

la Gazette de l'ULM

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



«L'usage du ciel»
Rêves et coup de coeur

Mensuel
01
FÉVRIER 2024



Le Goéland,
entre Ciel et Mer

Page 5



Le Meilleur
c'est le déco...

Page 18



De Tubes, de toile
et de Passion !

Page 23



Jazz
fait son cinéma

Page 42

Edito	3
Le Goéland, entre Ciel et Mer.....	5
«L’usage du ciel» – Rêves et coup de coeur.....	11
Seul à bord	15
Le Meilleur c’est le déco.....	18
Le dimanche 26 mai 2024.....	20
Un avion dans ma ville à Arras.....	20
Jackson Onami, du stade aux cieus, et au-delà !.....	21
De Tubes, de Toile et de Passion !.....	23
Essai machine : Rans S-6 Coyote II.....	25
La belle photo à tout prix ?.....	28
Le tour du monde en ulm d’herve ribet, « Tout le monde en parle ».....	29
La petite histoire du paramoteur.....	33
Chouette ! C’est l’hiver !.....	37
Locataire ou propriétaire ?.....	39
BIA ; Les jeunes à la découverte de la diversité des classes ULM.....	41
Jazz fait son cinéma.....	42
Quel avenir pour nos aérodromes ?	46
Retisser les liens, ici et Maintenant !.....	49

Editorial

La Gazette de l'ULM ne prétend en aucun cas remplacer les grands noms de la presse ULM. Le concept tient en un objectif basique et pour autant essentiel :
La Simplicité !



Stéphane ROCHE

Ayant grandi dans les vapeurs 2 temps des Weedhopper, Baroudeur et autres Patrilor ou Maestro, passionné depuis 1981, alors que je n'avais que 9 ans, je travaille aujourd'hui dans l'aérien et suis le Très heureux propriétaire de 3 machines historiques. Ces machines ne sont autres que celles de mon Père que nous avons retrouvées, récupérées et refaites à neuf (1 Weedhopper US de 1980 (en cours), 1 Weedhopper construction amateur de 1982, le Paon d'Or, construction amateur biplace de 1984). Je vole également sur FK14 B2, machine que j'adore aussi pour le voyage. J'ai la passion du vol mais également celle du partage et l'envie de contribuer inlassablement, à mon niveau, à la redynamisation de notre discipline.

A propos de la Gazette de l'ULM

Toute naissance est un moment important. Celle de La Gazette de l'ULM l'est d'autant plus qu'elle intervient dans un monde sans Bernard Chabbert. Je tiens ici à lui rendre hommage et à le remercier chaleureusement pour sa contribution immense à la promotion de l'aviation en général et celle de l'ULM en particulier.

« **Voler** », c'est comme le disait Saint-Exupéry s'octroyer le privilège de regarder le monde avec l'œil de Dieu. Voler en ULM, c'est nous réconcilier avec la légèreté des choses, renouer avec la pureté des éléments qui nous entourent et revendiquer une certaine idée de la liberté.

Il y a plus de 40 ans, l'ULM est arrivé pour réinventer l'aviation générale. Aujourd'hui, l'aviation générale est en train de réinventer l'ULM, le rendant de plus en plus contraint, inaccessible pour la majeure partie de celles et ceux qui voudraient découvrir l'art du Vol dans sa plus simple expression, sans autre ambition que celle de trouver le plaisir fondamental que l'on peut ressentir là haut et la sérénité absolue qui nous emplit une fois revenus sur le plancher des vaches.

Dans un moment si particulier où notre sport peine à trouver un nouveau souffle, La Gazette de l'ULM aspire à donner la parole aux pratiquants, aux passionnés, à celles et ceux qui composent notre discipline ou en partagent les valeurs. Nous n'avons ici aucune prétention en matière de rigueur journalistique. Nous vous promettons des articles parfaitement partisans, une neutralité souvent évincée au bénéfice de la passion et de la vision de celui ou celle qui aura décidé de se jeter à l'eau, prendre la plume et son temps pour partager avec nous sa version du Monde.

La Gazette de l'ULM sera à l'image du Grand prix de France ou de la grande course, mettant en valeur d'une part la responsabilité individuelle avec des articles assumés et d'autre part la confiance collective en notre capacité à vous proposer un magazine à votre image. Il sera aussi fidèle que possible à ce qui se passe concrètement sur nos bases, dans nos clubs, partout en France, respectueux de toutes les catégories et de tous les pratiquants qu'il soient débutants ou Experts confirmés.

Christophe Guyon m'a fait l'honneur d'être le Rédacteur en Chef de ce premier numéro de La Gazette de l'ULM. J'accepte le challenge, qui reviendra à une autre ou un autre la prochaine fois. Et pourquoi pas vous ?

Bonne lecture et bons vols !





J'ai vu que cet ULM était composé d'une coque de mini catamaran et d'une aile pliable. Cette coque passait ses nuits dehors, au port de Bandol au milieu des bateaux et l'aile dans une housse sanglée sur un fourgon ! Pas de hangar, mais un montage et un démontage sur la plage chaque jour d'utilisation...



Claude CORDELLE

Pilote d'ULM basé à Épernay, en Champagne. D'abord en Pendulaire, puis en Multiaxe et en Autogire pour cumuler aujourd'hui 2900h de vol en 30 ans. Participant à des voyages plus ou moins lointains. Spécialiste du sujet Assurances ULM.

Curieux

En 94, pendant mes vacances à Bandol, un bruit de moteur me faisait lever les yeux vers cet engin bizarre que je voyais voler sur la mer. Il fallait que j'aie vu ça de plus près... J'ai vite trouvé qu'il décollait de la plage du Casino. C'est là que j'ai découvert ce ponton miracle et son équipe de fous avec des tas d'activités aussi bien sur l'eau que dans l'air...le parachute ascensionnel, le ski nautique, le wakeboard, le tractage de bouées, le jet ski et... l'ULM Hydro !



La découverte

J'ai vu que cet ULM était composé d'une coque de mini catamaran et d'une aile pliable. Cette coque passait ses nuits dehors, au port de Bandol au milieu des bateaux et l'aile dans une housse sanglée sur un fourgon ! Pas de hangar, mais un montage et un démontage sur la plage chaque jour d'utilisation... Cette activité dépendait bien sûr de la météo... Pas question de descendre l'aile du fourgon s'il y avait un risque de coup de vent important dans la journée : une fois monté, l'ULM était encore plus vulnérable accroché au ponton qu'en vol ! Ce ponton et son équipement étaient eux aussi en kit, montage et démontage à chaque saison !

Le premier vol

Me voilà parti pour un baptême ! Je n'avais aucune notion de vol. Installation en place arrière du siège en toile et c'est parti, on quitte le ponton en passant par le chenal réservé aux bateaux et nous voilà dans la baie de Bandol, face au vent, prêts à décoller... Quelques minutes après, accélération, moteur à fond, ça prend de la vitesse petit à petit, ça éclabousse, ça tape un peu et ça décolle enfin ! Notre bateau était en vol ! et c'était parti pour une vingtaine de minutes magiques, entre ciel et mer, les cheveux au vent ! **Extraordinaire !**



Le squat

Après ce premier vol, j'ai passé l'essentiel de mon temps de vacances à ce ponton... Il y avait une équipe super sympa et de quoi expérimenter tellement d'activités ! Baptême d'ULM pour mes deux fils de 14 et 17 ans, baptême de parachute ascensionnel, bouées... J'étais devenu squatteur !

L'initiation

Le pilote de l'ULM était le boss de l'équipe et il était instructeur ! Génial, je vais pouvoir apprendre à piloter cet engin ! Explications de l'essentiel des mécanismes de vol et me voilà en place avant



pour goûter aux sensations du pilotage. C'était parti, et très vite moi aussi, je voulais pouvoir me balader en vol avec cet appareil les cheveux au vent ! Moi aussi, je voulais connaître ces vols où nos yeux, nos oreilles et nos sensations sont nos seuls instruments de vol !

L'apprentissage

Avec cinq ou six vols sur la première saison, c'était bien trop peu pour apprendre à voler, mais bien assez pour devenir accro à l'ULM ! De retour chez moi, j'ai cherché un club qui me permettait de poursuivre ma formation. Ce sera à Epernay... et j'y suis toujours !

Le décollage hydro

Le décollage sur la mer est plus compliqué que sur un lac ou sur la terre à cause des vagues et de la houle. On quitte d'abord le ponton pour se positionner face au vent. On attend le bon moment sans bateau ni jet ski sur notre trajectoire, on surveille la hauteur des vagues les plus grosses pour les passer avant de déjauger, faute de quoi la vague nous projette en l'air avant que notre aile ne porte... Heureusement, l'aile du Goéland est grande et décolle vers les 50km/h, une vitesse pas si facile à atteindre sur l'eau, surtout à deux ! Pas de badin à surveiller puisqu'il n'y en a pas, mais une aile à gérer avec doigté ! Pas de tringlerie, l'aile est au bout de nos bras, et c'est à nous de doser l'incidence en fonction de la progression de la vitesse, des vagues et du déjaugage de l'appareil !

L'amerrissage

Il est plus facile que le décollage. Pour la direction du vent, on regarde le sens des bateaux au mouillage. On construit alors mentalement notre piste et surtout on surveille les jet ski qui n'imaginent pas qu'un ULM est en train de se poser sur leur terrain de jeux ! Un arrondi comme tout ULM et on se pose sur la partie arrière des flotteurs. Le Goéland n'enfourne pas, il ralentit très vite en redevenant un bateau. On commande les safrans aux palonniers pour se diriger sur l'eau et il reste à anticiper la coupure du moteur pour venir tangenter gentiment le ponton où quelqu'un doit attraper l'aile pour immobiliser l'appareil ! Sur flotteurs, c'est comme sur skis, il n'y a pas de freins !

Ma première vache en mer !

J'étais en place avant et Fred à l'arrière. Pour cette leçon, il m'avait proposé d'aller voir les calanques de Cassis en vol à partir de Bandol. Génial ! Je décolle l'appareil avec ses conseils, on monte, on passe à travers quelques petits nuages légers et transparents, et un peu après le moteur perd de la puissance... Pas de casques radio, on se parle en direct, Fred me demande de maintenir l'appareil en vol avec la puissance qu'il nous reste et je le vois sortir du siège arrière, monter sur le flotteur droit pour aller voir s'il trouvait ce qui clochait au moteur ! Il ne voit rien d'anormal, se remet dans le siège arrière et nous amerrissons gentiment près de la plage de Saint Cyr. Voilà le Goéland remorqué par un bateau jusqu'à la plage de Bandol. La raison de la panne ? la mousse du filtre à air était toute humide, elle avait dû prendre des éclaboussures lors du décollage et ajouter de l'humidité pendant notre rencontre avec les petits nuages. Le moteur Arrow du Goéland avait manqué d'air ! Séchage de la mousse au soleil, problème résolu, mais pas de calanques ce jour-là !

Ma seconde vache...

J'étais breveté, j'étais seul en Goéland et je virevoltais autour du zodiac d'un copain de Bandol. D'un seul coup, j'entends un bruit qui vient de l'arrière... Le moteur tourne, l'ULM vole, je réduis les gaz et décide de me poser sans tarder pour comprendre ce qui s'est passé. L'avantage sur la mer, c'est qu'il n'y a pas d'arbres ni de lignes électriques, que les pistes sont partout et avec l'orientation qu'on veut ! Me voilà posé, mon copain en zodiac m'aborde doucement, tout va bien. "Allo Fred, je suis vaché, tu peux venir me remorquer ?" Que s'est-il passé ? Les rivets de fixation de la sortie d'échappement avaient lâché et la pièce est passée dans l'hélice qui l'a projetée dans la toile de l'aile. Bilan : hélice en bois à remplacer et toile à réparer... Concernant ma réaction en vol, j'ai coupé les gaz pour me poser, mais je n'ai pas coupé le moteur comme j'aurais dû le faire pour le cas où l'hélice trop déséquilibrée aurait arraché le bâti moteur...

Fred, l'entrepreneur-constructeur

A 14 ans, encore sur les bancs de l'école, il répare les voiles de planche à voile à son compte. A 16 ans, il conçoit et vend des harnais de delta sur les sites de vol libre. A 24 ans, il achète un



ULM hydro italien Air Dinghy pour commencer une activité pro à Bandol. Malheureusement, les flotteurs sont trop fragiles, l'appareil ne résiste pas...et l'entreprise ferme. Avec un ami, il construit alors un premier ULM avec une aile striker anglaise et un moteur Fugji Robin 40ch. Mais il a vite en tête l'ULM hydro qu'il veut construire, c'est le Goéland ! Il le dessine, fait les moules et le Goéland démarre ses vols en 1990, alors qu'il a 27 ans. Ensuite, c'est son gros bateau parachute qu'il construit lui-même...

Puis en 2004, c'est l'achat du Palétuvier, le remorqueur du porte avion Le Clémenceau qu'il transformera en base nautique pour l'organisation de séminaires d'entreprises... et en 2009, c'est la construction d'un restaurant d'altitude aux allures d'un cockpit d'avion sur le site de décollage Vol libre de Pra-Loup !



Fred, l'homme-oiseau

D'abord le vol libre. En delta et parapente, il totalise plus de 11000 vols biplaces, surtout à partir de la station de ski de Pra-Loup. En ULM sur roues, c'est d'abord au départ du terrain



de Pampelonne près du lac de Ste Croix qu'il a volé, puis du terrain de Barcelonnette. Et il a aujourd'hui dépassé les 9000 heures en ULM hydro pendant ses 29 saisons à Bandol.

Beaucoup de baptêmes, mais aussi des vols pour des tournages de films comme celui avec Pierre Richard, un autre pour 30 millions d'amis où il vole en delta avec son chien Aris, des vols en accompagnement de catamarans de course, le tour de la Corse, la liste est longue ! Il est toujours aussi passionné de vol et convaincu qu'en ULM, c'est par la qualité de l'apprentissage que la liberté de voler et la sécurité pourront être préservées. Il a aujourd'hui dépassé les 14000 heures de vol en ULM !



Fred, mon maître

Avec lui, j'ai appris que tout était possible,

Avec lui, j'ai appris le vol plaisir, le vol sans contrainte, le vol sans instruments, le vol pur.

J'ai même appris le wakeboard, moi le

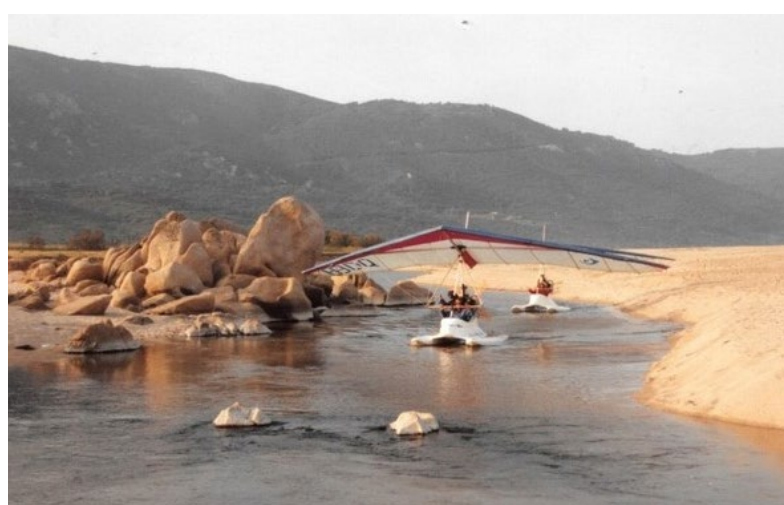
piètre nageur...

