation? Importer une machine par conteneur et la baser sur l'aéroport international? Se former à l'hydro-ULM et faire les démarches auprès du préfet de mer pour réactiver une hydrosurface? Faire des aller-retour en Guadeloupe pour profiter d'une activité club? Chacune de ces solutions a ses avantages et ses contraintes. Importer une machine pourrait nous offrir plus de liberté, mais l'intégrer à une structure existante, ou même créer un petit club pour partager les frais et rassembler les passionnés pourrait être le plus pragmatique. Dans tous les cas, il est sûr que la création d'une plateforme ULM ou d'un aérodrome indépendant de l'aéroport international Aimé Césaire faciliterait la vie aux pratiquants et le développement de l'activité.

La logistique ne nous effraie pas, mais la perspective d'une attente prolongée pour obtenir toutes les autorisations nécessaires nous pousse à réfléchir à la meilleure stratégie. Peut-être qu'en s'alliant avec les acteurs déjà présents, en participant à des initiatives comme celles de Jérôme, Sophie, Françoise ou Stéphane, nous pourrions contribuer à dynamiser la scène ULM sur l'île.

Rêves de ciel et premiers contacts avec la réalité

Avec toutes ces informations en tête, la Martinique nous apparaît comme un terrain complexe, mais passionnant. La situation peut paraître décourageante, mais c'est aussi un défi à relever, une page blanche à écrire pour les amoureux du ciel, alors même que les [Petites Antilles](#) sont marquées par l'histoire de l'aviation dans la région. Nous savons que la route sera semée d'embûches, que la patience sera de mise, mais nous restons convaincus que cette île a des possibilités à offrir aux pilotes de machines légères.

Les discussions avec les pilotes guadeloupéens et martiniquais nous permettent de mieux comprendre les réalités locales. À nous maintenant de trouver notre place dans ce ciel un peu capricieux, et de transformer nos rêves d'îles en une aventure bien réelle. Après tout, si voler aux Antilles demande de la persévérance, la vue depuis là-haut n'en est que plus belle.

Lectures pour aller plus loin :

[Thread «ULM en Martinique» sur le Forum ULM](#)
[Les carnets de Thierry Pradines sur le forum des penduleux](#)
[le compte instagram de Jérôme Brochard](#)



Kambouïs vulg'Air



Moteur !

Voler en hiver commence souvent par un café chaud au club house. C'est un moment de détente et de partage qui s'agrémentent régulièrement de discussions et de conseils entre pilotes. Et quand la saison la plus froide de l'année est bien installée, ces bavardages débouchent toujours sur les techniques de chacun pour réussir à réanimer son moteur.

Les bons tuyaux...

Je ne souhaite pas lister, façon Prévert, toutes les solutions et toutes les astuces de nos pilotes Macgyver. Ces trouvailles doivent impérativement rester au comptoir du club. C'est à cet endroit précis qu'elles ont leur charme et qu'elles mettent en valeur l'âme des meilleurs clubs !

Si je ne doute, à aucun moment, que la majorité de ces rituels, à base de couverture chauffante, de casserole d'eau bouillante ou encore d'incantation vaudous fonctionnent, il me paraît nécessaire de refaire un point sur les bases du démarrage d'un moteur.

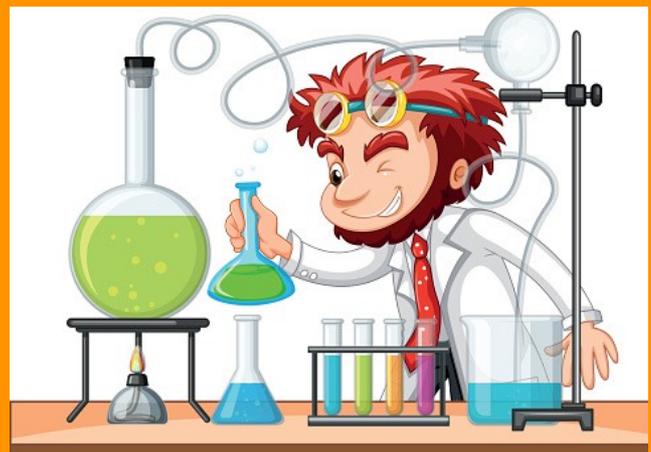
Comment ça marche ??

Vulgarisons un petit peu pour ne pas se perdre en route. Premièrement, ne pas confondre moteur froid et température extérieure froide... La température de fonctionnement idéale d'un moteur est d'environ 90° (non c'est 95°, non 102° non... Stop! J'ai dit vulgarisation. En mécanique, il est plus important de comprendre que de connaître les détails).

Reprenons. Il est facile d'intégrer que, si un moteur doit fonctionner à 90 degrés, il aura plus de

difficultés à s'animer à température ambiante. Qu'elle que soit la température extérieure, 0, 20 ou 35 degrés, le delta est trop important par rapport à sa température de fonctionnement. La phase de démarrage va, par conséquent, toujours demander, à votre moteur, un réel effort. Ce constat s'applique à tous les moteurs thermiques. C'est vrai pour votre ULM mais aussi votre voiture, moto ou autre tracteur. C'est vrai pour un moteur deux temps, quatre temps ou même un moteur diesel. Et, bien entendu, plus la température extérieure est basse, plus le delta avec la température idéale de fonctionnement est importante. Il faudra donc accentuer les efforts !

Deuxièmement, le moteur de votre ULM fonctionne à l'essence, certes ! mais pas que... C'est, en réalité, un mélange d'air et d'essence savamment dosé qui entre dans les chambres de combustion.



Ce dosage s'appelle le rapport stoechiométrique (Ça, au comptoir du club ou au Scrabble, ça rapporte un max de points !). Ce rapport est, en fonctionnement normal, d'environ 1 gramme d'essence pour 15 grammes d'air (Je vois déjà les génies mécaniques s'arracher les cheveux !! Restons dans la vulgarisation s'il vous plaît). C'est de ce fameux rapport que l'on entend parler tout le temps dans les hangars... Trop riche ! Trop pauvre ! Bougie trop noire! Bougie trop blanche !

Sans rentrer dans les réglages d'une formule 1, il faudra faire varier un petit peu ce rapport pour aider le moteur à démarrer et pour contrer les variations de densité de l'air. Votre moteur avale un volume d'air mais l'air étant un gaz (plusieurs gaz) compressible, sensible à la température, la pression atmosphérique et à l'humidité, la masse de ce volume d'air peut varier significativement.

Maintenant que nous avons ces deux paramètres en tête, il faut savoir que les technologies d'aujourd'hui permettent (notamment celles de votre voiture) de gérer de façon automatique les démarrages à froid. C'est un peu plus délicat en ce qui concerne votre ULM, surtout s'il est équipé de bons vieux carburateurs !

Côté pratique :

Il y a donc six principes de bases à respecter impérativement ! Deux avant de voler, deux avant de démarrer et deux pendant la phase de démarrage. Six choses à retenir et c'est tout ! Normalement, avec ça, tout devrait bien se passer...

1 : Avant de vouloir voler, assurez-vous que votre batterie soit bien chargée (oui, bien entendu, aucun intérêt si c'est un lanceur...). La mission de votre batterie à ce moment précis va être d'alimenter votre démarreur. Si votre démarreur n'a pas assez de puissance pour amener le moteur à son régime de mise en route, la partie est perdue d'avance...



2 : Dans le cas d'un moteur disposant de plusieurs carburateurs, pensez à les synchroniser ! Cette étape ne se fait malheureusement pas avec une baguette de chef d'orchestre mais avec un peu d'outillage. Renseignez-vous auprès d'une personne ayant ces compétences. Il y a même des tutos Youtube sur le sujet. Pour rappel, chez ROTAX (marque citée de

façon complètement fortuite), la synchro des carbus c'est toutes les 100 heures! La mécanique, c'est l'art des jeux et de l'équilibre... Pour faciliter un démarrage, il faut un équilibre moteur. Il faut que tous les cylindres soient alimentés de façon homogène.