J'ai testé le pilotage de son bateau-parachute et même de son remorqueur avec son énorme moteur V12 de 58 litres !

A Pra-Loup, j'ai testé le delta biplace sur skis et même la motoneige de nuit jusqu'à son restaurant d'altitude...

A Bandol, je me suis régalé du spectacle du décollage de la banderole qu'il tractait régulièrement sur les plages de la région. D'abord, c'était

l'installation de cette toile sur un ponton en mer avec deux mâts entre lesquels était tendue la corde qu'il fallait accrocher au passage avec le grappin de l'ULM... puis le passage bas ultra précis qu'il fallait faire pour réussir cet accrochage et emmener les 300m² de cette banderole !



Aujourd'hui

Fred entame maintenant sa retraite. Il lui reste à céder son restaurant d'altitude et il sera totalement libre pour pratiquer sa passion du vol. Je lui ai parlé de la Grande Course du 11 au 13 septembre dans la région du Perche, ce nouvel événement initié par Christophe Guyon. Comme rien n'est impossible pour Fred, il a déplacé ses vacances pour venir à ce rassemblement... avec le Goéland ! Comme le Goéland n'est pas amphibie, il reste juste un détail à régler... trouver les plans d'eau qui lui permettront de décoller et de poser !

Ma passion pour l'ULM

Elle a commencé avec le Goéland et j'avais 47 ans. Mon premier pendulaire a été un Jupiter avec une aile Fun et un Rotax 503 avec lequel j'ai commencé mes aventures ! 30 ans après, j'ai conscience que parmi mes différentes vies, celle de pilote d'ULM m'a fait connaître des tas de personnes exceptionnelles et des moments inoubliables ! L'ULM m'a emmené partout, moi qui suis tout sauf un champion, moi qui ai volé longtemps en pendulaire avec une simple carte Michelin plaquée sur le genou et moi qui préfère toujours atterrir sur un terrain ULM que sur un aéroport avec un AFIS ou un contrôleur !

Mon seul conseil, c'est d'oser ! Oser sortir de sa zone de confort, oser partir à la découverte et surtout oser réaliser ses rêves !



Quelques pistes pour en savoir +

Rechercher les 4 pages dédiées au Goéland dans le n°78 d'Ailes magazine de février 90

La structure de Fred à Barcelonnette s'appelle Ubaye ULM | 06 37 05 23 06

«L'usage du ciel» – Rêves et coup de coeur



Daniel RAMSEIER

Après 20 ans de parachutisme, dont 10 en équipe nationale qui vont m'inoculer à jamais le virus du voyage, puis une pause de 5 ans pour fonder une famille, je découvre en 1992 l'ULM (Quicksilver GT500 puis Weedhopper AX3) avant de passer à l'avion et au planeur pour voler dans ma région, la Gruyère, en Suisse. A 70 ans, je découvre le pendulaire, enfin autorisé dans mon pays s'il est électrique, et qui permet, grâce à sa lenteur et à sa discrétion, un nouvel «usage du ciel».

Pour commencer et comme on est encore dans la période des voeux, j'aimerais reprendre le texte et la vidéo que j'avais postés sur Facebook peu avant Noël :

Je rêvais de trouver un aéronef simple, abordable, léger, fiable, plus proche du tapis volant que du Cessna, qui atterrirait en 150 m. à moins de 50 km/h et que je pourrais piloter seul en toute sécurité jusqu'à (au moins) 80 ans, en ne laissant à personne d'autres la responsabilité de décider quand m'arrêter de voler.

Je rêvais de voler lentement, assis dans l'air, près du sol, silencieusement en découvrant des endroits où, ni en avion ou en hélicoptère (trop rapide et bruyant), ni en planeur ou parapente (dépendant des ascendances), je n'avais jamais osé m'aventurer.

Je rêvais de voyager, même si dorénavant ce ne sera plus qu'en Europe, d'aérodromes en champ d'aviation, par courtes étapes car après une heure, le nez au vent, j'ai envie de retrouver le plancher

des vaches pour savourer mon vol et le partager, car les voyages c'est avant tout des rencontres, tout aussi belles après 60 km qu'après 600.

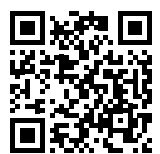
Je rêvais de davantage voler que de faire de la mécanique, et en hiver, de ne pas appréhender le démarrage de mon moteur, puis de ne pas perdre de temps à le faire chauffer, pour qu'une fois à la bonne température il gaspille la plus grande partie de son énergie en ... chaleur.

Je rêvais, pour me déplacer et voler, de n'utiliser plus que l'énergie que je produis chez moi et de ne plus être racketté par ceux qui profitaient de ma dépendance.

« Rêver sa vie ou vivre ses rêves » il faut choisir, sans trop attendre, car bien vieillir, à tout âge, c'est éviter d'avoir des regrets.

Alors à vous aussi, que cette nouvelle année vous permette de réaliser vos voeux les plus chers avec une pensée toute particulière pour celles et ceux qui se battent pour leurs libertés.

Scanne-moi
pour la vidéo



Anticiper

Lorsque je visualise sur un mètre le chemin parcouru et les 10 à 15 cm qu'il pourrait me rester, si tout va bien, je réalise, à plus de 70 ans, que d'une part ça a passé diablement vite, et que d'autre part il est grand temps de préparer la suite (pour ne pas dire la fin). Et c'est probablement plus difficile lorsqu'on a une passion aussi exigeante que la nôtre que pour un passionné de pétanque. On sait que, malgré l'expérience, en vieillissant nos réflexes diminuent et il n'existe pas de lunettes ou de prothèse auditive pour compenser. Pour l'instant je suis en pleine forme mais j'essaie de me projeter dans 10 ans. Serais-je encore capable de voler en sécurité à plus de 80 ans ?

Ralentir

Je pense au safety pilot, mais le sentiment de liberté n'est pas le même quand on vole seul ou accompagné, en particulier d'un autre pilote. Et pas facile, lorsqu'on a la chance de pouvoir voler dès que la météo le permet, de toujours trouver quelqu'un pour vous accompagner. J'arrive vite à la conclusion qu'il faut RALENTIR. Ça tombe bien, diminuer vitesse et poids, lorsque c'est possible, est primordial pour réussir notre transition énergétique.

Plus de mon âge

Le paramoteur, dorénavant autorisé en Suisse, comme le pendulaire s'ils sont électriques, me tente. Mais après quelques décollages sans vent, mon dos et mes rotules me font comprendre que

courir avec 35 kg sur le dos n'est plus de mon âge. Je décide d'ajouter des roulettes et échange mon parapente contre une aile delta afin de pouvoir plus facilement voyager seul d'aérodromes en champs d'aviation. Ayant fait du delta entre 1974 et 77 ça me rappelle ma jeunesse ou plutôt « quand j'étais plus jeune » car jeune on essaye de le rester jusqu'à la fin.

Coup de coeur

Dès la fin des restrictions du Covid je trouve (difficilement) une école pas trop loin de chez moi et débarque à Belleville-Pizay chez Samir où l'excellent Pierre-Jean me fait découvrir un nouveau domaine de vol et des sensations que je n'avais jamais connues en 50 ans de vol. D'être pendu dans le ciel, en contact direct avec l'air, ressentir physiquement sa vitesse, même si j'ai fait du delta et du parapente, c'est une révélation, un coup de coeur.

Mon dernier aéronef

Brevet pendulaire en poche je passe l'équivalence suisse avec Ales Hubacek, instructeur et concepteur génial de mon paramoteur qui peut facilement être converti en trike. Léger, tout en titane, avec un centre de gravité très bas et une garde au sol qui fait penser au Quicksilver, j'adore. Je lui achète une Samson-19 d'occasion pour me faire la main avant d'avoir assez d'expérience pour choisir une aile plus performante.

Tests et ajustement

Très vite je me rends compte que le moteur de 12 kW est trop juste pour décoller sereinement de mon aérodrome (LSGT), bordé de chaque côté de la piste par une colline et des arbres. Ales me l'échange contre un 16kW et j'ajoute 2 batteries de 3.1 kWh chacune (soit au total 9,3 kWh) pour atteindre mon objectif de voler 1 heure après être monté à 300 m/sol et en gardant 15' de réserve pour l'atterrissage. Je n'y arriverai qu'après avoir testé différentes hélices pour finalement trouver chez E-prop une excellente bipale de 150 cm et une nouvelle aile.

Hélice et vaches

Cette hélice est une véritable oeuvre d'art que je ne manque pas de mettre entre les mains de mes amis pilotes d'avion. Je ne sais pas ce qui les fait le plus réfléchir : le poids, le prix ou l'élastique qui assure l'écroutement de la vis qui la maintient à l'axe du moteur. Je ne résiste jamais au plaisir de leur apprendre que cette élastique est vendue au mètre à la coopérative agricole du coin et sert entre autres à attacher la queue des vaches durant la traite.

Nouvelle aile

Ayant acquis assez d'expérience je me mets à la recherche d'une aile plus performante qui me permette de voyager. Prendre le temps de découvrir l'Europe à 300 m/sol et 60km/h en étant autonome, avec une petite tente et en transportant mes chargeurs, a toujours été un objectif primordial. Très vite une aile s'impose, la Combat 12T d'Aeros. Mais elle est ukrainienne, fabriquée à Kyiv et nous sommes en été 2022. Je prends contact avec l'importateur suisse qui m'apprend que l'usine n'a fermé que 2 semaines au début de la guerre et que, si je ne suis pas trop pressé, je peux passer commande. Je le fais immédiatement en choisissant les couleurs



ukrainiennes et en demandant que le nom de leur pays, que certain voulait faire disparaître, apparaisse sous l'aile. Même si je ne la reçois qu'une année plus tard, je ne serais pas déçu, bien au contraire.

N'ayant jamais été montée sur mon chariot, le 1er vol est un peu stressant, mais tout se passe bien, la position du trapèze est parfaite, me laissant assez de débattement en piqué et en cabré. Je personnalise les winglets, ajoute son no d'identification (mon no de licence de la Fédération suisse de vol libre) et trouve une couturière (Marie-Gaëlle de Scorpio) capable de faire une bâche sur mesure pour protéger des intempéries moteur, contrôleur et batteries. L'autre avantage de cette aile est qu'elle peut être repliée tout en la laissant montée sur son chariot et que, double surface, je peux à l'intérieur de l'aile stocker du matériel léger.



Comme bagage le plus lourd, les chargeurs (5 kg) dans des petites sacs fixés sur les côtés (5€ chez Decathlon), sinon une petite tente attachée au siège sous les genoux, un sac de couchage et un matelas à l'intérieur de l'aile et, dans un petit sac à dos fixé sous le moteur, quelques vêtements chauds et sous-vêtements de rechange, à boire et à manger pour 24h ainsi que les câbles et chargeurs pour la radio, le casque, la camera, l'iPhone et un mini iPad avec SkyDemon. J'emporte également un mini PC portable pour transférer les vidéos de ma caméra (Insta360X3) sur un disque SSD et en cas de besoin pouvoir me connecter aux batteries et au contrôleur. Je n'ai alors besoin que d'une prise 230v pour être complètement autonome. Ma trousse à outil est constituée en tout et pour tout de 2 clés pour démonter l'aile du chariot en

cas de besoin et (bien sûr) d'un couteau suisse. Je n'ose pas imaginer tout ce j'aurais dû prendre avec un 2T. En plus d'un vario-GPS avec Flarm (Oudie-5) j'emporte une balise Spot. Deux vols à pleine charge me confirment que si les distances de décollage et d'atterrissage ainsi que la vitesse de décrochage sont très légèrement supérieures avec ces 15 kg supplémentaires, ce n'est pas du tout critique et mi-juillet je suis prêt à partir

Dans un prochain article je vous propose de partager mes coups de cœur, coups de gueule et expériences vécues lors d'un premier voyage effectué l'été dernier avec mon étonnant "déambulateur volant", qui est tout sauf réservé aux "moins jeunes" : 1000 km en 22 étapes de Gruyère à Kyjov en République tchèque .

A bientôt et bons vols .



Eddy GRATON

Né en 1986 en région Nantaise, j'ai toujours été irrésistiblement attiré par le ciel. Cette année-là, nous étions sous le nuage de Tchernobyl. Je suppose donc, qu'instinctivement je devais essayer de guetter le danger ! Issu d'une famille de terrien, j'ai conservé ce torticolis tête en haut jusqu'à mes 23 ans, où après avoir aperçu les étranges machines volantes d'Yvan NIGROWSKI dans le ciel d'Ancenis, j'ai réuni toutes mes économies et ai décidé de voler de mes propres ailes ! Captivé par les voilures tournantes, j'ai débuté cette aventure par l'autogyre.

Financièrement vite épuisé, j'ai redécouvert les joies de voir la terre d'en haut, que quelques années plus tard, grâce au paramoteur. Je n'ai jamais attrapé le COVID et pourtant j'ai souffert, comme bien d'autres, de ses effets secondaires. J'ai eu envie de changer radicalement de vie en 2023 pour ne vivre que de l'ULM, grâce à une deuxième passion, la mécanique ! J'ai ouvert, en juin de cette année-là, un atelier de maintenance sur l'aérodrome de Montaigu (LFFW) pour essayer de marcher dans les pas de Ludovic MIGNEAUX qui arrêtait son activité sur ce site. Aujourd'hui, je me réalise à 100% grâce à l'ULM. 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...

Trouver une idée...

C'était la question qui me trottait dans la tête depuis que j'avais rejoint ce groupe improvisé d'écrivains-journalistes auto proclamés. Ils ne rigolent pas les copains. Tout est parti d'un " Et si on créait un magazine qui parle ULM " pour se transformer, dès le lendemain, par " 20 jours ; C'est le délai les gars, pour transmettre vos articles ! ". D'une certaine manière, j'adore l'idée. J'aime pro-

fondément m'entourer de gens proactifs qui, malgré eux, te bousculent dans ton train-train quotidien et t'obligent à te surpasser. En revanche, le revers de la médaille est quelque peu difficile à assumer.

Quel sujet aborder ?

Comment construire quelque chose d'intéressant, en si peu de temps, avec mon passé de pilote en carton ?

Autour de la table, je reconnais des têtes illustres de l'ULM Français ; Stéphane, Claude, Christophe et les autres... Quand je les écoute parler, je me demande si j'ai réellement ma place parmi eux avec mes 80 heures de vol toutes mouillées, toutes classes confondues, en 15 ans. Mon inexpérience est telle, que je ne connais pratiquement que cela. L'appréhension, les prévols interminables, la boule au ventre au décollage et la sensation de plénitude qui arrive seulement au moment où une distance convenable me sépare du sol et que je suis presque sûr que mécaniquement tout est en ordre ! En fait, je pense être un expert de l'inexpérience... Oui, finalement c'est peut-être ça mon truc à moi, l'inexpérience !