Les bases sont posées, passons au moment où on a tellement envie de voler qu'on oublie, l'inoubliable !! 3 et 4 : (Ça peut être 3 ou 4 ou 4 ou 3... Bref on en oublie toujours un) : Les Magnétos sur "ON" et le circuit d'essence ouvert !

Dit comme ça, ça peut paraître bizarre mais c'est pourtant la vérité. Le démarrage d'un moteur à froid est délicat et plus vous allez insister, moins vous aurez de chance d'y arriver ! Donc pensez y avant le premier coup de démarreur et si ce dernier est infructueux avant de relancer, recontrôlez ! Magnétos sur "ON" et le circuit d'essence ouvert.



A ce moment là, les trois quarts de la leçon sont acquis, il ne nous reste plus qu'à nous battre avec la température et ce foutu mélange air/essence. Deux outils sont à votre disposition, 5 : la manette des gaz, 6 : la manette de starter. On va parler du démarrage

à froid, mais on va aussi s'intéresser au démarrage moteur chaud. Cette étape est très importante et n'est pas abordée de la même façon suivant la température moteur.

Moteur froid :

il faut amener un peu plus d'essence, enrichir le rapport stoechiométrique, pour faciliter le démarrage. Starter à fond ! Si on veut avoir une chance de conserver un mélange riche, il faut par conséquent ne pas suralimenter en air. Manette des gaz à zéro ! (Même pas un petit peu ?? Non, à zéro !) C'est très important. Les Disc-Jockeys des manettes qui alternent, de façon plus ou moins rapide, la position de ces deux curseurs tout en actionnant le démarreur, ne sont jamais ceux qui obtiennent les meilleurs résultats... Gardez cela en tête : moteur froid = Starter à fond, gaz à zéro. Si jamais le moteur reste muet, reprenez les étapes 3 et 4.

Deux subtilités viennent néanmoins assombrir un peu ce schéma simpliste. Le Starter a un potentiel, il est dosable. Suivant le type de moteur, la

température extérieure, le taux d'humidité, il est possible de réduire ou d'accentuer l'ouverture du circuit de starter. Cette sensibilité viendra avec l'expérience (Pas de nœud au cerveau, dans un premier temps, il faut mieux garder en tête une pleine ouverture du starter quand le moteur est froid). Deuxièmement, il va falloir refermer le circuit de starter et le compenser par une montée des gaz après la mise en route. Soyez à l'écoute de votre moteur. L'instabilité du régime va vous guider dans cette étape. Il est aussi important de rappeler qu'un



moteur avionné a de fortes contraintes mécaniques dues à l'hélice en rotation et au réducteur. Ne laissez

pas tourner un moteur froid sur un régime instable. Cela génère d'énormes vibrations qui n'ont pas leur place dans un système mécanique. Le régime de ralenti n'est généralement pas suffisant quand le moteur est froid. Donc, sans parler d'une mise de gaz disproportionnée, un "filet de gaz" à 2000 / 2200 tr/min n'engendrera aucun risque mécanique et permettra une rotation harmonieuse de l'ensemble.

Moteur Chaud :

Pour clôturer cette étape, dans le cas où votre moteur est déjà à température, le starter est à proscrire. Le démarrage s'effectuera avec un simple filet de gaz que l'on pourra ramener au régime de ralenti juste après la mise en route.

Je n'ai aucun préjugé sur les techniques que chacun met en œuvre pour se faciliter la vie quand arrive le moment de mettre un moteur en marche. Suivant votre région, votre fréquence de vol, ou l'état mécanique de votre moteur, certaines astuces peuvent s'avérer très utiles. Et surtout si elles fonctionnent, ne vous en privez pas ! Cependant, il est aussi fréquent, en tendant l'oreille sur un aérodrome, d'entendre un moteur et son pilote en pleine dispute. C'est au nom de ces scènes de ménage pilote/machine, qu'il me paraissait important de rappeler quelques principes élémentaires.

Vous en avez marre du Super 98?

Essayez le «Génial 99»

Le carburant idéal si votre machine a un coup de pompe

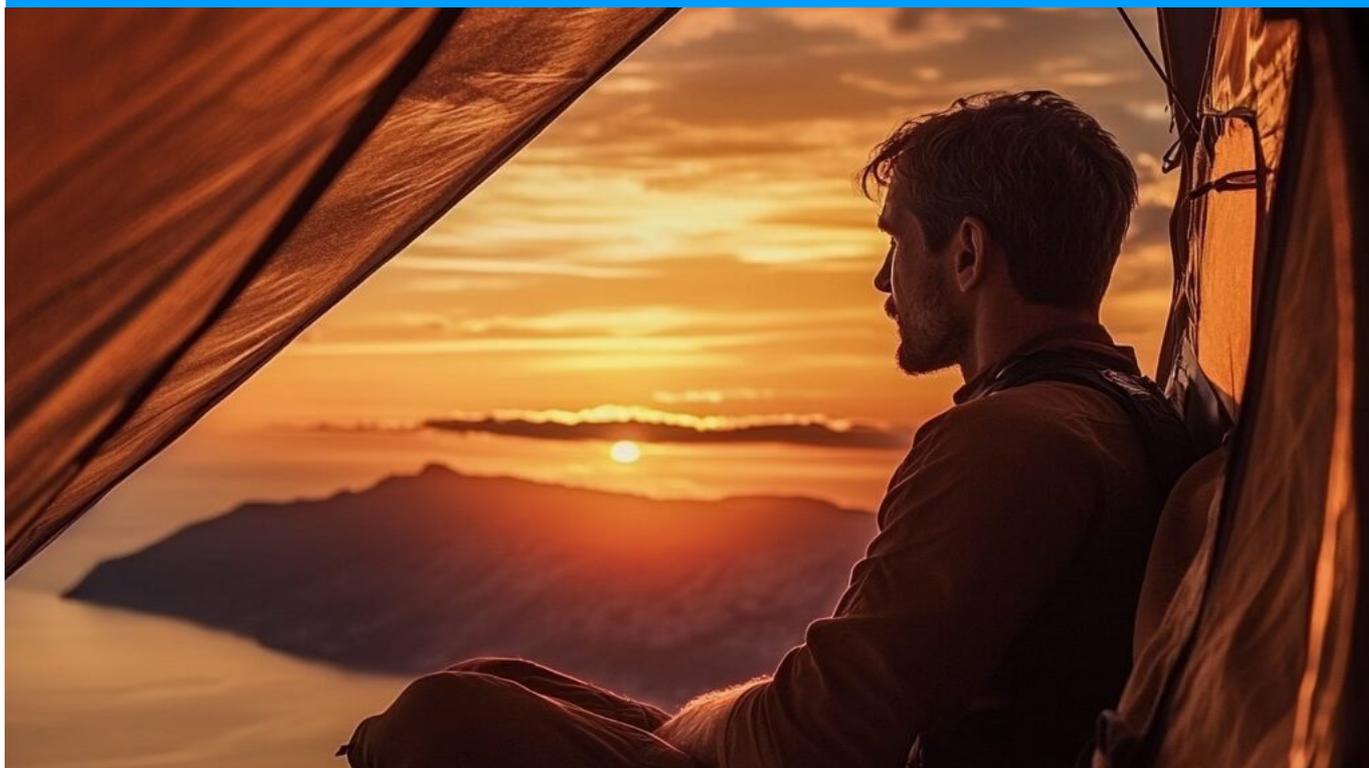


Dans le cadre de la campagne de sensibilisation aux risques liés à la consommation d'alcool pour les pilotes ainsi que pour promouvoir la qualité et les bienfaits de l'eau potable du robinet, nous lançons un message clair et engageant :



Aller performance et responsabilité, c'est aussi simple que de remplir un verre d'eau

Un peu de poésie... par Bruno Jaloux



Un matin lumineux, je me rends au hangar du club d'ULM. L'air est encore frais, rempli de promesses. Devant moi, ma fidèle machine attend patiemment, prête à prendre les airs. Je charge tout le nécessaire pour mon périple : une petite tente, un duvet confortable, mon réchaud, et quelques provisions soigneusement préparées. La prévol devient un rituel, presque méditatif. Chaque contrôle m'assure que tout est en ordre. Tout est parfait.

Avec le soleil levant à l'horizon, j'aligne mon ULM sur la piste. Je prends une profonde inspiration, pousse les gaz, et m'élève doucement dans l'air limpide du matin. Les villages défilent rapidement sous mes ailes, chacun d'eux semblant me raconter une histoire. Avec ma carte sur les genoux, je les nomme dans ma tête, me repérant sans difficulté. Le vent léger caresse la carlingue, et je me sens en parfaite harmonie avec ma machine et le paysage.

Après deux heures de vol, je décide de faire une première pause. Il faut dire que cette deuxième tasse de café ce matin n'était peut-être pas une si bonne idée... Je me pose sur une belle piste en herbe avec un kiss landing digne de ce nom. À peine arrivé, je suis accueilli avec une chaleur et une gentillesse sincères par les membres du club local. Avant même d'avoir le temps de sortir mon sandwich, le président m'invite chez lui, tout près de la base.

Assis sur sa terrasse, nous partageons un repas simple, mais savoureux. Les récits de vols, les anecdotes d'ULM, et les rêves d'aventures se mêlent dans une conversation

qui pourrait durer des heures. Mais l'horloge tourne, et l'appel du ciel se fait à nouveau sentir. Je prends congé de mes hôtes, plein de gratitude pour leur accueil chaleureux.

De retour sur la piste, après un long roulage sur cette belle piste, je décolle à nouveau. Le vol vers mon étape du soir se passe sans encombre, malgré quelques turbulences, dues à la chaleur estivale. Je prends le temps de prendre des photos : les paysages sont si beaux vus d'en haut.

Enfin, j'aperçois ma destination. En finale pour la piste, un petit vent de travers me teste, mais rien de bien méchant. Une fois posé, je découvre un aérodrome désert. Qu'importe. Je trouve un coin abrité derrière un hangar, où je monte ma tente et installe mon petit campement. Après avoir préparé un simple repas sur mon réchaud, je me détends, seul avec moi-même et mon ULM.

La nuit tombe doucement, et je passe un coup de fil aux miens pour les rassurer. Puis, dans le calme absolu, je laisse mon esprit vagabonder. Là, allongé sous un ciel étoilé, je ressens une paix indescriptible, une sérénité rare.

Et ce qui rend tout cela encore plus beau, c'est que demain, je vais recommencer. La vie n'est-elle pas merveilleuse, surtout lorsqu'on peut la vivre... par le chemin des airs?

Bruno Jaloux

Bad Santa



Humour



Raphaël BENARD

Pilote multiaxes sur Ikarus C42. Guitare et Ukulélé. Saltimbanque. Ménestrel. Peintre abstrait. Photographe. Vidéaste approximatif et malheureusement pour vous, rédacteur à la gazette.

Il fallait bien un conte de Noël pour alimenter ce numéro de fin d'année. Un conte qui sied bien (du verbe seoir pour les journalistes de BFM TV et de CNEWS) à l'ambiance de la gazette de l'ULM, un conte comme on les aime dans l'équipe. Pour ménager les protagonistes et les lieux, ce récit sera

flouté, enfin, je veux dire, comme on dit dans le cinéma : pour les besoins de la narration, certains éléments sont romancés. « Toute ressemblance avec des faits et des personnages existants ou ayant existé serait purement fortuite et ne pourrait être que le fruit d'une pure coïncidence ». Cependant

cette courte histoire, à sa base, est véridique. Un récit fait d'actions et de réactions, d'ordinaire, et d'extraordinaire, où le réel fait place à l'absurde et à un humour décalé que n'aurait pas renié les « Monty Python ». Viens, prends-moi la main, n'aie pas peur, je t'emmène vers un récit qui fait tout le charme de l'ULM.

L'hiver est là. L'air frais et porteur de ce mois de décembre est néanmoins propice au vol. Le plafond nuageux est acceptable, la météo est correcte. Pas de turbulences, l'air est stable. Moults enfants et familles sont présents en ce jour quelque part dans l'hexagone. Ils sont heureux de visiter ce bel aérodrome et toutes et tous sont impatients. Oui, car Saint-Nicolas a informé de sa venue. Ils ne le savent pas encore, mais notre Santa Claus doit faire un passage bas en 3 axes. Dans leurs yeux brillent le rêve et l'insouciance. Ils ont un peu le nez qui coule et ne connaissent pas encore Mermoz, Saint-Ex et son mouton, ni la gloire des pionniers de l'aviation. Ils sont trop jeunes. Mais peu importe, ils attendent avec cette impatience de la jeunesse, les yeux humides, la venue du messie de Noël. L'appareil se présente, il est dans l'axe. Son moteur 4 temps résonne sur le tour de piste. Au loin nous pouvons voir un costume rouge et blanc. À l'horizon ne dessine un ULM dont je tairai le nom. Il grossit dans le champ de vision, il arrive en courte finale. C'est l'instant T. Les kids ont les yeux tournés vers

les cieus, bras levés. L'engin passe en rase-mottes et large, vide son sac d'offrandes. Ce sont des friandises. Mais elles ne sont pas adaptées à l'évènement. Les enfants se couvrent la tête et s'éparpillent, car les bonbons durs font mal et se désagrègent au sol. Le coucou du père Noël n'y fait rien. Pas de sucreries molles Haribo, de chamallows, mais des boîtes de Smarties, des sucreries compactes qui s'éclatent et explosent une fois au sol. Le pilote est expérimenté et ce n'est pas de sa faute, il a fait confiance au père Noël. Il ne connaissait pas le contenu de la besace. Les parents courent dans tous les sens. On vérifie les pare-brise des voitures garées près de la piste. Le 3 axes remet les gaz et s'envole pour d'autres cieus. Le père Noël est passé. Adultes et enfants, incrédules, se retournent. L'homme à la barbe blanche s'en va sur son fidèle destrier et monte vers d'autres cieus. En version accélérée, on dirait du Benny Hill (toujours pour les plus anciens). Pour ce qui est de l'humour : chapeau bas.

Mission accomplie.

VOUS AVEZ TOUT MON SOUTIEN, GEORGES

GEORGES HUREAU

FFPLUM
FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM

POUR LES ELECTIONS 2024, VOUS AUSSI
DONNEZ VOTRE SOUTIEN À GEORGES

A political campaign poster for Georges Hureau. It features a woman in a white bra and a man in a light blue polo shirt. The background is blue with the name 'GEORGES HUREAU' in large, stylized letters. A speech bubble from the woman says 'VOUS AVEZ TOUT MON SOUTIEN, GEORGES'. The FFPLUM logo is in the bottom left, and the text 'POUR LES ELECTIONS 2024, VOUS AUSSI DONNEZ VOTRE SOUTIEN À GEORGES' is at the bottom.

BESOIN D ALLUMER UN BARBECUE?