S'il y a une situation que tous les pilotes ont connu à ce sujet, c'est ce que l'on appelle vulgairement "le lâcher". Cet instant où l'on met toute notre incompetence au service de notre peau pour essayer de réaliser un tour de piste, parfait, seul à bord (Lors du lâcher, la notion de "parfait" se résume souvent au fait de rester en vie et de ne pas détruire la machine de son instructeur...). Moi, je m'apprête à vivre ce moment pour la troisième fois. Si si, je vous l'assure et cela doit me donner une certaine légitimité pour vous en parler.

Tout d'abord, Il faut savoir que c'est l'émotion qui permet aux souvenirs de se graver dans la mémoire. Plus l'émotion est grande, plus le souvenir est ancré profondément dans votre cerveau. Pour cette raison, vous vous souvenez probablement de la naissance d'un enfant, de l'annonce du décès d'un proche ou encore de ce que vous faisiez le 11 Septembre 2001 quand le monde entier est sorti de son innocence toute relative. Pour un premier vol seul à bord, c'est la même chose. La quasi totalité des pilotes en garde une trace indélébile.

Vous serez peut-être entourés de vieux briscards vous rassurant sur cette étape, ou, comme moi dans une démarche de recherche plus personnelle et solitaire car votre entourage est solidement arrimé au plancher des vaches et complètement étranger au monde aérien. En réalité, quelles que soient les informations captées, lues ou entendues, c'est à-peu-près comme votre premier jour d'école ou vos premiers ébats amoureux, aucun tuto sur youtube ne vous viendra en aide... Rien ne pourra remplacer la sensation vécue et l'émotion ressentie. Il faut se jeter à l'eau pour comprendre !

Nous sommes le 30 Septembre 2009 en fin de matinée quand nous posons l'autogire sur l'aé-

rodrome de Fontenay-le-Comte (LFFK pour les puristes). J'utilise le nous car, en bi-place tandem, il y a une fâcheuse sensation de ne jamais réellement faire les choses tout seul. Tu ne peux pas apercevoir si ton instructeur touche aux commandes pendant le vol et cela nourrit l'inconscient ; limite l'assurance. Claude, mon instructeur de l'époque, bafouille quelques mots à la radio auxquels je ne prête pas attention et me demande de couper le moteur. Alors que nous sommes encore alignés sur la piste, Il descend de l'appareil, m'explique les réactions spécifiques de la machine quand on pilote en solo, puis me souhaite bon vol !

Je viens juste de boucler ma 16ème ou 17ème heure de vol en instruction et la sensation qui me traverse le corps à ce moment-là est indescriptible. Je sais, depuis le début de ma formation, que ce moment va arriver, mais je ne me sens pas prêt. Le doute arrive et je commence à paniquer. Après quelques secondes, je me reconcentre, souffle un grand coup et annonce mes intentions à la radio. Le "Go" arrive dans mes oreilles, Je redemarre, commence le pré-lancement du rotor, scrute l'ensemble des instruments dans l'espoir d'une défaillance m'apportant une excuse pour tout arrêter mais... tout est OK. Je bascule le manche de l'autogire en arrière, fini le pré-lancement, lâche les freins et pousse plein gaz !

C'est dingue... Je me souviens de chaque instant comme si c'était hier ! La roue avant qui se déleste, la vitesse du rotor qui est atteinte, les roues qui décollent... Je rends la main, effectue un palier et tire de nouveau sur le manche. Me voilà seul à bord d'un ULM, en montée initiale ! Quel moment !! Le plaisir, la liberté, l'adrénaline et plus une once de peur ! (Peut-être encore un peu, mais moins quand même...)

Je fais un tour de piste et reviens poser l'appareil. L'adrénaline et l'appréhension remontent proportionnellement au recul de l'altimètre. J'arrondis correctement mais, au moment où les roues touchent le sol, je rend la main trop tôt et l'autogire se soulève pour essayer de basculer sur son flanc droit. Je ne peux pas vous dire si c'est un réflexe ou les conseils, quelque peu secs et directifs, de Claude à la radio mais je rétablis immédiatement la situation et stabilise la machine. A peine remis de mes émotions, j'entends mon instructeur me demander de repartir. Sans réfléchir, je remets les gaz et redécalle aussitôt. Mon deuxième atterrissage sera propre et sera le dernier pour aujourd'hui. Je

suis descendu de la machine avec la fierté d'avoir accompli une mission, très content de rendre l'autogire à son propriétaire, en un seul morceau et avec le sentiment d'avoir créé un souvenir inoubliable.

Dix années sépareront ce moment de mon prochain vol. Je reprendrai le chemin de l'aérodrome en 2019 grâce au paramoteur. Aussi magnifique soit elle, cette classe d'ULM à tout de même l'impertinence de vouloir mélanger la premier vol et le lâcher ! L'appréhension me gagnera à nouveau mais il est vrai que le ressenti sera légèrement différent, quelque peu atténué. On ne retrouve jamais cette sensation, elle est unique. Au même titre qu'un astronaute le devient en quittant la stratosphère, je pense que l'on devient pilote, le jour où nous nous écartons, seul, de notre chère planète. Ce moment est délicat, compliqué et peut s'avérer périlleux mais il

est nécessaire et permet de gagner ses premiers galons, de gagner sa liberté !

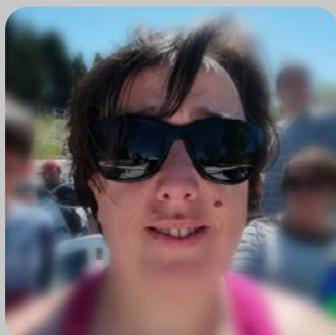
J'ai appris, quelques années plus tard, que St-Ex lui-même (Antoine de Saint-Exupéry, Écrivain-Facteur 1900-1944) avait rencontré des difficultés lors de son lâcher. Un premier touché de roues au bord de la catastrophe pour réussir à atterrir sans encombre au deuxième essai. La similitude me plaît beaucoup (On se rassure comme on le peut) et je me rêve quelquefois, comme lui, à une vie de pilote aventurier et insouciant. Pour le moment, je vais reprendre les cours en autogire dans quelques jours et j'aperçois déjà cette forme de peur un peu sous-jacente pointer le bout de son nez... Finalement, ce sentiment ne me quittera peut-être jamais. Comme bon nombre de pilotes ULM, Il fera partie de mon quotidien et c'est sûrement mieux ainsi...

Club ULM
Evasion

C'EST LA
CHANDELEUR !

Sugar

LE CLUB ULM EVASION VOUS INVITE
LE SAMEDI 03/02/24 15H À DÉGUSTER
DES CRÊPES ENTRE AMIS



Nathalie CREN-MADEC

BRETAGNE – BZH

Pilote ULM Classe 1 Paramoteur

Chariot monoplace

Voici le récit des débuts d'une pilote de Paramoteur...

Il était une fois...

Une passionnée du vol, qui après avoir foulé de nombreux tarmacs et après de multiples vols en pax sur divers aéronefs allant du DR-400 (merci Maman alias Mèrmoth pour ces beaux vols) au Yak 54 (avec la patrouille féminine Tranchant) jusqu'au Fouga Magister (merci Jack Krine mon cher parrain aéronautique), à force de voir tous ces pilotes de retour sur la planète (mais... toujours là haut pour autant) avec une banane gigantesque sur le visage... C'est clair, qu'il fallait passer de l'heureuse pax passive à pilote active, il devait bien y avoir un truc !

Alors, comment et avec quoi réaliser cette expérience !

Pégase TV, cette merveilleuse chaîne aéronau-

tique, qui n'existe plus, m'a ouvert au monde de l'ULM et m'a donné la clef ! Je fonce, Top, maintenant !

La rencontre avec cet instructeur fantastique, doté d'une capacité d'adaptation à chaque élève, une patience et un fair-play incroyable ! Christophe Gloriant « Kiki » (Eagles Paramoteur) m'a permis de concrétiser ce rêve de voler.

Il m'a ouvert les ailes... Après les débuts chaotiques de l'élève dispersée, avec ses craintes, ses envies, son impatience et son hyper prudence...

Enfin arrive le 1er décollage !

Et là, j'entends le fameux « hallelujah » de Jack dans ma tête et dans casque : le coach qui annonce un virage à gauche pour se présenter à l'atterrissage. Mais...mais...mais ! Mais c'est trop court !!!



Après quelques péripéties, un certain nombre de tentatives d'écrasements du coach... après la pluie...

Gagné, le sésame est là, merci Coach. Maintenant il faut voler, s'entraîner, acquérir de l'expérience, de l'autonomie, se décrocher de son instructeur... Etre pilote ; seule à bord ; maître de la décision d'où se placer ; de décoller ou non ; d'allumer le moteur et de mettre les gaz.... ou non... Tout en ne portant pas d'attention au regard des autres !

Ceci n'est pas un concours. Je vole pour le partage avec les autres pilotes, pour la discipline, le bonheur que chaque vol procure, je ne vole ni pour la quantité ni pour le titre de pilote.

Je suis lente à me mettre en place, mais c'est aussi une « procédure » de connexion avec le matériel et soi-même, la « musique » se met en route dans la tête, le vol commence au sol. Douky des Apaches dit bien qu'il faut se hâter lentement en aéronautique.

Le meilleur c'est le décollage

Un voyage s'annonce, un bol d'air, des images très sûrement fantastiques et c'est parti pour l'acompte de paradis, n'est ce pas Bernard !

Le plus dur c'est l'atterrissage...

car le décrochage du quotidien s'affale avec la voile et le plaisir de ce vol reste en suspend jusqu'au prochain...

Puis il y a le débriefing après vol entre pilotes, pax, accompagnants, un moment d'échange sur le déco/attéro de l'un ou l'autre, le truc qu'il fallait avoir vu en vol, les échanges de photos...

J'ai participé à ma première compétition à mon 22^e vol, grâce à Sandra Moreels.

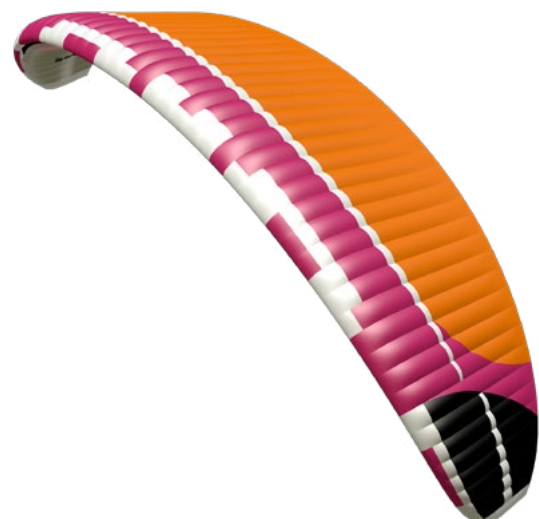
Ce fût une merveilleuse expérience, un bon apprentissage de la préparation du matériel, de la préparation du vol pour la nav-photo, du respect de consignes de vol plus strictes, des premières quilles qui m'ont fait un sympathique coucou... sur ma gauche, le 9^e terrain, un partage et retour d'expérience avec les autres pilotes qui permet de poursuivre cette « formation continue » puis, il y a les histoires des rencontres passées sur le terrain... Véritablement une expérience à vivre ! Merci à Pascal Vallée pour son intégration ainsi que sa bienveillance lors de cette découverte.

A fin 2023

Ma configuration actuelle, Aile SOLO passion Dudek – Moster 185 Chariot monoplace, je cumule :

- 36 déco/attéro
- 1 vachage
- 25 heures de vol
- 10 terrains différents

Ce n'est pas énorme mais à chacun sa vie de pilote !



La saison 2024 :

Commencera par une Remise En Vol avec mon instructeur ! Cette R.E.V. est très importante. Plus l'on dit que l'on en a pas besoin, plus il faut la faire !

En projet :

2 compétitions régionales : Chenay & Pontivy

Une visite au championnat de France

Le rassemblement des Basques VAP & celui des Mousquetaires Gascons

Un tour au Festival du Film au MULM (je vais envoyer un très très court métrage) et une vingtaine de beaux vols.... Bref une belle année à venir.

Et quand je serais "plus grande" j'irai faire la grande course, moi aussi !!!

Reste un rêve toujours à réaliser... le vol en L39 Albatros avec les Apaches !

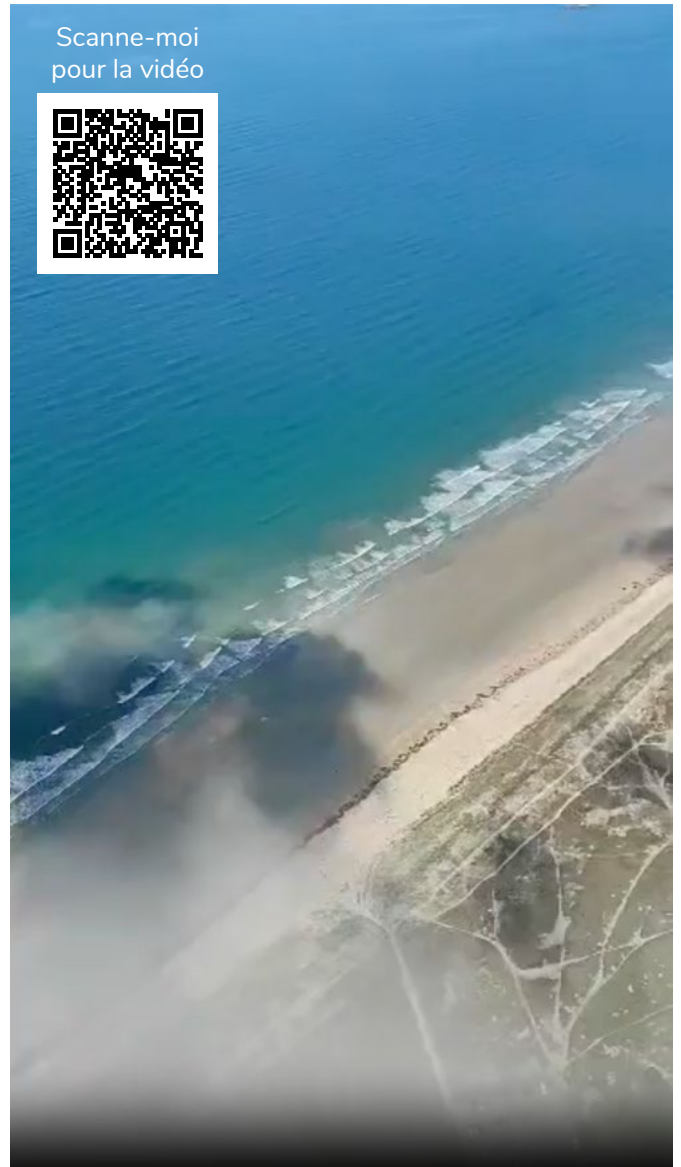
Chères lectrices et chers lecteurs non pilotes à ce jour, si vous imaginez partager notre passion ! Un jour, bientôt... Faites un vol découverte avec les différentes classes d'ULM, il y en a forcément une pour vous !

«Parce que voler c'est se payer un acompte de paradis»
Bernard Chabbert

Merci à Kiki – Eagles Paramoteur / Claude Monfort / Sandra Moreels / Pascal Vallée / Dudek / à tous ceux qui me soutiennent dans cette merveilleuse expérience de vol et qui me permettent de poursuivre cette évolution / à tous ces pilotes fous passionnés et passionnants

A ma fille,

Scanne-moi
pour la vidéo



Fais de ta vie un rêve et de ton rêve... Une réalité
"St Ex" . Vivement nos futurs vols .aéroclubs



Le dimanche 26 mai 2024

Un avion dans ma ville à Arras

Aérodrome d'Arras – Roclinourt Chemin de Blangy, ROCLINCOURT, France

Plus d'infos à venir mais c'est avant tout l'occasion de découvrir le club ULM de nos amis
« Les godasses volantes » !