LA GAZETTE EST BIENTOT DISPONIBLE EN VERSION PAPIER

An advertisement for 'LA GAZETTE' newspaper. It shows a man in an orange shirt and white pants grilling food on a barbecue. He is holding a newspaper. The background is dark with smoke rising from the grill. The text is in bold yellow and white.

Diviser pour moins régner



Eddy GRATON

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

La diversité est une force et une richesse à conserver...

Ultra Léger Motorisé...

Trois mots qui collent à la peau de tous ceux qui le pratiquent. Nous pourrions débattre des heures pour savoir ce qu'ils représentent exactement, mais, croyez-moi, nous n'arriverions sûrement jamais à nous mettre d'accord. Pour certains, pragmatiques, c'était, c'est et cela restera un objet à moteur. Pour d'autres, plus rêveurs, un état d'esprit ou une ouverture sur le monde. Nous pourrions ajouter à tout ça une dose de purisme, un grain d'aventure, une pincée de conservatisme et saupoudrer le tout de sportifs accomplis... Bref, sûrement autant de définitions qu'il y a de pratiquants et c'est probablement très bien ainsi. Soyons-en fiers, la pluralité de notre discipline en crée le sel et l'intérêt!

La liberté des uns s'arrête là où celle des autres commence...

Il demeure cependant une ombre au tableau. Une activité comme la nôtre est envahissante. Nous ne pouvons pas le nier et faire la politique de l'autruche sur ce sujet aurait des conséquences désastreuses. Tout d'abord, c'est une activité motorisée. Elle génère du bruit et de la pollution. Ce sont deux boulets que nous devons nous traîner aux pieds quotidiennement. Deuxièmement, nous avons besoin d'infrastructures, d'aérodromes. Des surfaces, très étendues, qui seraient sans aucun doute utiles à d'autres acteurs locaux. Et enfin, nous sommes le petit dernier d'une grande famille, celle de l'aviation, à qui l'on a accordé, de façon

tout à fait légitime, plus de liberté et moins de contraintes qu'aux autres. Vus de loin et par méconnaissance de l'activité, nous pourrions rapidement passer pour les effrontés de la famille...

J'ai bien conscience, et je vous fais confiance pour cela, qu'il y a des dizaines de contre-arguments à opposer à ce constat. Cependant, la conséquence reste néanmoins que notre liberté de jouir de cette activité ne résulte en réalité que de combats, ou de façon plus mesurée, disons de négociations perpétuelles que nous pourrions accommoder avec les différents acteurs. Et comme toute négociation, la victoire ne dépendra uniquement que de la stratégie mise en place...

Soyons stratégiques.

Pour pouvoir se défendre, il faut avoir conscience de deux choses. Qui sommes-nous? et qui sont nos alliés? Ces deux questions ont une importance fondamentale.

Qui sommes-nous : nous sommes... peu nombreux. C'est notre trait de caractère le plus marqué. Vous en doutez? Pour faciliter un peu la démonstration, nous allons arrondir notre taille à 15000 licenciés. Cela nous situe au 90e rang sur les 120 fédérations sportives françaises, coincé entre le billard et la spéléologie... (grosses références!). Nous sommes 5 fois plus petits que les fédérations d'échecs ou de tir à l'arc. Je n'ose même pas vous exposer la comparaison avec des activités comme le football ou le rugby...

Qui sont nos alliés : là encore, la liste ne va pas être longue... Mais ne voyons pas tout en noir. Grâce à nos amis paramotoristes, nous faisons partie du clan sélect des fédérations sportives de haut niveau. Ce point nous permet d'avoir une reconnaissance auprès d'une autorité de tutelle qui est celle du ministère des Sports et de la jeunesse. C'est une très bonne chose. Nous avons la particularité de dépendre également d'un deuxième ministère qui est celui des transports et de la mobilité. De ce fait, nous avons notre place auprès des autres fédérations aéronautiques à la table de l'autorité (DGAC). Petite place, d'accord, mais place quand même...

C'est déjà un exploit d'avoir réussi à créer une fédération pour l'ULM. De façon honnête et objective, il n'y a que très peu de points communs entre un paramoteur et un ULM-S (faisons comme si ce mot était entré dans notre jargon courant...) très peu de similitudes entre un hélico classe 6 et un aérostat motorisé... et pourtant, aujourd'hui nous arrivons à cohabiter et à être fédérés sous la même bannière. Sans cette casquette commune et cette taille critique, nous ne serions probablement même pas légitimes à l'existence !

Maintenant que ces deux points sont éclaircis, vous comprendrez aisément que le combat est de taille et

que nous ne sommes pas forcément très bien armés pour le mener. Alors, imaginez les conséquences d'une division dans nos rangs.

Diviser pour moins régner...

Nous avons appris, il y a peu, que des initiatives isolées de nouvelles fédérations se mettaient en place. Je suis intimement convaincu que ces projets sont pleins de bon sens. Que le poids des concessions est de plus en plus dur à porter pour certains et que ces nouveaux courants sont conduits par l'envie de mieux faire. Je ne jugerai en aucun cas le fond du sujet et je suis même persuadé qu'ils réussiront à se construire de façon respectable.

Une question se pose néanmoins. Si notre petite fédération se divise, elle finira fatalement par peser moins lourd dans les débats, c'est mathématique. De plus, si ces nouvelles alliances obtiennent leurs agréments (qui n'est en réalité qu'un cahier des charges à respecter) la FFPLUM devra obligatoirement partager sa petite place à la grande table. La création d'association de ce type n'est motivée que par l'envie d'opposer et d'imposer de nouvelles idées. Cette situation ne pourra donc malheureusement que conduire à la cacophonie.

Bien entendu, je ne souhaite pas me cacher derrière mon petit doigt. J'ai tendance, comme bon nombre, à avoir la critique facile, sur telle ou telle action fédérale, sur telle ou telle position ou décision émanant de cette instance. Pourquoi? Et bien simplement parce que je ne me reconnais pas dans tout cela. Je rêve d'une fédération plus proche de mes valeurs. La bien-pensance, la sécurité à outrance, le principe de précaution à toute épreuve m'ennuie profondément. Je rêve d'aventure, de passion, de liberté d'actes et de pensées. Je rêve de fun et de modernité.

Alors oui, je râle et je boude, mais je garde en tête cette notion de pluralité. Je garde à l'esprit que fédérer c'est avant tout faire des concessions à l'autre pour que tout le monde puisse exister. Il en va finalement de notre survie et de notre légitimité.

Ne soyons pas les enfants qui se chamaillent à la table des grandes personnes. Ne soyons pas ces garnements empêchant les adultes de parler de sujets sérieux. Lavons notre linge sale en famille et parlons d'une seule voix. Vous avez envie de faire bouger les lignes? Des élections pour renouveler le bureau de la fédération sont en cours, ceci doit rester le seul chemin légitime possible.

Restons nous-mêmes, mais restons unis !



Pascal Vallée, grand gourou du paramoteur



Sandra Moreels

Sandra, pilote de paramoteur dévouée et figure de proue de l'ULM, est également compétitrice et mère d'un petit garçon. Elle s'investit activement dans la sauvegarde de l'aérodrome de Saint-Romain et siège au comité régional de la FFPLUM Normandie. Le 31 mai 2024, elle a eu l'honneur de porter la flamme olympique.

La genèse

En 2022, Pascal Vallée a proposé une idée originale : organiser un festival de films paramoteur lors du Mondial ULM pour animer le Village Paramoteur. Il a rapidement chargé de l'organisation une petite équipe avec Damien Vuillecard, animateur de la chaîne Youtube «500 AGL Paramoteur», Laura Mac Donald, (élue à la fédération) et moi-même.