Jackson Onami, du stade aux cieux, et au-delà !



Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes. Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne « l'Appel du Rotax »



Jackson Onami, arrivé en hexagone en 2014 en tant qu'athlète affilié au célèbre club d'athlétisme français, le Stade Rennes Athlétisme, a décidé de troquer ses baskets contre des ailes.

« On disait de lui qu'il courait plus vite que le vent, il a naturellement fini par s'envoler ... »

Originaire du Kenya, où les rêves de vol sont souvent éclipsés par les réalités financières, Jackson avait autrefois caressé l'idée de devenir pilote. Cependant, les coûts exorbitants des licences de pilotage au Kenya avaient mis ce rêve en stand-by. Naviguer dans le ciel kényan semblait aussi probable que trouver une aiguille dans une botte de foin. La chance lui sourit lors de son séjour en France, où il découvre l'existence de multiples



offrant des opportunités pour les passionnés de vol. Après des mois de prospections sur Internet et de visionnage intensif de vidéos sur YouTube, Jackson se laisse séduire par les ULM pendulaires, ces aéronefs légers offrant une vue spectaculaire sans casser sa tirelire.

L'été dernier, à Corte en Corse, Jackson franchit le cap en effectuant son premier vol de découverte à bord d'un DTA COMBO 582, sous la houlette de Fabrice, l'instructeur local.

Depuis ce jour mémorable, Jackson n'a plus qu'un objectif, devenir pilote de pendulaire.

Selon lui, il y aurait un femme originaire du Kenya qui aurait passé sa licence d'autogire au Royaume Uni, mais lui souhaite ardemment se confronter aux éléments à bord d'un ULM pendulaire.

À l'avenir, après l'obtention de son brevet de pilote, Jackson envisage de parcourir le ciel depuis la France jusqu'au Kenya à bord de son propre

ulm, probablement un DTA Voyageur...

Un défi audacieux, pour ce marathonien émérite, qui par le passé a montré sa détermination et son endurance.

Pour Jackson Onami, la route vers les cieux africains semble toute tracée.

En attendant ce voyage épique, il continue d'apprendre en ligne, accumulant des connaissances pour faciliter son entraînement futur.

Une chose est sûre, ce passionné ne rêve que de voler vers de nouveaux horizons.

Alors, haut les cieux, Jackson Onami, et bonne année à toi, pleine de vols audacieux et de réussites dans les airs !!!



De Tubes, de Toile et de Passion !



Alain BLIEZ

Ayant participé à la création de la FFPLUM, la passion du vol en ulm simple et basique est toujours restée intacte. Instructeur 3 axes pendant de nombreuses années. Animateur du groupe ULM Tubes & Toile News.

Tubes & Toile ULM est un groupe Facebook dédié aux ULM simplissimes construits en tubes d'alu et entoilés. L'idée de départ a été de faire connaître à la jeune génération de pilotes toute une gamme de machines anciennes qui ont disparu au fil du temps.

Rappelons que les premiers ULM sont des machines dérivées d'ailes de vol libre sur lesquelles d'ingénieurs bricoleurs ont adapté des motorisations de petites puissances et dans la quasi-majorité en moteurs 2 temps.

Il y a plus de quarante ans, la diversité des moteurs était plus vaste qu'aujourd'hui et ceux-ci étaient bien moins fiables. Qui se souvient des moteurs Solo, Cuyuna ou encore KFM ?

Il en est de même pour les ULM, à part les anciens, qui connaît en 2024 les Pterodactyl, Eagle, Mosquito ou encore la Libellule de Bernard Broc ! Mon idée était donc de garder en mémoire ces ULM qui nous ont fait rêver, même si quelques-uns étaient plus ou moins bien construits voire très délicats à piloter.

J'avoue qu'au départ j'ai créé le groupe Tubes & Toile ULM juste pour échanger des photos et infos avec quelques copains, mais très rapidement de nombreux pilotes intéressés par ces ULM dits basiques sont venus rejoindre les rangs du groupe pour atteindre plus de 5 500 membres aujourd'hui ! La passion est encore au rendez-vous en 2024 !

Evidemment, au fil du temps les technologies ont



évolué, les moteurs se sont améliorés et tout ce petit monde de merveilleux fous volants trouve son bonheur parmi les nombreuses offres du marché. De nos jours il reste peu de fabricants d'ULM tubes & toile : quelques constructeurs d'ULM pendulaires proposent des machines allant du petit monoplace basique au puissant chariot destiné au voyage aérien. Pour les 3 axes, de rares constructeurs offrent encore des ULM simples en version mono et biplace, souvent sous forme de kits.

Pour ceux qui volent en Quicksilver, en Wee-hopper ou en Moto du Ciel, le plaisir est sans comparaison possible avec un vol à bord d'une machine plus rapide, confortable, taillée pour le voyage même si de très nombreux pilotes d'ULM Tubes & Toile ont parcourus la planète avec des Sky Ranger, Sirocco et autres pendulaires. Je me souviens de ces deux pilotes anglais rencontrés lors de leur escale retour à Lyon en 2014, ils avaient effectué un vol Londres au Cap en Afrique du Sud à bord d'un Ikarus C-42 de série, un périple de 3 mois réalisé sans souci majeur excepté un pneu crevé sur une piste de brousse !

Longue vie à l'ULM sous toute ses formes, amis pilotes prenez du plaisir aux commandes de vos appareils et à bientôt sur le groupe ULM Tubes & Toile .



Essai machine : Rans S-6 Coyote II



Guillaume LECOMTE

Je suis un jeune pilote breveté depuis l'été dernier, naviguant dans les cieux des clubs de Maubeuge et Cambrai. Mes compagnons de vol ? Les remarquables Coyote et Dynamic WT-9 sans oublier les copains pilotes. Mon amour pour l'aviation a germé à l'âge de 21 ans, lors de mon tout premier vol. Cette expérience a allumé en moi une flamme irrésistible : celle du désir de voler. Toutefois, mon parcours vers le ciel n'a pas été sans embûches. Mais, avec persévérance et passion, j'ai trouvé mon chemin dans le monde fascinant des ULMs, réalisant ainsi mon rêve d'aviation. Dans ma vie quotidienne, je me plonge dans le monde de l'informatique, un domaine aussi vaste et complexe que le ciel lui-même. Ma passion ne s'arrête pas là : la photographie et la vidéographie sont également des éléments essentiels de mon univers. J'ai même lancé ma propre chaîne YouTube, un espace où je partage mes aventures, mes connaissances et ma passion pour l'aviation et au-delà. Vous pouvez trouver le lien de ma chaîne dans mon profil. Chaque vol est une nouvelle aventure, chaque photo une histoire à raconter. Rejoignez-moi dans mon voyage à travers le ciel, l'informatique et l'art visuel, et découvrez le monde à travers mes yeux.

Une machine abordable...

Dans la gamme des machines multiaxes, le Coyote est sans doute l'un des plus répandus.

Beaucoup de clubs sont équipés de ce genre de machine pour permettre de faire de l'instruction ou même des petites sorties entre copains, par ailleurs beaucoup de propriétaires privés sont également équipés ainsi.

On trouve sur le marché de l'occasion des Coyotes avec des prix variant généralement entre 25000 € et 30000 €.

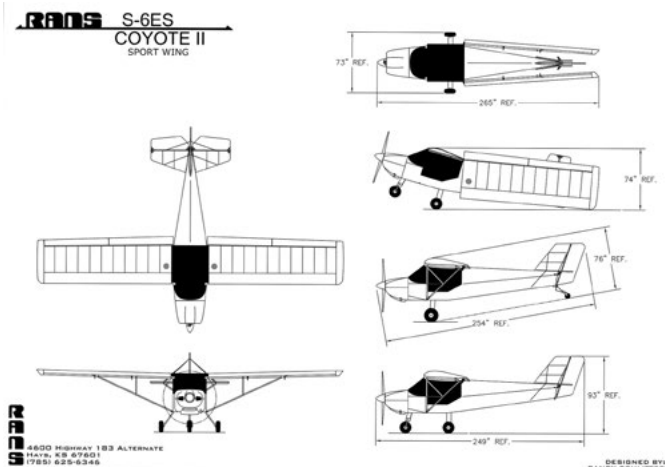
Plusieurs configurations possibles...

Cette machine existe en plusieurs variantes, du train tricycle au train classique en passant par des ailes normales ou des grandes ailes.

Au club de Maubeuge nous avons 2 Coyotes tricycles dont un à grandes ailes qui pardonne les erreurs plus facilement.

Un équipement idéal...

Le Fox Juliet Roméo Echo Novembre sur lequel j'ai l'habitude d'évoluer possède quelques équipements intéressants.



Outre ses équipements analogiques classiques, on y trouve également un EFIS (Electronic Flight Instrument System) de la marque Dynon Avionics, le modèle EFIS-D100. Cet équipement est intéressant car il est très précis mais aussi très simple d'utilisation. Nous avons presque tous les paramètres de vol essentiels à notre sécurité en un coup d'oeil.



Il présente néanmoins un inconvénient, celui de réfléchir la lumière du soleil lorsque celle-ci vient taper dedans le rendant quasiment illisible. C'est parfois ennuyeux car outre le badin analogique, la machine ne possède ni altimètre ni variomètre analogiques.



La machine possède aussi un GPS assez ancien de la marque AvMap mais je préfère utiliser mon iPad avec SkyDemon et des cartes actualisées, j'aurai d'ailleurs l'occasion d'écrire prochainement un article sur ce sujet.

Pour le côté machine...

Tiré par son ROTAX 912 UL de 80 chevaux, cette machine offre une utilisation confortable sans pour autant aller dans des vitesses très rapides, elle permet aux jeunes pilotes, aux élèves-pilotes d'évoluer en toute sécurité et en toute sérénité.

Ses ailes hautes permettent d'avoir une très belle vue au sol tout en limitant la nécessité de faire des virages à grande inclinaison.



Le plaisir de voler...

J'adore les longues journées de printemps / été, lorsque j'ai la possibilité de traverser ma région pour rentrer du Touquet à Maubeuge via le trait de côte vers la baie de somme.

La machine est correctement trimée, le vent est nul, les thermiques sont calmées, on se laisse guider par les longues plages de sable fin.

On pourrait voler ainsi pendant des heures tant l'air est calme. On survole les stations balnéaires de Stella plage, reconnaissable entre 1000 grâce à sa forme de construction "évasive", puis Merlimont et très vite se présente Berck et la baie de l'Authie, célèbre pour les phoques qui y ont élu domicile depuis des années en toute quiétude.

Au loin on distingue déjà les falaises du Tréport que le soleil plein ouest vient éclairer de sa chaude lumière et juste avant la baie de somme, cette immense étendue au dessus de laquelle j'adore faire un 360 histoire de savourer ce point de vue unique. Je me dis à ce moment précis que nous



sommes des privilégiés et je prends conscience que tout cela repose sur un équilibre fragile qu'il faut à tout prix préserver.

Mais l'heure commençant à se faire tardive, il est temps de mettre le cap à l'est en direction de Maubeuge.

Je profite de mon passage pour faire une verticale au dessus de la ville d'Aubigny-en-Artois, le village de mon enfance, ainsi qu'un battement d'ailes au dessus de la maison de mes parents.

Là encore les ailes hautes de ma machine me permettent de savourer pleinement la vue du sol et la prise de repères facile.

Enfin après encore une trentaine de minutes de vol on se pose sans encombre à Maubeuge. On aimerait que ces moments puissent durer plus longtemps, tant ils sont relaxants.

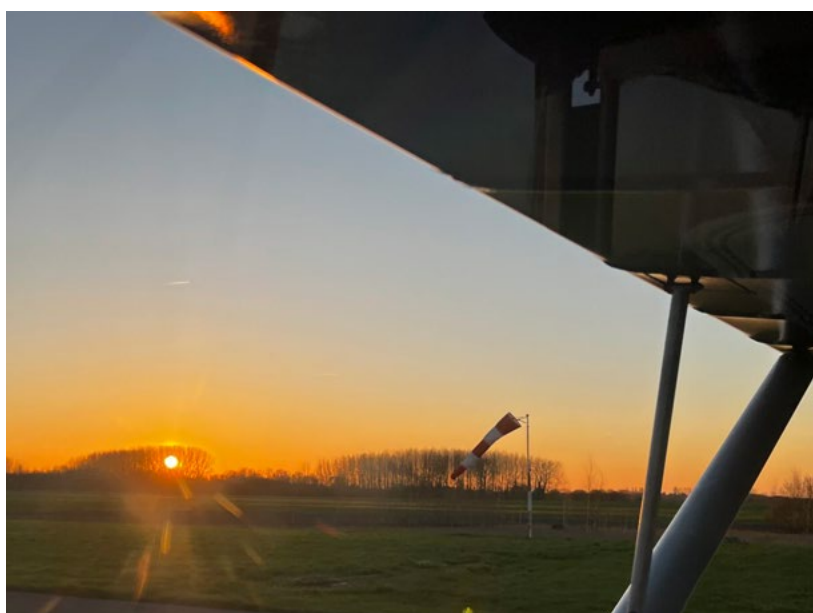
Je suis fatigué, vidé, mais c'est une bonne fatigue, elle se manifeste par une sensation de légèreté, la peau douce, tout le stress et les tensions sont apaisés.

C'est l'heure de rentrer la machine au hangar, l'heure de remplir le carnet de vol, l'heure de rentrer à la maison retrouver ceux que j'aime, ma femme, mes chiens... Mais c'est déjà l'heure aussi de rêver au prochain vol, à la prochaine aventure dans cette magnifique machine... Quelle sera ma prochaine destination ? Strasbourg ? Calais ? ou bien... tout simplement Persan ?

L'avenir le dira !

Une petite vidéo...

Pour illustrer mon article, voici une vidéo du vol visible avec le QR Code.



La belle photo à tout prix ?



Scanne-moi
pour la vidéo



Jean-Pierre FRERY

Coté des choses de l'air : depuis 20 ans pilote 3 axes avec au départ un x air, une machine idéale pour commencer, ok tant qu'on a le moteur car coté finesse... puis le murphy maverick, (un super souvenir, avec le tour ULM 2010) et son rotax 503 ; simple et vraiment ultraléger (230 kg) ; un jodel D20, et depuis 6 ans le Tecnam 92. beaucoup de vols montagne et voyages au départ de ma piste LF 1256 (bienvenus à tous).

L'ultime photo souvenir ? pas à n'importe quel prix... ce jour de printemps est idéal pour voler, avec une vingtaine de degrés, peu de vent.

les amis de l'hérault me font une petite surprise en venant en patrouille, tester ma piste venant juste d'être ouverte. ils sont habitués à des pistes courtes de type altisurface, pratiquant souvent notre dame des neiges et le Bez, deux altis autour de langogne. Je ne suis pas inquiet pour eux.

En effet, tout se passe bien et en profite pour soigner leur approche. Pour immortaliser leur passage, décision est prise de sortir le drone afin de filmer le décollage ;

Je décide de filmer à hauteur approximativement, du point de lever des roues, ou juste un peu après pour avoir une belle vidéo en action.

Pour le premier décollage, tout se passe bien, en étant même un peu surpris de la vitesse d'approche de cette première machine.

En effet, l'œil est fixé sur l'écran du téléphone servant de « moniteur », je suis derrière l'avion, au point de départ, et le drone filme à 180 ° face à l'a machine, d'où une inversion des commandes pour le diriger.

À l'instant du décollage pour le deuxième appareil, je ne vois pas qu'avec un léger vent, le drone a dérivé plus près de l'axe de la piste.

Avec l'effet grand angle, et le manque d'entraînement, je ne réagis pas ; L'A22 s'élance, l'image est top, puis soudain je l'ai plein cadre dans le téléphone.

Je pense l'éviter mais je commande à l'envers... Le pilote réagit plus vite que moi avec un dégauchement rapide sur la droite. En pleine montée initiale, la manœuvre est toujours limitée si près du sol. tout se finit bien, mais revoir les images se fait tjr avec un petit nœud à l'estomac. OK les ailes de cette machine sont en alu, sûrement un moindre mal contre un choc avec ce drone (de 800 gr). cela fait penser à beaucoup d'images moins heureuses :

Un choc avec un oiseau, qui se termine par une ouverture de parachute, ou cet ami, voulant faire la photo, passe en rase motte entre deux arbres, et tape une aile

Réfléchissons à trois fois avant de nous lancer dans la quête de l'image top de top !

Bons vols à tous

Le tour du monde en ulm d'herve ribet, « Tout le monde en parle »



Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes. Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne « l'Appel du Rotax »

Ce matin, 8h45, café Royal, 58 rue Marguerite de Rochechouart, Paris 9^e

Chaque matin, c'est un rituel, je vais prendre mon petit café au bistrot du coin. C'est l'heure de pointe, Paris est déjà debout. Les habitués jouent des coudes avec les clients pressés.

Mr Raymond, cafetier de son état, s'entretient avec un client, tout en lui servant un petit blanc bien sec.

« T'as entendu la nouvelle ? Y'a un gus qui s'appelle Hervé Ribet qui s'apprête à s'envoyer en l'air, littéralement, autour du globe dans son ULM.

C'est pas une blague, c'est pas un film, c'est juste un gars qui dit : "Tchao, j'veis faire le tour du monde, dans un machin volant à la sauce Rotax."



Ce Ribet, c'est pas un manchot. Non, non, lui, il a déjà tapé dans le monde de l'ULM et de l'aviation, alors faire le tour du globe tout seul, c'est genre la suite logique pour lui. Il a même construit ses propres zings, le mec. Et là, il s'est dit "Tiens, pourquoi pas un tour du monde à bord d'un Skylark ?"

Alors, en septembre 2024, il se fait la malle, direction : Partout. Pas pour prendre le frais, hein ? Mais en mode casse-cou !

Imaginez, ce gars-là va braver les océans, survoler des terres lointaines, tout ça, dans un ULM. Ouais, pas une fusée spatiale, hein, un ULM, mec ! Avec un réservoir de 300 litres minimum, c'est pas une virée chez le pompiste.

Non, là, c'est du sérieux. Ce Ribet, il prépare tout lui-même. Les autorisations, les visas, tout ça, sans chichis.

Il demande parfois un coup de paluche à ses potes pour pas s'emmêler les hélices.

On dit même qu'il tord un peu le bras aux règles de l'ULM, en se formant à des trucs comme le vol sans visibilité, des approches IFR, et tout le bazar...

Pour ce périple, il faut du matos. Et là, c'est pas juste un chapeau et des lorgnons. Non, non, y'a du lourd : des GPS dernier cri, des trucs pour les survols maritimes, un canot de sauvetage, et même une combi de survie étanche.

C'est comme s'il partait en expédition sur Mars. Alors voilà, Ribet, c'est pas juste un type avec

des ailes, c'est un mec qui a les couilles d'aller voir ce qui se passe de l'autre côté de l'océan. Et moi, je tire mon chapeau. C'est pas tous les jours qu'on croise quelqu'un qui décide de regarder plus loin que le bout de son pif, surtout avec un ULM.

Alors les gars, préparez-vous à lever les yeux vers le ciel en septembre 2024, parce que Ribet, lui, il va montrer que les rêves, c'est pas juste pour dormir. Et il va les faire planer haut, très haut. »

8h52. Le facteur du quartier entre dans le troquet, un télégramme à la main... on lui sert tout de suite un petit blanc bien sec.

Il nous lit carrément à voix haute : « Hervé Ribet, Expé ULM multiaxe, départ imminent.

Aviateur audacieux, vols divers, construction engins.



Formalités compliquées, équipements spécifiques : réservoir 300l, vol tous temps, IFR en cours, EFIS, GPS, transpondeurs ADSB OUT. ULM proche avion. Budget : 70k-120k €.

Matos survols maritimes, canot, balise Argos, survie étanche. Ambition, témérité. Tech différente aéropostale. »

8h57. Noyé dans le brouhaha du bouiboui, j'avise Bruno, un client que je connais. Un ingénieur des ponts et chaussés. Il me prend à part, histoire de m'éclairer sur le sujet. Et recommande un petit blanc bien sec.



« Les événements relatifs au cas Hervé Ribet se résument à une entreprise volitive remarquable. À savoir, son voyage planifié en septembre 2024, à bord d'un dispositif aérien conçu par un industriel tchèque.

Il apparaît évident que le dit Ribet manifeste une exaltation quant à cette expédition à venir. Ce sujet d'étude non conventionnel démontre une maîtrise conséquente des engins aériens, passant du microcosme au macrocosme, effectuant des manoeuvres acrobatiques d'une singularité frappante. À souligner, ses activités de conception de mécanismes volants.



L'aspect technologique de sa machine volante témoigne d'un réservoir de capacités étendu, permettant une longévité opérationnelle notable, et l'usage d'outils de navigation adaptés aux conditions nocturnes.

Ce périple de quatre mois, loin de s'apparenter à une simple excursion, s'avère une exploration aérienne d'envergure. En dépit des avancées technologiques dans le domaine de l'aviation, la motivation demeure : découverte de territoires vierges en haute altitude.

Dans une certaine mesure, Hervé Ribet incarne un explorateur céleste, projetant ainsi son appétence pour l'aventure dans ce voyage troposphérique. »

9h03. Le vieux Gilbert, gars du terroir, décharge sa marchandise devant le zinc : Oignons, navets, radis... Ses légumes, ce n'est pas la camelote qu'on vend à Rungis.

Au lieu de saouler madame Suzanne avec ses

salades, il ferait mieux de commander deux petits blancs bien sec.

“Oh là là, tu sais, y'a c'histoire du gars Ribet, t'l'as pas entendu ? L'va s'envoyer ben haut dans l'ciel, là-haut avec sa drôle de machine volante.

L'part en voyage, loin, très loin, pour longtemps. Et devine d'où qu'i' décolle ? D'là où y'a d'l'eau partout, à Abbeville, pas loin d'la mer.

Le père Ribet, c'est pas comme tout l'monde, tu sais ! L'sait ben comment s'envoyer dans des p'tits machins, pis dans des énormes aussi. L'fait des figures là-haut dans l'air, tout comme un vrai acrobate. Pis tu sais quoi d'autre ? Quelques fois, i' construit même ses propres machines volantes, tout seul !

Pour s'en aller en voyage, i' faut demander des tas d'papiers, d'autorisations, tout un tas d'choses embêtantes. Des fois, i' demande tout seul, pis d'autres fois, i' demande un coup d'main pour s'en sortir.

Mais l'mieux dans tout ça ? C'est comment qu'sa machine à voler est spéciale. L'a un gros réservoir pour rester dans l'air longtemps, pis des outils pour voler même quand tout est tout noir d'avant.



Ça coûte ben des sous, entre 70 000 et 120 000 anciens francs. L'a même prévu des affaires, s'il doit voler au-dessus d'la mer.

C'voyage-là, c'est pas comme une balade normale, c'est une grande aventure. C'est un peu comme les histoires qu'on lit quand on est gamin, mais c'est pas du tout pareil !

Le Ribet... L'est un peu comme un explorateur, mais dans l'ciel, et c'est ben chouette ! »

A 9h 06, Madame Suzanne, vieille fille un peu "fleur bleue", écoute à peine le vieux Gilbert. Toute occupée qu'elle est, à écrire une lettre admirative à Hervé l'aventurier. Elle se verrait bien siroter avec lui, à l'occasion, un petit blanc bien sec.

« Cher monsieur Hervé, Alors que vous vous apprêtez à vous élever vers les cieus dans cette audacieuse aventure, j'ai ressenti le besoin de vous exprimer ce que je ressens. Vos yeux pétillants à l'évocation de ce périple éveillent en moi une admiration profonde pour votre audace et votre passion.

Votre voyage imminent vers l'inconnu m'envoûte et suscite en moi une curiosité sans pareille. Vous, l'explorateur téméraire, prêt à défier les hauteurs azurées, trouvez en moi une complice admirative de votre audacieuse épopée.

Votre façon de maîtriser l'art de naviguer dans les cieus suscite en moi une fascination qui transcende l'ordinaire. Votre lien avec le ciel étoilé est d'une beauté saisissante, et je me retrouve à rêver de voler à vos côtés, à explorer l'immensité céleste avec vous. »

En sortant du café Royal, 58 rue Marguerite de Rochechouart, je me suis dit : « Mais qu'est ce qu'ils ont tous aujourd'hui ? »

Il faut décidément que je me renseigne sur ce gars là... Ça fera sûrement un chouette papier dans mon canard, dépêchons-nous avant qu'il se barre... Allez c'est promis, la prochaine fois je vous ferai un vrai portrait d'Hervé Ribet. Il nous parlera lui même de son tour du monde ! »



La gazette de l'ULM c'est ta gazette, notre gazette.

Toi aussi tu as envie de participer, envie d'écrire un article, contribuer au développement de ce magazine communautaire ?

N'hésite-pas, envoie un e-mail à info@lagazettedelulm.fr afin d'obtenir tes codes d'accès au site internet et la marche à suivre pour commencer rapidement. Tu ne le regretteras pas !

La petite histoire du paramoteur



Christophe CHARON

Coordonnateur académique du CIRAS de l'académie de Versailles
Photographe aérien rédacteur Paramoteur+ Vol moteur 2010 – 2018
Instructeur ULM paramoteur, 3 axes, autogire Pilote pendulaire, parapente, deltaplane, speedriding Instructeur treuil parapente delta
Membre de l'équipe de France ULM 2008/2018 Champion de France ULM PF2 2008/2010/2012/2013 Champion d'Europe PF2 2008
Champion du Monde PF2 par équipe 2012 Recordman du Monde de vitesse PF2 Champion de France ULM PF2 2008/2010/2012/2013

Histoire du paramoteur

L'engouement pour le plus petit des aéronefs tient en grande partie à son faible coût et à sa facilité de mise en œuvre. Une pratique qui fait de plus en plus d'émules. Classe 1 de la catégorie ULM et issu de plusieurs autres disciplines aéronautiques, le paramoteur a son histoire : une aventure riche et captivante.

La genèse

On ne peut aborder l'histoire du paramoteur sans s'intéresser préalablement à celles du cerf volant, du deltaplane et du parapente. L'évolution des voilures fut fondamentale et, plus que celle des moteurs permit l'évolution de cette machine. Le moteur n'ayant quant à lui pas subi d'évolution ré-

volutionnaire. On doit à la NASA, et à sa recherche d'une solution pour permettre à ses capsules spatiales d'atterrir, la découverte des voilures à profils souples. En 1952, l'un de ses ingénieurs récemment décédé, le très regretté Francis Rogallo, dépose le brevet du « PARAWING », la première aile souple utilisée comme parachute pilotable ou comme cerf volant. Les premiers deltaplanes lui doivent leur existence. Quelques années plus tard ce sera également un ingénieur de la NASA, David BARISH qui donnera naissance au PARAFoil dont sont issus les parachutes à simple surface. Ces deux découvertes notoires sont à l'origine du parapente avec ailes souples à caissons (Brevet Jalbert 1968). Les années 70 voient l'explosion du vol libre et du deltaplane. Près de 10 ans plus

tard, en 1978, nait en France le parapente avec deux parachutistes (Jean-Claude Bétemps (F) et André Bohn (CH)) qui décollent à pied avec leur parachute du site de Mieussy dans les Alpes. Le parapente prenait son envol.

Du libre au moteur...

Les faibles performances des ailes ainsi que le poids des moteurs ne permirent pas d'envisager dans les premiers temps le décollage à pied. C'est John Dudley Nicolaidis de l'université américaine Notre Dame en Indiana qui inventa le paramoteur avec l'Irish Flyer en 1963. Le premier vol avec un chariot est effectué par Lowell Farrand en 1964 sous une aile de type PARAFoil de Domina JALBERT. Il sera suivi de l'Irish Flyer2 dont l'évolution donna lieu à une conception différente.

Coté Chariots :

Le premier engin motorisé équipé d'une aile souple à caissons produit en série fut le Paraplane. C'est un chariot mis au point aux Etats-Unis par Steve SNYDER en 1983 et équipé de 2 moteurs Solo. Il sera importé par Gérard Fedzer qui réalisera avec en 1984 une traversée de la Manche.

D'autres modèles de chariots suivront comme le Paratrike ou le Parafan équipé d'un moteur Rotax 377 pour la version monoplace et d'un Rotax503 pour le biplace. L'aile faisait 31m² en mono et 36m² en version bi pour une misérable finesse d'à peine 2.

La société Parachute de France fera une incursion rapide avec le chariot Paracross mais abandonnera rapidement préférant se limiter à fournir ses ailes à la société Centrair qui commercialise le Parafan.

En 1985, coté Belge, Durondeau commercialisait des chariots tricycles équipés également d'un Rotax 377 de 35 cv et d'une aile de 31 m², puis d'un 447 de 42 cv avec une aile maison de 36m²; le poids à vide était de 92kg. En 1987, la vitesse de montée était de 2 m/s et le taux de chute de 4 m/s.

Les versions contemporaines de ces chariots mono ou biplaces se déclinent en trois grandes familles. Les petits et modulables qui s'adaptent sur des modèles décollages à pieds (ChariotZ Air passion, chariot Yvasion, Wheely adventure...). Les intermédiaires à la cellule et au moteur d'un poids et d'un encombrement moyen (Funflyer d'Adenvrure,, Xenit de Fly-product, ALS...). Les gros (Eco2, Exitor, flundairs), des modèles plus lourds d'une puissance supérieure. On constate

un retour de cette catégorie depuis peu et la tendance tend à s'amplifier.

Coté décollage à pieds :

C'est en 1981, que l'allemand, Bernd GARTIG, soudeur et musicien, réalise le premier vol avec décollage à pieds. Il est pilote et constructeur de son engin. Ce pionnier, à la modestie exceptionnelle, garda son exploit secret plusieurs années. Il volait avec une aile qu'il avait cousu lui-même ! Elle pesait 10Kg pour une surface de 30m². Elle n'avait que 7 caissons pour une finesse à peine supérieure à 3 ! Son moteur était le célèbre Solo 210 sur lequel il avait monté en prise directe une hélice de 84cm. La rotation de celle-ci était effarante avec une vitesse en bout de pale de 1108km/h. Le tout produisant le son démoniaque d'un Stuka ! La vitesse de cet engin en palier était de 37km/h et nécessitait 80 % de la puissance du moteur. Ses premiers essais étaient à l'image de ces pionniers de l'aviation qui ne s'élevaient que de quelques mètres au prix d'intenses efforts et d'une course effrénée.