Après un an de travail et de confrontation à différents défis, ce festival a vu le jour lors de l'édition 2024 du MULM à Blois. Le projet a pris une ampleur inattendue, nous ne nous attendions pas du tout à autant d'engouement : 22 pilotes ont soumis plus de 65 vidéos. Nous avons été ravis de recevoir autant de films et remercions sincèrement tous les participants même si nous n'avons bien sûr pas pu récompenser tout le monde.

Les catégories étaient volontairement ouvertes pour laisser place à une grande diversité, ce qui a permis de recevoir des films aux formats et styles variés, allant du «short» au documentaire.

La fédération a joué un rôle clé en mettant à disposition un écran géant et une sonorisation de qualité, offrant des conditions de projection exceptionnelles. Le jury, composé de cinq membres, a dû trancher parmi les nombreuses œuvres de qualité, certaines thématiques revenant souvent, comme les vols à l'étranger ou les rencontres d'Asnières.





Deux projections ont rythmé le festival

La première, le vendredi soir, pour les films soumis au vote du public, et la seconde, le samedi, pour la remise des trophées. Ces projections furent un succès complet et toute l'équipe remercie infiniment les personnes présentes qui ont mis le feu dans la salle.

Parmi les moments marquants

Les rires des enfants devant le Père Noël de Flying Ohm et l'émotion d'une spectatrice touchée par la traversée de la Manche avec un père de 80 ans ont laissé des souvenirs mémorables.

Rien que pour ces moments de joie et pour les sourires dans la salle, cela valait le coup de travailler un an, de visionner toutes les vidéos, d'inventer ce que l'on allait faire, de répondre aux emails, de classer, de trier...

Ce premier festival a su rassembler autour du paramoteur, dans un esprit de partage et de créativité. Merci à toutes et tous d'avoir rendu ce moment possible!

Voici la liste des lauréats du festival du film :



Catégories	Auteurs	Film
Ailes et Aventures	Philippe Couvreur	Vol au milieu de montgolfières
Ailes en Fêtes	Clément Fortin	Asnières 2022
Ailes sans Frontières	Vincent Bois	La Réunion
Ailes en Délire	Flying Ohm	Père Noël
Ailes d'Experts	ITV	Red card
Prix du Jury	Julien Tonnelier et Thibaut Charbonnier	Les Fous du vol lent - Road Trip Andaloux
Prix du Public	Benjamin Jobard	Viva Espana

Ma Première Vache et le Côteaux du Layon



Jacques FOUCHER

À 73 ans, j'ai débuté l'aéromodélisme en 1968, pour ensuite piloter en 1990 sur un Quicksilver MXL2, puis divers appareils jusqu'à construire un Himax monoplace en bois. Avec mon fils instructeur, j'ai aussi volé sur Grob 120A sur une base de la RCAF, touchant à l'hydravion et au multimoteur. Passionné d'ULM et d'avion, je pilote actuellement à La Baule sur un Evektor Eurostar, équipé de l'électronique que je crée moi-même.

Non, je ne suis pas éleveur de vaches ni toréador, non! il s'agit d'un terme courant en aviation, qui consiste à atterrir dans un champ, si possible accueillant, quand il n'est plus possible de rester en vol!

On m'a souvent répété après mon brevet de pilote que «tu n'es pas vraiment un pilote si tu ne t'es pas vaché au moins une fois». Ce n'est pas trop mon avis, mais, comme dit la chanson, ils sont si nombreux que peut-être ils ont raison...

Bref, l'appareil construit et à peine testé, je traverse la France pour le parquer dans un hangar d'une ancienne ferme. Quand j'ai touché la haie du jardin sur une panne de freins, j'ai quand même décidé de quitter cette piste en pente de 200 m pour m'installer dans un vrai hangar d'aviation, sans remontée par le sol de jus de fumier, lorsque la météo s'installait à la pluie.

Me voilà donc sur un terrain avec une piste en herbe digne de ce nom, j'ai nommé Saint Georges

de Montaigu, au sud de Nantes. Puis vint le jour où le rassemblement ULM annuel de Blois me fait de l'œil. J'ai le projet d'y aller en vol, où je compte bien présenter mon appareil et rafler le prix de l'originalité, car avec sa peinture de guerre et ses bandes de débarquement, je pense avoir pas mal de chances sur





ce coup-là, en fait, secrètement, je me persuade que «je suis sûr de gagner».

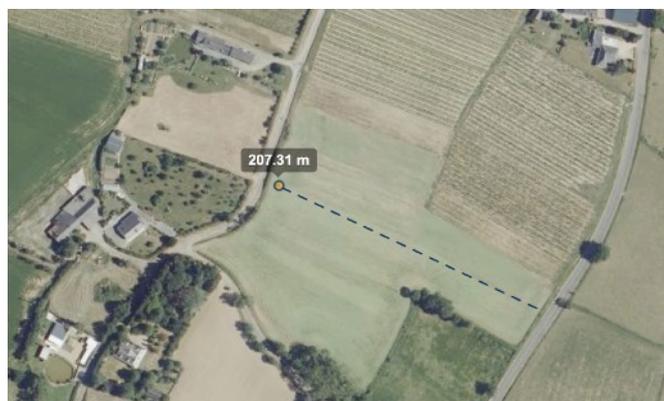
L'appareil est aligné, la manette des gaz avance doucement vers le plein gaz et l'Himax, ce petit monoplace, prend son élan pour voir défiler l'herbe de la piste et décoller, dans le ronron régulier du moteur. Large virage et me voilà montant au-dessus de la campagne, cap vers Blois le Breuil. Marc, mon fils, viendra me rejoindre en voiture. Nous sommes fin août/début septembre, je ne sais plus...

L'appareil se dandine du haut de sa croisière à 110 km/h, un instant, je sens légèrement un relent de quelque chose, un mélange d'odeur d'échappement et de caoutchouc. Je regarde partout et constate que les températures des deux culasses de mon moteur sont très élevées, les aiguilles sont dans le rouge! Je réduis alors un peu les gaz en tirant la manette de puissance, mais après quelques minutes d'observation, les températures restent malgré tout très élevées, ça monte moins vite qu'en régime de croisière, mais ça monte toujours un peu. Je réduis encore un peu plus... L'appareil commence à descendre, lentement pendant que les températures montent elles... lentement. Finalement, je dois poser quelque part, et c'est la seule option possible. À ce moment, se produit un phénomène curieux dans ma tête, psychologique, je me sens parfaitement calme et serein, ça devrait être l'inverse, mais avec moi, c'était ça, presque une sérénité d'avoir pris la décision de me vacher en dessous, et il y a des champs en dessous, plein, mais lequel sera le bon?

Face à moi et il me semble face au vent, trois possibilités, un beau champ bien long, mais avec des grosses bottes de foin rondes dont je ne connais pas trop l'écartement, peut être que ça ne va pas passer. Un peu à droite un autre champ, mais avec des vaches... et si une conne décide de traverser quand j'arrive, effrayée par ma merveille du ciel, j'aurai tout faux! À gauche, à 45° de ma trajectoire, un petit champ de ce qui semble être un champ de blé fraîchement

coupé ou un truc comme ça. En général, un champ cultivé, c'est à peu près plat. Ce sera mon choix pour poser, car il est temps, l'appareil continue à descendre. Dernier virage calme pour m'aligner et je descends sur le blond de ce qui reste des tiges de blé quand je vois, un peu sur le côté d'un poteau en bois, un poteau téléphonique en entrée «de piste» dont je ne vois pas du tout les fils.

Je considère que le haut du poteau sera mon point le plus bas pour passer la petite route goudronnée contre le fossé duquel le poteau se dresse, puis une fois que ce poteau défile sous mon aile, je rends fort la main pour arrondir dans les tiges de blé, car le champ n'est pas bien long. Après contrôle, nous saurons qu'il mesure 200 mètres, avec cette ligne téléphonique en entrée «de piste».