Bernd GARTIG découvrit, à l'occasion du championnat du Monde de parapente à Verbiers en Suisse, les performances des ailes de parapentes. Elles étaient bien meilleures que les siennes. Il abandonna alors la construction d'ailes pour se consacrer essentiellement aux châssis. Aile-de-K, très intéressé par son travail, lui fournissait des parapentes et notamment la bien connue Big X. Il réalisa alors des vols de plusieurs heures grâce également au moteur König 3 cylindres à hélice quadri-pâle. Le Pago-jet, première machine produite en série était née. On trouve d'ailleurs toujours son évolution sur le marché.

Le soudeur allemand avait déjà à cette époque travaillé sur un bas de châssis à coque en plastique et fibres de verre intégrant le réservoir de 20l et permettant différentes motorisations. Ses études portaient également sur la réduction du bruit des moteurs et des hélices. Il développa une hélice bipale à winglets pour le moteur König qui permit au Pagojet d'être la première machine homologuée en Allemagne par la contraignante norme du DULV. Son travail d'optimisation sur les hélices reste, de l'avis de spécialiste comme Richard Krüger-Sprenler (Helix) encore inégalée à ce jour.

Bernd Gartig décédera malheureusement à 42 ans d'une maladie cardiaque. Il avait exploré bien

des voies dans le domaine des châssis comme des hélices et l'on ne sait jusqu'ou il aurait été. Le paramoteur lui doit beaucoup...

C'est un autre allemand, l'ingénieur Dieter Unbehaum, qui en 1983 dépose le premier brevet paramoteur. Sa machine est équipée du fameux moteur König qui s'illustra à de nombreuses reprises dans la discipline

En France, pour ce qui est du décollage à pieds, la première tentative connue date de 1986 par un certain Mounier dont on a perdu la trace. La machine de ce créateur génial illustre déjà la recherche effectuée en matière de légèreté avec une cage réalisée en matériau composite ainsi qu'une structure réduite à sa plus simple expression. Certains comme Jean-Louis Lainé s'orienteront vers des solutions hybrides entre chariot et décollage à pieds avec « la brouette volante ». Baptisée ainsi à cause de son architecture à roulettes que devait trainer le pilote dans sa course. Elle devait ménager les jambes et le dos de ce dernier lors du décollage. Une voie explorée puis abandonnée mais qui comme beaucoup ressurgissent après de nombreuses années. Cette brouette n'est elle pas la lointaine cousine du chariot TR2 de Joseph Gobbe ?

On doit le deuxième modèle de paramoteur en 1987 à Philippe De Beaumont qui utilise le moteur d'une moto de trial Montesa. Il retirera la boîte de vitesse et montera l'hélice alu directement sur le rotor du volant magnétique ! C'est cette même année que Jean-Louis Lainé produit « l'EssenCiel » premier modèle muni d'un réducteur (à courroie) monté sur un moteur Solo. L'hélice en bois fait 120cm de diamètre. Le paramoteur qui cherchait sa voie entre décollage à pied..... commence à la trouver. Cela se confirmera puisque la grande majorité des machines européennes d'aujourd'hui sont à décollage à pied avec toute la souplesse d'utilisation qu'il est le seul aéronef à permettre.

Le nom de paramoteur apparaît pour la première fois dans l'ouvrage de Jean-Louis Lainé : Le parachute ascensionnel motorisé édité par l'auteur 1988 : grande année pour le paramoteur. Deux illustres passionnés qui ne se connaissent pas encore, réalisent chacun de leur côté un prototype motorisé par un bicylindre à plat de 425cm³ : le JPX ! Le premier Léon MOURAUD, hélicier et mécanicien avion est assisté d Yves MARRE, un pilote ULM et de Richard TRINQUIER parapen-

tiste et parachutiste. Le deuxième, un compétiteur en motocross devenu parapentiste est Philippe JORGEAGUET (JETPOCKET).

On doit beaucoup à ces deux personnalités qui contribueront par leurs innovations mais aussi leurs exploits au développement de cette discipline. Ils seront les premiers à tester et produire en série ce type de machines.

Leurs exploits sont éloquentes :

En 1988 lors du « Paris Air Folies », une grande manifestation aérienne sur l'hippodrome de Vincennes, ils présentent en vol pour la première fois au grand public la machine de Léon MOURAUD, le PROPULSAR piloté par Yves MARRE. En juillet de la même année, ils remettent ça. Le même Yves MARRE, assisté de Léon MOURAUD et de Zoltan KOVACS, traverse la Manche. Il se pose en Angleterre après 1h20 de vol.

Fin 1988, un autre fameux personnage du paramoteur fait son apparition, Didier EYMIN, ancien lutteur à l'inimitable charisme. Avec Philippe JORGEAGUET et son mythique JETPOCKET, ils réalisent des démonstrations dans le parc de Rambouillet pour la première émission de Nicolas HULOT qui s'appelait à l'époque « Mongo-Para-Zeb ». JEORGEAGUET sévira également au Kenya avec Philippe LAVILLE. Engagé par le photographe Alain GUILLOU, ils iront planer quelques mètres au dessus des lions et des éléphants puis sur les magnifiques plaines au pied du Kilimandjaro.

En 1989, Didier EYMIN effectue en vol le repérage du raid 4x4 « Grenoble Air Aventure ». Il traverse à cette occasion le grand Erg oriental et filme le parcours. Il est équipé d'une caméra qui transmet l'image au magnétoscope embarqué dans le 4x4 qui le suit. Il réalise dans la foulée, le 3 mai 1989 avec l'assistance de Léon MOURAUD, la traversée Nice – la Corse. Il mettra 5h20. Le ravitaillement en carburant s'effectue en vol grâce à ingénieux système. Un tuyau que le bateau suiveur donne à Didier permet d'envoyer l'essence sous pression dans le réservoir du paramoteur. Didier Eymin se posera sur la plage de Calvi après une grosse frayeur lorsqu'il perd le bateau d'assistance dans un banc de brouillard. L'agent de police qui l'accueille sur la plage n'a toujours pas compris d'où il pouvait venir avec ce curieux engin.... En tout cas, certainement pas du continent comme le prétend cet illuminé. En juin 1989 c'est de nouveau Jorgeaguet qui s'illustre en décollant du sommet

du Mont Blanc

S'en suivra l'épopée USHUAIA au cours de laquelle Didier, engagé comme conseiller technique de Nicolas HULOT, parcourra le Monde pour le tournage de l'émission culte. L'émission de la série qui reste une prouesse, puisqu'elle marqua la première apparition notoire du paramoteur à la télévision fut celle de la féérique balade de Didier et Nicolas dans les Gorges du Tarn (1989 encore !). C'est d'ailleurs celle qui est à l'origine de la collaboration des deux hommes.

L'évolution des GMP (groupes moto-propulseurs) n'est pas majeure même si, réducteurs, et embrayages ont apportés confort et sécurité à notre pratique. On voit d'ailleurs voler un grand nombre de machines équipées du moteur solo des premières heures. Mais ce que l'on gagne en confort, on perd souvent en fiabilité. Simplicité est souvent synonyme de fiabilité. L'utilisation des moteurs 4temps a elle aussi été explorée mais pour des raisons de poids, elle reste principalement employée sur les chariots. Elle connaît néanmoins des résultats en compétition puisque Michel Carnet s'illustre à de nombreuses reprises au plus haut niveau avec son moteur Bailey4T. Il remporte notamment le dernier championnat du Monde en Tchéquie avec ce même moteur. L'évolution des matériaux a permis aux chassis de gagner en poids avec l'utilisation du titane et de matériaux composites comme le carbone. L'amélioration la plus notoire des performances du paramoteur ces 20 dernières années reposent sur la progression fulgurante des ailes. Les finesses de 3 des débuts avoisinent aujourd'hui les 9. Les taux de chutes ont aussi diminué considérablement et cela sur des plages de vitesse de plus en plus grandes. Si les ailes atteignaient péniblement les 40Kms/h dans les années 80, elles avoisinent les 60km/h aujourd'hui.

Les fabricants de parapentes n'ayant pas considéré dans les premiers temps, le marché du paramoteur suffisamment intéressant, les paramotoristes recherchaient alors, les ailes de vol libre les plus adaptées à la pratique du moteur. Ce n'est qu'en 98 que l'on voit arriver, notamment en compétition, les premières ailes spécifiquement dédiées au paramoteur avec notamment les ailes « Reflex ». Dénomination commerciale du profil autostable (à double courbure). Utilisées depuis longtemps en deltaplane, il permet d'avancer le centre de poussée de l'aile et d'obtenir ainsi une plus grande stabilité

de celle – ci en turbulence ainsi qu'une augmentation de la rigidité du profil. Il admet également des vitesses de vol plus élevées avec moins de risques de fermeture. Mais cela se paye par une diminution importante de la finesse. On doit les premières adaptations de l'autostabilité sur les ailes de paramoteur à Mike Cambell Jones (PARAMANIA) avec la Reflex en 1998 puis la Reflex2 construite par Dudek. Dudek qui utilisera également le principe très rapidement avec la Trapper en 2002. Mike et Dudek décideront de commercialiser cette aile sous le nom de L'ACTION. Elle fera un ravage aux Mondiaux 2003. ITV avec la Dakota et Ozone avec la Viper se lancent également un peu plus tard dans le Reflex mais leur philosophie « vol libre » est plus nuancée dans ce domaine et leurs profils sont qualifiés plus familièrement de semi-reflex. Cela se traduit simplement par un profil autostable moins affirmé. Chacun trouvera dans ces différentes philosophies l'aile paramoteur qui lui convient. On voit aujourd'hui de plus en plus de constructeurs s'intéresser au créneau.

La prochaine révolution réside dans l'arrivée du paramoteur électrique. En 2007, un modèle présenté à la Coupe Icare par HELIX effectue un vol d'une vingtaine de minutes. Un nouveau pas est franchi mais même si la capacité des accus évolue, elle reste aujourd'hui limitée et inférieure à 1h pour l'ensemble des modèles présents sur le marché. Elle va certes progresser mais l'échéance demeure à ce jour inconnue pour cette technologie qui reste évidemment d'avenir puisque, plus écologique et plus silencieuse. Mais de cela nous vous reparlerons prochainement.

Sources :

« Histoire du paramoteur » de François SIEKLUCKI et Léon MOURAUD

<http://startair.com> De Jean-Louis Lainé, constructeur de la première heure et historien de la discipline, un site à voir absolument pour en savoir un peu plus

Les premiers pas aux états unis avec Ultra FLIGHT (USA) : <http://www.ultraflightradio.com/byname/farrand-lowell.html>

La Maitrise du paramoteur de François SIEKLUCKI

Texte : Christophe CHARON Photos : Christophe CHARON, François SIEKLUCKI, Jean-Louis LAINE, sources internet

Chouette ! C'est l'hiver !



Jean-Pierre FRERY

Coté des choses de l'air : depuis 20 ans pilote 3 axes avec au départ un x air, une machine idéale pour commencer, ok tant qu'on a le moteur car coté finesse... puis le murphy maverick, (un super souvenir, avec le tour ULM 2010) et son rotax 503 ; simple et vraiment ultraléger (230 kg) ; un jodel D20, et depuis 6 ans le Tecnam 92. beaucoup de vols montagne et voyages au départ de ma piste LF 1256 (bienvenus à tous).

Voler en hiver : j'adhère !

Nous entendons souvent autour de nous, au bar de l'escadrille, au sein de clubs : "allez fini pour cette saison, attendons les beaux jours pour revoler". ceci est très respectable puisque, étant un loisir, chacun vole de sa manière.

Il me semble dommage de se "priver" de cette saison ; en effet pour moi, l'hiver présente un sacré paquet de bonnes raisons pour en profiter !

Allez, prenez place à bord, je vous emmène.

En premier, je vous passe les quelques précautions d'usage coté technique, comme le fait d'avoir expérimenté par tranche de 10 °, l'occultation

des radiateurs eau et huile ; cela étant différent d'une machine à l'autre.

les vols d'hiver se feront principalement avec un joli temps cavok, un beau ciel bleu souvent signe de hautes pressions.

Bon, allez gaz pour décoller, et la, hum, bonne surprise, la distance est plus courte, le moteur donne toute sa patate.

En montée initiale, aucun mouvement ni turbulence, l'aiguille du badin n'a aucun tremblement ; les commandes répondent dans le cercle d'une pièce de 2 euros, bien agréable tout cela ; on se sent voler sur une machine plus lourde.

En prenant de l'altitude, whaou, quelle visibilité ! air sec, aucune brume de chaleur, (!), la pollution reste clouée au sol par les hautes pressions ; sur la vidéo, nous sommes à 100 km du mont blanc, mais il est là, au bout du capot nous magnétise.

Allez, nous volons dans la ouate, sans aucun mouvement, ne serait-ce pas le moment de tester les basses vitesses, et autres décrochages ? avec cet air calme, les valeurs donneront une bonne indication fiable. bien sur, avec 30°, et une masse d'air turbulente, ce ne sera pas identique. nous sommes là juste pour partager ce vol : tenir les basses vitesses, ou voler à l'économie pour profiter de cette sérénité, à 500' sol sans se faire chahuter, permet de voir tous les détails, ignorés jusque là.

Avec le chauffage, de - 2° dehors, à 18° à l'intérieur, nous sommes les rois du monde, suspendus en l'air à pouvoir admirer la netteté du paysage sans aucun mouvement parasite.

Il est temps d'atterrir.

La encore, avec cette densité de l'air, aucun effet de turbulences près du relief, cela permet d'effectuer une finale comme à l'école ; à la vi-

tesse du manuel de vol et même un peu moins, les coeff de sécurité étant là pour couvrir tout le spectre des conditions possibles. quel bonheur ce sentiment de maîtrise totale ; merci le froid - :).

une fois au hangar, la dernière bonne surprise de ces vols hivernaux : pas un moustique ni insectes sur les bords d'attaques à nettoyer ! le top je vous dis !

En résumé :

le vol d'hiver n'a que des avantages : stabilité, performances, visibilité, tranquillité du vol.

Bien sur le vol montagne l'été est aussi top, mais bien souvent on ne vole plus entre 11 et 18 h.

Et vous savez quoi : ma femme préfère voyager l'hiver pour visiter la famille ou les amis .

Logique , non ?

Bons vols à tous et enjoy la vidéo

Scanne-moi
pour la vidéo



Locataire ou propriétaire ?



Raphaël BENARD

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

Propriétaire ou locataire ?

En préambule, cet article est écrit d'une manière espiègle. Je décline toutes responsabilités sur un humour qui pourrait ne pas être partagé.

Le locataire.

Le locataire arrive en VIP et pose ses fesses dans un engin tout prêt moyennant un coût horaire médian de 90/95 boules. Bon le souci c'est que tu ne choisiras pas souvent le jour et l'heure... dommage pour émerveiller ta passagère, ton passager lors d'un coucher de soleil et qui sortira les yeux humides, plein de reconnaissance... Il faudra aussi faire vite pour installer le matos vidéo si tu veux immortaliser ton vol et voir ta tête quand tu bafouilles à la radio.

Sinon pas de problèmes d'entretien, de visite, de hangar, de paperasse et j'en passe. Le proprio qui a été souvent ton instructeur te demandera si ça va (ce qui n'est pas anodin), surtout si tu rentres d'un after de tecknival avec un œil en haut et l'autre en bas. Bon pour résumer si tu veux rester faire joujou, des tours de piste, des évolutions ou faire du local pour découvrir les châteaux de ta région avec ta maîtresse ou ton amant alors la location est faite pour toi... Et c'est tout à fait louable. Nombre de pilotes ont fait leurs armes en aéroclub avant de se lancer et c'est une bonne chose pour toute personne désireuse d'acquérir de l'expérience à moindre coût. Si tu veux faire Toulon/Mont-St-Michel ça te coûtera par contre le prix d'une place business sur une compagnie du Golfe...

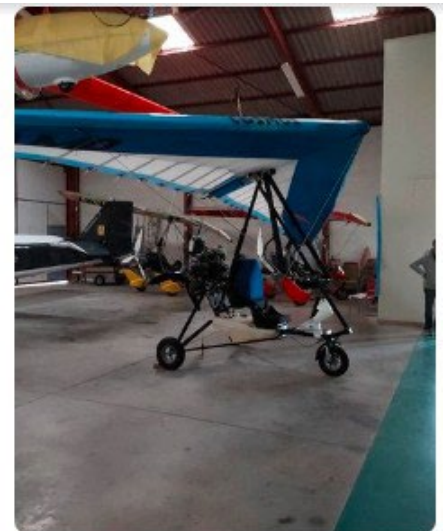
Exemples de petites annonces...



ULM Savannah S les Noyers
injection LAD aero
79 000 €



Ulm skylane
105 000 €



Ulm pendulaire
9 500 €

Le propriétaire.

Alors ce paragraphe je vais le faire en énumérations parce que bon, j'ai envie et que c'est plus mieux. C'est pour toi l'aventurier/ère, qui veut rentabiliser ta machine (euh non pardon ce n'est pas rentable), qui veut partir n'importe où, n'importe quand (sauf si tu ne vois pas le haut des éoliennes avec 50 nœuds de vent).

Combien de sesterces as-tu dans ta poche ? Bah oui car entre un paramoteur, un pendulaire et un VL3 ce n'est pas le même de pareil...

Occasion le Good Corner ?

Fais-toi accompagner par une connaissance bricoleuse, c'est comme les voitures, il y a des gens honnêtes et d'autres francs comme un âne qui recule...

As-tu pensé à ta place de hangar ?

Aïe... 3 cases en arrière et tu repars en prison...

Humm les papiers DGAC, pour les non-initiés, tous plus claqués au sol les uns que les autres mais on s'en doute un peu non ? En France pour mettre un sticker de bip-bip sur ton engin il te faudra un permis de construire.

Tu es responsable de ta machine. Ce qui veut dire que si tu ne veux pas serrer les fesses en montée initiale, ce sont les boulons de ton Rafale que tu devras bien serrer...

Apprendre si possible à voler sur des machines différentes et peut-être trouver un instructeur inconscient qui veuille bien tester ton ULM.

A l'occasion aussi il te faudra aimer ou apprendre à aimer le cambouis si tu aimes les économies... le scotch et le marteau ne suffiront pas...

Le coût du hangar, de l'entretien, des assurances, des différentes licences etc. A prendre en compte si tu ne veux pas détruire le budget de la maison, finir en divorce ou prendre un troisième boulot (ou les 3).

Bon c'est déjà pas mal, pas exhaustif sans doute, mais je n'ai pas envie de faire baisser les hectopascals et entraîner une dépression pluvieuse...

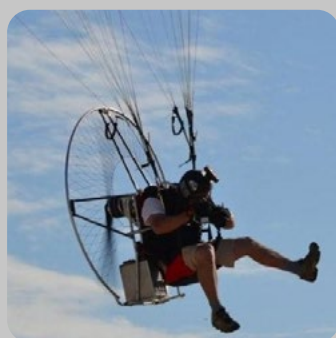
Pour autant être propriétaire c'est bien, une liberté qui demande un investissement à tous les niveaux mais qui procure tant de plaisirs. La location bah c'est bien aussi, nous n'avons pas toutes et tous un budget conséquent. Même si financièrement l'ULM est une des activités les plus abordables dans l'aviation c'est une passion qui a un coût non négligeable.

Bref, mes amis, mes amours, mes emmerdes.

Bons vols à toutes et à tous.

Amitiés .

Raphaël



Christophe CHARON

Coordonnateur académique du CIRAS de l'académie de Versailles
Photographe aérien rédacteur Paramoteur+ Vol moteur 2010 – 2018
Instructeur ULM paramoteur, 3 axes, autogire Pilote pendulaire, parapente, deltaplane, speedriding Instructeur treuil parapente delta
Membre de l'équipe de France ULM 2008/2018 Champion de France ULM PF2 2008/2010/2012/2013 Champion d'Europe PF2 2008
Champion du Monde PF2 par équipe 2012 Recordman du Monde de vitesse PF2 Champion de France ULM PF2 2008/2010/2012/2013

Après un an et demi de travail, les élèves des « Ailes de Mozart », club aéronautique du collège W.A Mozart d'Athis-Mons (91), élèves candidats au BIA (Brevet d'Initiation à l'Aéronautique) ont pu concrétiser leurs apprentissages théoriques aux commandes de divers appareils ULM sur la base de Maisse dans le Sud de l'Essonne (91).

Au cours de cette journée, organisée par le Delta Velum de Lutèce, et accompagnés de Christophe et Thomas Charon ainsi que de Jack Krine, les élèves ont pu s'émerveiller aux commandes d'un autogire et d'un 3axes Kitfox. Ils ont également pu découvrir le paramoteur à l'occasion de présentation en vol et pu s'initier au gonflage d'ailes de paramoteurs. Des activités qui ont laissé des étoiles dans les yeux de nos élèves qui ont réclamé une nouvelle session quelques semaines plus tard.

Le collège est particulièrement fier cette année de compter 9 reçus à l'examen du BIA sur 11 candidats, dont 3 mentions très bien. Nous rappelons que le BIA est un dispositif mis en place par l'Education Nationale et qui vise à offrir aux élèves candidats volontaires une certaine culture

en aéronautique et notamment en connaissance des aéronefs, aérodynamique, météorologie, navigation, et Histoire de l'Air et de l'Espace. Cette année, quelques 2.000 candidats se sont présentés juste pour l'académie de Versailles.

Le Delta Velum de Lutèce a pu cette année faire bénéficier de ses installations à 40 élèves de divers établissements scolaires ayant mis en place un dispositif BIA. Pour l'année prochaine, le club souhaite étendre la découverte de la pratique ULM au pendulaire et au vol paramoteur grâce à l'intégration d'un chariot. 4 classes d'ULM seront alors présentées sur les 6. Par ailleurs, grâce à la création d'un pôle aéronautique par le CIRAS de Versailles, avec le soutien d'ADP sur l'aérodrome d'Etampes, les jeunes pourront s'initier tout au long de l'année à diverses activités autour de l'aéronautique. Les établissements scolaires se rapprochant du club commencent à se multiplier et nous espérons que l'ensemble des initiatives sauront déclencher autant de passions. Nous avons déjà plusieurs demandes de lauréats du BIA qui souhaitent entreprendre une formation de pilotes.



Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes. Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne « l'Appel du Rotax »

On s'était donné rendez vous au « Dernier Métro » à Paris, avenue de Grenelle à Paris.

Jason, que ses amis appellent Jazz, est un pilote spécialisé en prise de vue aérienne en ULM pendulaire.

Il a pris le temps de partager avec moi, autour d'un café, le récit captivant de son parcours professionnel.

Avant tout Jazz, c'est un mec du cinéma. Il a fait ses études au Conservatoire du Cinéma Français, où il a appris la mise en scène et le langage cinématographique

En parallèle, il passe son brevet de pilote pendulaire en 2005, à Meaux avec Serge Bouchet.

Sa première machine sera un Polaris Motor 582 avec lequel il n'hésite pas à se lancer dans de véritables aventures aériennes.

« Je suis allé en Corse et j'ai fait toute l'Italie avec cette machine et son moteur 2 temps. Je ne suis pas sûr que j'oserais le refaire aujourd'hui »

C'est cependant en découvrant une autre machine : le Skypper 912 de chez Air Création et sa Bionix 13, que lui vint une idée.

« Et si on fixait une tête gyrostabilisée sur l'appareil pour faire des prises de vues professionnelles ? »



Tout est question de timing, les technologies sont en perpétuelles évolutions, les caméras numériques sont de plus en plus performantes, tout en devenant de plus en plus légères est compactes. Ce qui était impensable il y quelques

années semble tout à coup réalisable.

Côté machine c'est la même chose. Jazz est bluffé par le domaine de vol du Skypper. Rien à voir avec ce qui se faisait avant.

La collaboration technique avec Air Création jouera un rôle clé dans la transformation du pendulaire de Jason en un outil professionnel sophistiqué, avec un contrôle à distance de la caméra.

Avant de se lancer, il faudra passer une DNC prise de vue aérienne, un stage facteur humain et une aptitude au vol rasant.



Et puis le dépôt d'un manuel d'activité particulière à la DGAC.

Aux côtés de son cadreur Christophe Potier, Jason fait ses armes et accumule plus de 800 heures de vol, contribuant de manière significative à des projets télévisuels notables tels que "Des Racines et des Ailes" et "Le Plus Beau Pays du Monde..." »

Ensuite, vient sa première expérience sur le long métrage "Donne-moi des Ailes", de Nicolas Vanier, une expérience en demi teinte.

« J'ai décidé de quitter le film après quelques semaines pour des raisons de sécurité. La production faisait le forcing pour que je prenne des risques importants. Aucun film ne peut justifier qu'on mette en danger la vie de quelqu'un ».

C'est un apprentissage pour Jazz. Apprendre à poser des limites, expliquer les enjeux à des personnes passionnées mais parfois totalement inconscientes des risques engagés.



passion les avantages écologiques de l'ULM pendulaire.

« Habituellement, dans l'industrie cinématographique, ce genre de prises de vues aériennes se fait avec des hélicoptères Ecureuil, qui consomme 180l de Jet à l'heure. Mon Skypper consomme 13 l/h de super sans plombs. »

Il y a une éthique, un code de conduite. Jason respecte toujours la réglementation aérienne. Il en va de la pérennité de son activité.

Il reconnaît cependant qu'il y a souvent de l'engagement.

« Je dois souvent accepter de voler en absence totale du cône de sécurité »

C'est le cas quand il filme les IMOCA du Vendée Globe au large des côtes vendéennes.

Il maintient une approche professionnelle, conciliant les exigences créatives avec le respect des normes aéronautiques strictes.

Au-delà de la technique, Jason défend avec

une machine, plus respectueuse de l'environnement et plus économique, représente une alternative durable aux méthodes traditionnelles de prise de vue aérienne.

Le partenariat fructueux avec Air Création a ouvert la voie à des projets très ambitieux.

Le dernier en date est une production indépendante, "The Fall"

Ce film qu'il a produit avec sa société « No Gravity Film » a été un véritable tournant, démontrant non seulement sa maîtrise de la technique, mais également sa capacité à mener des projets d'envergure.

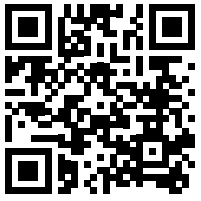
« Avec l'arrivée de la Bionix 2, et une mise au point spécifique de l'aile pour cette configuration, j'arrivais sans problème à voler à la même vitesse, même finesse, même taux de chute que les wing-suit... »

S'en suivent des images exceptionnelles et inédites de ces hommes "chauves-souris", filmées depuis un ULM volant en formation.

"The Fall" No Gravity Films

Sans aucun doute, à travers ce film, il repousse les limites et ouvre la voie de nouvelles générations de cinéastes et de pilotes désireux de raconter des histoires à travers des prises de vues aériennes uniques.





techniques aériennes.

La passion de Jason pour le pendulaire va au-delà de sa propre carrière. Convaincu du potentiel inexploité de ce type d'appareil, il aspire à stimuler l'intérêt pour ces aéronefs. Son désir de partager cette passion avec un public plus large est un moteur puissant derrière ses efforts constants pour repousser les limites,

Le succès de « The Fall », (La Chute) a valu à Jason et à No Gravity Film une reconnaissance publique.

Le film a été présenté lors de salons techniques, tels que le salon Aero de Friedrichaffen et le Micro Salon de l'AFC, soulignant l'innovation et la qualité des prises de vue en ULM pendulaire.

« En Juillet 2022, j'ai reçu un coup de fil de l'actrice et réalisatrice Mélanie Laurent. Elle souhaitait intégrer des séquences aériennes complexes dans son projet de film pour Netflix. »

Le film « Voleuses » a représenté un gros challenge que Jason a relevé avec brio, en conciliant les impératifs d'un film de comédie avec des prouesses

« Chaque matin quand je pars en tournage, il y a toujours un sentiment mêlé d'appréhension et d'excitation, mais au final c'est toujours une grande satisfaction quand on arrive à ramener des plans incroyables. C'est très gratifiant de réussir à retranscrire en images les émotions que procurent le vol. »

Cette quête quotidienne de satisfaction à travers la création de plans saisissants motive son engagement.

A travers ses innovations et son regard porté sur le monde qui l'entoure, Jazz incarne parfaitement l'esprit pionnier...



Quel avenir pour nos aérodromes ?



Guillaume LECOMTE

Je suis un jeune pilote breveté depuis l'été dernier, naviguant dans les cieux des clubs de Maubeuge et Cambrai. Mes compagnons de vol ? Les remarquables Coyote et Dynamic WT-9 sans oublier les copains pilotes. Mon amour pour l'aviation a germé à l'âge de 21 ans, lors de mon tout premier vol. Cette expérience a allumé en moi une flamme irrésistible : celle du désir de voler. Toutefois, mon parcours vers le ciel n'a pas été sans embûches. Mais, avec persévérance et passion, j'ai trouvé mon chemin dans le monde fascinant des ULMs, réalisant ainsi mon rêve d'aviation. Dans ma vie quotidienne, je me plonge dans le monde de l'informatique, un domaine aussi vaste et complexe que le ciel lui-même. Ma passion ne s'arrête pas là : la photographie et la vidéographie sont également des éléments essentiels de mon univers. J'ai même lancé ma propre chaîne YouTube, un espace où je partage mes aventures, mes connaissances et ma passion pour l'aviation et au-delà. Vous pouvez trouver le lien de ma chaîne dans mon profil. Chaque vol est une nouvelle aventure, chaque photo une histoire à raconter. Rejoignez-moi dans mon voyage à travers le ciel, l'informatique et l'art visuel, et découvrez le monde à travers mes yeux.

Nous sommes tous très heureux de prendre la plume pour partager ici notre passion pour l'ULM à travers quelques lignes de temps en temps.