J'entends nettement les restes de tiges de blé qui s'écrasent sous les roues, le blé coupé, ça freine pas mal, puis les cahots et l'appareil s'arrête, on est posé sans casse. Debout sur les freins, je termine quand même bien près de la limite du champ, avec une vigne à droite et des ornières de tracteur à gauche. Plein ralenti (et je le suis depuis le dernier virage), je coupe le contact, mais le moteur lui, continue à tourner sans allumage! (à cause des culasses brûlantes). Moment de stupeur, d'incrédulité, et finalement en fermant l'essence, ça tourne encore un moment. Finalement le moteur s'arrête faute de carburant, non sans avoir bien secoué le bâti moteur par des soubresauts et des hoquets d'un moteur à l'agonie! Hélice enfin arrêtée,

j'ouvre la porte du zinc qui bascule vers le haut, sors de l'appareil et referme la serrure à clé, quand je me ravise et retourne retirer la radio Icom portable et le casque, pour ne pas tenter les éventuels loubards du coin.

Sur la petite route du bout du champ, je croise une vieille femme sur son tout aussi vieux vélo, poursuivie en courant par deux petits gosses. Elle m'interpelle : «Ah ben j'ai vu ce p'tit avion et pis j'ai entendu l'moteur



ralentir! Oh, j'ai dit là, il va pas aller ben loin!». Les gosses sont ravis de filer vers l'avion toucher partout, pour me regarder comme un vrai pilote avec mon casque dans une main et ma radio dans l'autre. Tout en me dirigeant vers cette habitation que j'aperçois à 100 mètres, je donne des consignes pour que personne ne touche à rien du tout. Alors elle me déclare «Un p'tit avion... Ah ben oui... C'est vrai!» Ça me fait rire et ça détend l'atmosphère, puis elle me dit que le propriétaire habite un peu plus loin, en me montrant du doigt des hangars et des vieux bâtiments «vous marchez un peu c'est la ferme par là-bas!»

Cette charmante femme me suit un moment pour s'approcher de l'avion puis m'interpelle soudain. «Ah, le voilà, la voiture qui arrive, c'est lui le propriétaire, avec son fils». Le paysan et son fils sont



super sympas et m'expliquent que si j'avais posé dans le champ d'à côté (celui où il y a des vaches) ça n'aurait pas été pareil, car cet autre paysan a sorti un équipage de montgolfière posé dans son champ à grands coups d'engueulades!

Je demande «on est dans quelle commune?», tout le monde rigole, je redemande, ne comprend pas «Faye d'Anjou»? C'est quoi, c'est la commune, c'est le nom de la commune? Oui oui, me répond la vieille dame du vélo, Faye d'Anjou et comme je ne comprends toujours pas, elle ânonne en rythmant ses mots avec sa tête tout en montrant ses amygdales en approchant : «Faye d'An Jou, "— Faye — d'An —Jou" comme si j'étais un étranger et que je ne comprenais pas bien le français... De notre côté, Il va falloir démonter les ailes, transporter ce soir le fuselage et revenir demain avec un support en bois vissé sur une autre remorque pour ramener les ailes au hangar du club. Toutes les bonnes volontés sont là pour m'aider.

Nous sortons délicatement l'aile droite de ses fixations, puis déconnectons les réservoirs. Maintenant il est impératif d'éloigner les gens qui



fument il est nécessaire d'écouter le pilote qui donne ses ordres.»Non! Pas de coup de marteau sur les boulons, ça sort tout seul quand c'est bien aligné». Des gens regardent, certains s'en vont, l'après-midi se termine, le soleil descend, la lumière aussi, le noir s'installe, la rallonge électrique sort, la baladeuse aussi. Finalement la première aile démontée, quelqu'un insiste pour arroser ça dans la maison du lilas pour goûter le Côteaux du Layon, c'est le coin me dit on! On entend une voiture, on pose les verres, des phares, c'est Marc qui a fini par arriver.

La remorque

est une remorque d'ULM pendulaire. Maintenant, il va falloir hisser le fuselage sur la dite remorque.



Personne n'a demandé quelle était la panne ?

La courroie de ventilateur de refroidissement a cassé, mais pourquoi? En fait quand j'ai construit l'appareil, j'ai acheté un moteur d'occasion qui n'avait pas de démarreur alors, j'en ai trouvé un chez un gars de mon club de l'époque (Chambley) qui lui ne pouvait pas mettre de démarreur à cause de sa cloison pare-feu. Une pièce d'adaptation n'avait pas la bonne épaisseur, juste 2 mm d'épaisseur en moins. La courroie ne voyait pas ses deux poulies bien alignées, ça a fini par casser, dans les conditions que maintenant, vous

Maintenant c'est fait! Allez revisite de la maison pour goûter, devinez quoi? Le Côteaux du Layon! Photos du groupe d'assoiffés, puis encore un p'tit coup de Côteaux du Layon pour la route et c'est parti pour Montaigu.

La traversée de Bellevigne en Layon et de Beaulieu sur Layon va se faire aux forceps, d'autorité je dirais même, à grands coups d'appels de phare, car les croisements dans les rues étroites sont difficiles et nous craignons pour le stabilo!

Notre cible, l'autoroute A87 qui contourne



connaissiez. Nous avons promis des baptêmes de l'air, pour dire merci à des gens très très sympathiques, c'était il y a longtemps, en 2007. Le routier et sa femme étaient là aussi. Ils ont aimé. Le soir, nous sommes rentrés juste avant la nuit aéro, et nous sommes descendus de l'avion avec un gros carton dans les bras, qui à chaque pas tintait d'un bruit de bouteilles s'entrechoquant, vous aurez sans doute deviné que c'était du... Côteaux du Layon de... «Faye—d'An—Jou»! Jacques Foucher, pilote désormais confirmé par sa première «vache». (qu'il espère la seule!)

Cholet, puis la A83 qui remonte vers Montaigu à 120 km de là. Les gens qui nous doublent ralentissent nettement «pour voir» sans doute. Heureusement, merci au dieu des pilotes, la maréchaussée à autre chose à faire cette nuit-là, car avec notre remorquage et le Côteau du Layon dans le cigare, je pense que... La route du retour vers le club sera tranquille, en plein jour cette fois, mais toujours par les barrières de péages de droite, l'expérience, c'est ça. Aujourd'hui, chaque fois que je prends un péage, j'y pense.



L'incontournable du Hi-Tech embarqué



La Zone Technique



Christophe Verrier

Ma passion pour les avions m'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 mon squelette à plusieurs reprises. Ainsi élevé « à la dure » à la science de la circulation dans la troisième dimension, il m'a bien fallu admettre qu'un moteur et un train d'atterrissage à roulettes étaient un plus. Voilà pourquoi, breveté en pendulaire en 1998, je suis revenu à cette discipline début 2022 dans le cadre de la préparation soignée de ma retraite et ce, malgré l'outrage infligé à la planète.

Il faut reconnaître que le profil type du pilote d'ULM a sensiblement évolué depuis l'époque héroïque à laquelle ces volatiles ont été inventés. Ce public est aujourd'hui plutôt masculin, souvent quinquagénaire, voire plus si affinités. Par conséquent, je présente d'emblée mes plus profondes excuses aux femmes pilotes ou passagères d'ULM que cet article ne concerne pas. Je n'ai ni l'expérience ni la compétence pour suggérer une quelconque solution sur la manière dont elles pourraient résoudre ce problème auquel elles sont aussi confrontées.

Ainsi, pour le pilote mâle d'âge mûr qui envisage un vol de longue durée, il s'agit d'un sujet trivial néanmoins stratégique : le besoin de se soulager quand il survient en vol. Cette nécessité va parfois jusqu'à limiter l'autonomie de vol qu'autorise la quantité de carburant embarquée. Dès lors, se priver du café au départ (il déclenche une miction dans la demi-heure) ou réguler

ses apports hydriques ne suffisent plus. Il n'est d'ailleurs ni conseillé ni agréable de se déshydrater systématiquement pour éviter d'être dérangé en vol.

La prostate faisant statistiquement souvent parler d'elle à cet âge, les mictions deviennent brutalement impérieuses tandis que les vidanges de vessie, incomplètes, se multiplient. Les pratiquer en vol offre un confort considérable, d'autant plus qu'un besoin impératif non soulagé peut créer un malaise et une anxiété capables de perturber le discernement du pilote à propos de son vol et de sa sécurité. Nous entrons là d'un pas décidé dans le registre des facteurs humains dont il faut se méfier.

Pour ma part, j'ai opté pour une solution efficace qui me donne satisfaction pour l'instant. J'utilise un objet de très haute technologie, très bon marché, remarquablement étanche, longtemps réutilisable, pouvant être rincé et désinfecté : la bouteille (vide) de



lait de 500 ml dont je ne me sépare plus. Voici pourquoi :

Une étanchéité à toute épreuve

À condition de refermer délicatement le bouchon en prenant garde de ne pas foirer son pas de vis, l'étanchéité de cette petite bouteille qui, convenons-en, n'a l'air de rien est assez impressionnante. Encore faut-il prendre garde à ne pas perdre le bouchon en vol, surtout en cas de cockpit ouvert.

Une taille parfaite

Je parle de celle de la petite bouteille magique. La miction moyenne étant de 200 à 350 ml, sa contenance convient parfaitement pour une miction. Si le vol est très long et qu'une deuxième tournée s'impose, le pilote choisira parmi plusieurs solutions : embarquer une bouteille de lait d'un litre. Mais elle est plus difficile à ranger sans gêner dans l'étroit cockpit d'un ULM.

Embarquer une deuxième bouteille de 500 ml. Pourquoi pas.

Vider la bouteille en vol. Il conviendra alors de prendre garde à la zone survolée, car il est possible que la manœuvre provoque une pluie fine et dorée. Elle entraîne aussi un rinçage peu approprié de l'empennage ou de l'hélice propulsive dont il faudra mesurer les conséquences.

Un diamètre de goulot idéal

Certains pourront peut-être se contenter d'une bouteille en plastique d'eau minérale dont l'étanchéité est largement comparable. Quant aux prétentieux qui vous parlent de la nécessité d'utiliser un pot de confiture, voire un bocal à cornichons, sachez qu'ils ne sont que des affabulateurs complotistes! Les psychanalystes adeptes du grand Sigmund ont un jour émis l'hypothèse selon laquelle les propriétaires de longues et puissantes automobiles cherchent à

compenser inconsciemment, bien sûr, la petite taille de leur pénis. Ceci est très rassurant pour les pilotes d'ULM : leurs aéronefs sont si frêles et si insignifiants que, par extrapolation de la théorie freudienne, on peut raisonnablement supposer qu'ils sont plutôt bien équipés. D'ailleurs, pour voler sur ces machines, souvent, il en faut... Voilà pourquoi, avec son goulot d'un diamètre de 31,5 mm, la bouteille de lait de 500 ml s'impose comme un outil adapté au plus grand nombre.

Mode d'emploi

La manœuvre est un peu plus compliquée en pendulaire, car elle impose des séquences de pilotage d'une seule main voire en lâchant la barre de contrôle, le pilotage «aux genoux» n'étant pas possible sur ce type de machine. Pour agir, il faut donc anticiper et choisir une phase de vol à faible charge mentale et peu turbulente.

Acte 1 : le pilote dégrafe sa braguette et en extrait son redoutable, l'exposant ainsi au flux d'air vivifiant. Si ce pilote n'est pas seul à bord, c'est à lui de trouver une solution pour préserver son intimité. L'affaire est plus complexe en hiver, car l'indomptable peut se dissimuler sous une ou plusieurs couches de collants isothermes. Entre les Icebraker© (sans braguette), les Patagonia Capilène© (avec braguette), l'exhumation du triomphant peut être longue et fastidieuse, imposant de tenir la barre de contrôle dans le creux du coude tandis que les deux mains sont à l'ouvrage. Quant aux gants d'hiver, ils compliquent incontestablement les choses, ôtant toute sensibilité digitale : le mieux est de prendre le temps de les retirer.

Acte 2 : le pilote saisira fermement la bouteille de lait en l'extrayant de son rangement. La lâcher ferait courir le risque qu'elle vienne endommager une hélice propulsive ou bloquer une commande de vol. Le pilote dévissera alors le bouchon et le rangera soigneusement dans un endroit sûr.

Acte 3 : le pilote saisira cette fois son Téméraire déjà exposé en extérieur pour l'introduire dans le goulot. Là encore les deux mains sont nécessaires et l'opération délicate. Il convient de s'assurer que la pénétration de la bouteille est bien réelle pour entreprendre l'acte suivant en toute confiance.

Acte 4 : la miction peut commencer, le tout étant de parvenir à se détendre. Penser à Barak Obama : «Yes, We Can !» Pour cela, je propose deux conseils : le pilote doit être certain que son Vigilant est au bon endroit, c'est-à-dire que, malgré sa flaccidité, il a bien franchi le goulot. Sur ce point, l'apparition d'éclaboussures jaunâtres venant soudain consteller le tableau de bord,

ou le pare-brise, ou les deux; ou encore la survenue d'une sensation de chaleur humide parcourant l'entrejambe seraient tous deux des indices convaincants du contraire. L'exploit n'est en effet pas sans risque. Le deuxième conseil est l'expérience : plus le pilote pratiquera, plus la manœuvre sera aisée et efficace. A ce stade de l'opération, l'ennemi du pilote est l'élastique de son slip (ou de son boxer, les caleçons n'étant vraiment plus à la mode) qu'il lui faudra d'un doigt écarter de son Terrible tout en maintenant celui-ci en place avec la même main (l'autre est occupée au pilotage), condition sine qua non d'un écoulement libre et indolore. Veillez enfin à incliner correctement le contenant afin de prévenir tout reflux intempestif.

Acte 5 : le pilote ayant pris le temps de bien vidanger sa vessie (surtout s'il a des tendances prostatiques), il pourra extraire son Foudroyant qui retournera assez naturellement là où il faut, bien au chaud. Le pilote saisira le bouchon rangé pour obturer soigneusement la bouteille avec les précautions déjà évoquées en vue d'une vidange au sol à moins qu'il n'opte pour un largage en altitude. Il n'oubliera pas de refermer sa braguette, de placer la bouteille dans son rangement idoine toujours à portée de main, et poursuivra son vol soulagé, heureux, et complètement décontracté. Jusque-là tout va bien!

«La qualité d'un pilote ne se mesure pas à la force qu'il montre, mais à la tendresse avec laquelle il tient une simple bouteille de lait.» Gregory Boyington



LE BAZAR DE LA GAZETTE



" REDONNONS A L'INUTILE TOUTE SA PLACE SOUS LE SAPIN "



Les signes du mois de novembre le Sagittaire

Amour : Il n'est pas encore trop tard pour trouver l'âme sœur. Noël approche. Il va vous falloir trouver une branche de gui. Puisque la plupart du temps votre ULM est au hangar, travaillez un peu votre look qui laisse à désirer. Abandonnez votre veste de pêcheur au logo FFPLUM, ça pique les yeux, et tronquez-la pour un ensemble Kenzo. Vous nous remercerez plus tard.

Santé : La raclette vous guette. Ce n'est pas ce mois-ci que vous allez perdre du poids et de la distance au décollage.

Humeur : Gris comme le temps, vous êtes dans le vague à l'âme. Profitez de cette météo pour relire les moments joyeux, potaches et insoucians de votre webzine préféré.

Argent : C'est clair que décembre ne sera pas le mois des économies. Si vous ne voulez pas vous creuser la tête, et ne pas supporter votre belle famille pendant les fêtes, prétextez un COVID long et envoyez des cartes cadeaux à 30 boules par la poste. Vous gagnerez en tranquillité financière.

Sur la route de la Parité...

La FFPLUM, face aux impératifs européens sur la parité hommes-femmes dans les instances sportives, a dû se pencher sur une question des plus existentielles : comment caser 50 % de femmes à la direction de la fédération dans un sport où 97 % des pratiquants sont des hommes, et barbus de surcroît?

Après avoir réfléchi longuement, la solution divine est apparue... éclatante de simplicité. «Pourquoi se compliquer la vie? Le régime ULM est déclaratif, alors déclarons!»

En ce moment même dans les locaux de la fédération, on repasse les jupes plissées et on ajuste les perruques pour la photo officielle. La prochaine Assemblée générale promet d'être haute en couleur.



(A la FFPLUM, on n'a pas de femmes, mais on a des idées.)

Nouveau Resto à deux pas de l'aérodrome de Propriano LFKO - Le «Fidel Gastro»

¡Bienvenidos camaradas! Prenez place et goûtez à la révolution gustative qui ne vous laissera pas indemnes! Nos plats sont certifiés pour vous faire vivre l'expérience cubaine... jusqu'aux toilettes

situées toutes proches de l'aérodrome de Propriano, le Fidel Gastro s'annonce comme l'escale culinaire «révolutionnaire» pour les pilotes de passage. Mais attention : turbulence digestive en vue! Dès les premières bouchées des Petits Accords de la Havane (beignets de morue épicée), le «décollage» est difficile. Les plats principaux, comme le Ragoût de la Débâcle (assemblage improbable de viandes mystérieuses), provoquent rapidement des manœuvres d'urgence... vers les toilettes. Mention spéciale au dessert Coco-Communismo : un flan aux effets secondaires aussi immédiats qu'inattendus.

En somme, nous vous conseillons d'éviter le Fidel Gastro si vous avez l'estomac fragile...



MAD MEN

Suite à la parution de son dernier numéro, où l'humour mordant et la satire grinçante étaient à l'honneur, la Gazette de l'ULM a provoqué un séisme parmi les acteurs du petit monde des ultralégers motorisés. Tandis que les pilotes se remettent encore de leurs fous rires à la lecture des fausses publicités loufoques et des portraits à peine caricaturés, certains entrepreneurs du secteur ont un peu moins goûté à la plaisanterie. Et pour cause : leur image de marque s'est retrouvée légèrement cabossée après être passée dans la moulinette acide de la rédaction.

Des pots-de-vin contre un bain d'humour trop acide?

Les rumeurs courent : certains patrons de la sphère ULM auraient pris cette affaire tellement à cœur qu'ils auraient tenté de «négocier» avec la rédaction. Oui, vous avez bien lu. Comme si une proposition de dessous-de-table pouvait adoucir l'appétit féroce des journalistes pour la satire.

La rédaction, en toute transparence, n'a ni confirmé ni infirmé ces tentatives de corruption douce. Cependant, face à l'inquiétude croissante du secteur quant à de nouvelles moqueries dans ses pages, la Gazette a décidé de répondre avec panache et... un soupçon de génie entrepreneurial!

«Avec l'argent, on ne change pas le monde, mais on achète ceux qui essayent.»

Une innovation dans l'art de ne pas être vu : l'agence de non-communication

C'est officiel, la Gazette de l'ULM lance sa première agence de non-communication! Une agence révolutionnaire dédiée à tous ceux qui souhaitent, pour des raisons tout à fait compréhensibles, ne jamais figurer dans les colonnes de ce journal aux crocs acérés.

Notre promesse : l'invisibilité absolue. Grâce à un abonnement annuel (au montant modestement confidentiel, mais tout de même bien élevé, parce que le

silence a aussi son prix), nous garantissons que votre nom, votre entreprise, vos produits ou même votre chien ne seront jamais mentionnés dans nos pages.

Pas même un petit clin d'œil en bas de page. Rien. Nada. Vous passerez en totale IMC dans notre canard.

Un service tout inclus :

-Pas de fausses publicités ridicules dans lesquelles votre marque est représentée

-Pas de jeux de mots douteux sur votre nom ou celui de votre entreprise

-Pas de mentions dans nos reportages où l'on analyse, avec une tendresse parfois... piquante, vos dernières innovations.

Vous rêvez de ce bonheur discret? D'un océan de silence journalistique autour de vos activités? Notre agence de non-communication est faite pour vous!

Et si vous ne payez pas?

Eh bien, c'est le jeu, ma pauvre Lucette. Vous aurez peut-être le malheur d'apparaître dans la Gazette, et qui sait ce qu'on pourrait dire de votre dernier modèle d'ULM, ou de son poids sur la balance par exemple...

Les places sont limitées! Car oui, il y a trop de pages à remplir pour ignorer tout le monde. Alors, si vous tenez à votre respectabilité et que l'idée d'un sourire en coin des lecteurs de la Gazette vous donne des sueurs froides, n'attendez pas : faites appel à notre agence de non-communication, et assurez votre discrétion.

«Le silence est d'or, paraît-il. Chez nous, c'est surtout une nouvelle mine d'or!» précise le comptable de la Gazette.

Contactez-nous dès aujourd'hui!

L'Agence de Non-Communication de la Gazette



FEDE, PAS FEDE ???

JOHN BIROUTE DOIT-IL CRÉER SA PROPRE FÉDÉRATION?

LE DOUTE M'HABITE!!!



La grande question agite les foules : John Biroute, star incontestée du moment, va-t-il créer sa propre fédération? Dans un monde où chacun veut sa mini-république, Biroute pourrait-il rester en retrait? Entre ses ambitions débordantes et son goût prononcé

pour l'autopromotion, notre trublion semble prêt à poser les fondations d'un «État-Biroute» rien qu'à lui. On attend avec impatience de voir si cette fédération deviendra la nouvelle hype... ou juste un autre coup de pub bien ficelé.

GENERATION BIROUTE



On n'est jamais si bien servi que par soi-même...

*Pour Noël faites comme lui.
Offrez-vous un beau cadeau*



CETTE ANNÉE, LE PÈRE NOËL NE VOUS FERA PAS DE CADEAUX !



**LE CLUB DU CAMP
MANEYROL VOUS
SOUHAITE UN JOYEUX
NOËL !!!**

Quand des pilotes avion parlent de l'ULM

Grâce à la chaîne Ricopilot sur YouTube (Rico-la-vérité-si-je-mens! yalaahhh!!!) nous avons appris plein de choses sympas sur la formation ULM avec l'intervenant de gauche, adoué par l'intervenant de droite. Finalement le bazar de la gazette n'a point besoin d'inventer la bêtise, car la bêtise vient à elle.



Figurez-vous que nous évitons les liaisons radio, car on ne sait pas faire et que même une formation spécifique a été mise en place spécialement pour nous les amis!!! Une vidéo croustillante de personnages hors-sol sur le monde de l'ULM, mais ô combien drolatiques. Un grand big-up à eux, bravo, les gars!!!



Christian Santini, pressenti à la tête de la FFPLUM



**Christian, Santini, l'être élu,
grand chambellan de l'ordre cosmique,
messager du changement**