Lorsque Christophe GUYON – notamment connu pour la qualité de ses vidéos sur sa chaîne YouTube « L'appel du Rotax » – a émis l'idée de créer un magazine collaboratif, je n'ai pas hésité un seul instant.

Mes premières lignes sont pourtant teintées de doute... En effet, que se passe-t-il dans notre beau pays, la France ?

Nous avons jusque maintenant un formidable

réseau d'aérodromes et bases ULM magnifiquement répartis sur l'ensemble du territoire. Ce sont des endroits où il fait en général bon vivre surtout les week-ends ensoleillés où l'on vient en famille pour prendre un verre, manger ou encore rêver les yeux tournés vers le ciel, tout en regardant décoller nos formidables machines volantes du dernier VL3 à la plus ancienne trapanelle.

Malheureusement il faut bien reconnaître que ce bonheur est menacé depuis quelques années car plusieurs cas de fermeture d'aérodromes ont été recensés aussi bien en fermeture effective ou en projet de fermeture.



Sallanches : la condamnation !

Dans cette triste série on peut citer en premier le cas de Sallanches qui a définitivement fermé ses portes le 1er septembre 2020. Le projet du Maire était de créer en lieu et place un espace naturel protégé de 17 hectares.

Malgré une bataille judiciaire appuyée par une pétition rassemblant 17000 signatures le couperet est tombé dans un arrêté ministériel du mois d'Août de la même année. Le 30 décembre 2021, le recours introduit a malheureusement été rejeté par le Conseil d'État.

Le terrain est désormais définitivement fermé, c'est une triste nouvelle et catastrophique pour les pilotes amateurs que nous sommes car Sallanches était une solution intéressante par sa proximité avec le Mont-Blanc, et la technicité que requière le vol en montagne en faisait une excellente piste de secours.

Oyonnax : le sursis !

Dans un second temps on peut également parler du cas d'Oyonnax qui vient de voir sa date de fermeture définitive repoussée pour des raisons administratives.

Le projet étant d'y installer une zone commerciale.

Le terrain devait définitivement fermer au 31 Décembre 2023.

Aux dernières nouvelles, il y aurait un désaccord entre les acteurs du dossier qui sont la commune, l'aéroclub et l'agglomération.

Quoi qu'il en soit l'aérodrome n'a pas fermé ses portes au 1er Janvier 2024. Affaire à suivre donc...

Maubeuge : l'espoir !

Enfin il y'a le cas du terrain de Maubeuge dans les Hauts-de-France qui hélas ressemble très fort à celui de Sallanches.

L'agglomération propriétaire du terrain veut en effet récupérer les 80 hectares du site afin de les rendre « disponibles » pour une implantation industrielle.

Le 20 décembre dernier lors d'une réunion du conseil communautaire, les membres ont voté pour le lancement des études de faisabilité en vue d'un changement d'usage de l'aérodrome.

Nous sommes pilotes, mais nous sommes humains avant tout, et nous pouvons comprendre

les arguments de l'agglomération qui veut créer 3 000 emplois sur le site, dans une zone où le taux de chômage est deux fois supérieur à la moyenne nationale.

Actuellement les activités aéronautiques sont garanties cette année, d'ici le mois de septembre nous devrions être fixé quant aux résultats des études réalisées et sur la poursuite ou non des activités.

Maubeuge LFQJ est une grande plateforme avec beaucoup d'activités, chacun essaie de se battre comme il peut, certaines associations ont choisi la voie du dialogue et essaient de trouver des solutions de reclassement avec l'agglomération. Des projets sont d'ailleurs à l'étude et donnent de l'espoir aux usagers.

En fonction de l'état d'avancement du dossier un autre article paraîtra en cours d'année avec les derniers développements.

Les questions se posent désormais

Quel avenir désormais pour nos terrains et nos activités ?

Que pourrions-nous faire pour ne pas disparaître au même titre que nos terrains ?

Comment pourrions-nous agir pour garantir la pérennité de l'ULM dans le futur ?

Le temps qui s'écoule révèle les secrets de l'avenir, et dans son étreinte silencieuse, il portera les réponses tant attendues sur le destin de l'aviation légère en France.

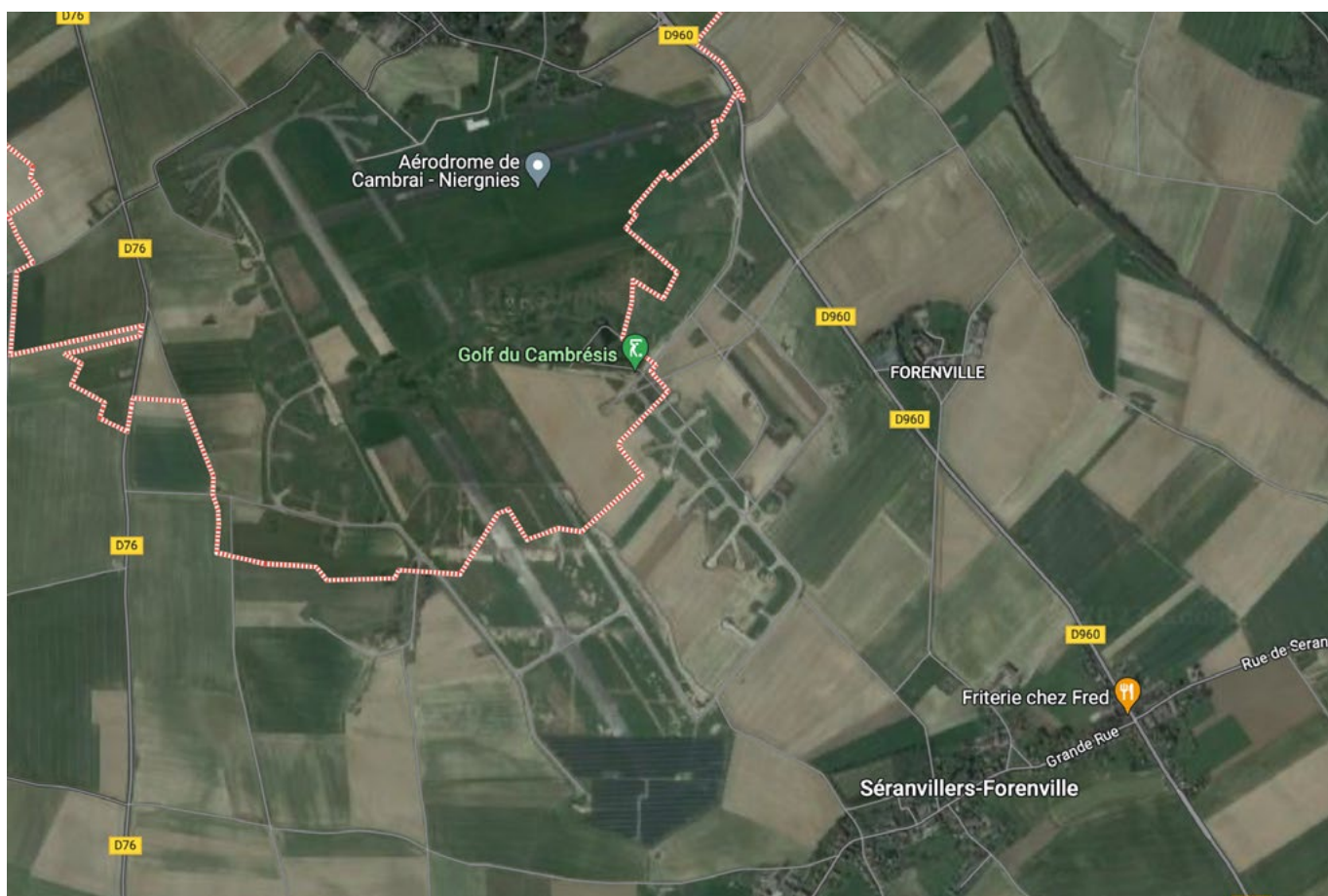
Les solutions existent...

En dépit de la tournure mélodramatique de ces quelques lignes, on peut se réjouir de l'existence de quelques solutions.

Par exemple au terrain de Cambrai dans les Hauts-de-France, les espaces verts disponibles ont été réaffectés à différents usages tout en préservant l'infrastructure aéronautique.

Ainsi, un terrain de golf et un champ photo-voltaïque ont pris place dans une harmonie parfaite avec les pistes en dure et en herbe de Niergnies.

Voilà de belles idées à creuser, pleines d'espoir pour que perdurent nos activités à long terme !



Retisser les liens, ici et Maintenant !



Raconte-Moi !



Stéphane ROCHE

Ayant grandi dans les vapeurs 2 temps des Weedhopper, Baroudeur et autres Patrilor ou Maestro, passionné depuis 1981, alors que je n'avais que 9 ans, je travaille aujourd'hui dans l'aérien et suis le Très heureux propriétaire de 3 machines historiques. Ces machines ne sont autres que celles de mon Père que nous avons retrouvées, récupérées et refaites à neuf (1 Weedhopper US de 1980 (en cours), 1 Weedhopper construction amateur de 1982, le Paon d'Or, construction amateur biplace de 1984). Je vole également sur FK14 B2, machine

que j'adore aussi pour le voyage. J'ai la passion du vol mais également celle du partage et l'envie de contribuer inlassablement, à mon niveau, à la redynamisation de notre discipline.

De quel droit écrire en imaginant que ce que l'on a à dire puisse avoir un quelconque intérêt pour autrui ?

Comment oser penser que l'on puisse se passer des canaux de communication ayant aujourd'hui pignon sur rue, certains pensant faire la pluie et le beau temps sur la discipline, nous disant fort et clair ce que nous devons aimer ou détester, avec ou sans ailes rigides ? Rapide ou lent ? Manche, trapèze ou suspentes, démontant à tour de bras tout ce qui ne passerait pas à la moulinette de leur bénédiction et virant manu militari de leurs sites toute personne qui oserait proposer une

ouverture sur le vaste Monde ou contester l'autorité auto-proclamée de quelques uns... ?

La réponse à cette question fondamentale est... comme ça !

Depuis des années, le Récit que l'on nous fait de l'ULM s'éloigne gentiment mais sûrement de la philosophie qui l'accompagnait à l'origine et qui consistait à donner au plus grand nombre, vous, moi, monsieur et madame tout le monde, la possibilité de voler, sans fioriture, sans gloire et sans égo, grâce à des machines abordables et faciles à manipuler.

Je ne fustigerai personne car ce serait trop facile de compter les points aujourd'hui alors que cela fait des années que je m'étais éloigné de la discipline par la force des choses et de la vie.

En revanche, fort du constat que je dresse aujourd'hui à mon retour, je m'aperçois avec stupeur que :

- nous sommes aujourd'hui obligés de créer des journées dédiées aux Femmes pilotes, faute de quoi elles seraient vraisemblablement déconsidérées alors qu'elles étaient avant une composante à part entière et respectée de notre sport.
- Le public néophyte ne sait plus ce qu'est un ULM, se montrant aussi surpris qu'en 1982 de voir un pendulaire ou un 3 axes ouvert aux quatre vents.
- Quand un ULM se pose dans un pré pour permettre à son pilote de se dégourdir les jambes (vous m'aurez compris...), les infos nous annoncent immédiatement un atterrissage d'urgence d'une « machine équipée d'un moteur de tondeuse à gazon » ...
- La visibilité médiatique se concentre fortement sur tout ce qui alimente l'idée que « pour voler, 'Faut raquer ! », presque toutes classes confondues. Ce regard est tellement décalé de ce qui compose la réalité du paysage ULM que vous connaissez localement que plus personne ne s'y retrouve...

Au final, on avance mais en ordre dispersé et sans colonne vertébrale.

Alors on fait quoi ? On chamboule tout ? On remplace tout le monde ? On se résigne et on se dit que tout est joué d'avance ?

Je ne sais pas pour vous mais de mon côté, j'ai décidé de vivre l'ULM de la façon dont je l'ai toujours rêvée et j'ai trouvé des gens qui partagent cette ambition, et des gens comme nous.... Il y en a tellement que ça donne un peu le tournis !!!!

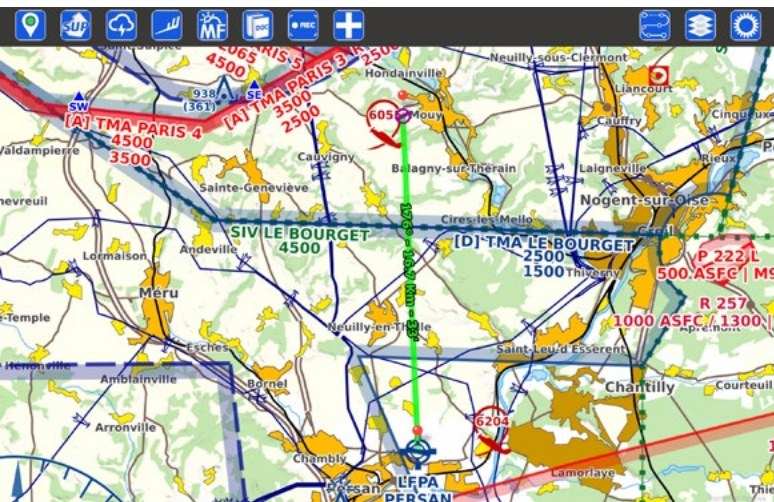
Peu importe la machine tant qu'on a le vol ! Savourer le confort d'un FK14 B2 ne m'empêche pas de prendre un plaisir immense aux commandes des machines anciennes du patrimoine familial.

Parcourir le ciel pour traverser la France à 220km/h dans un baquet ou faire juste les quinze kilomètres qui séparent Persan de la base ULM de Mouy, suspendu à 1300 pieds à 40km/h, c'est du pareil au même et cela se respecte de la même façon ! l'émotion est tout aussi intense dans chacun des cas et procure un sentiment de liberté qui ne peut prendre corps que lorsque l'on voit s'éloigner la piste derrière soi alors que l'on sait que la prochaine fois qu'on touchera le sol, ce sera ailleurs, n'importe où mais ailleurs.

Croyez-le ou non mais l'ULM d'aujourd'hui n'a jamais été aussi proche de l'ULM de 1980. Tout est à faire, ou à refaire ! Nous voyons ré-émerger un engouement pour des machines plus simples, plus abordables financièrement et techniquement.



Quand un ULM se pose dans un pré...



Droit devant !

Il suffit de jeter un oeil du côté du Truelite ou du Pixel pour ne citer que ces machines.

A cet engouement il faut ajouter la chance que nous avons de vivre une époque où les matériaux modernes nous offrent des perspectives fabuleuses en matière de vol « ultra-léger » fiable, sans parler des possibilités offertes par les motorisations électriques ou hydrogène.

Alors oui, finalement, je crois avoir le droit de dire à quel point l'ULM et tout ce qu'il représente coule dans mes veines depuis l'enfance, dire que bien entendu, comme vous, j'ai une part d'inquiétude lorsque je vois ce qui se passe dans les coulisses de notre passion commune, mais j'ai surtout le droit et le devoir de m'engager pour tordre un peu un destin pas si inéluctable et défendre une certaine idée de la pratique de

l'ULM, une pratique qui cultive la protection de son patrimoine historique, qui crée des ponts entre les pilotes, le public et le ciel, qui promeut la complémentarité des classes plutôt que de les opposer, qui comprend et encourage chacune et chacun à voler à sa façon, sous une toile, en mode carbone, delta ou dans le tourbillon d'un rotor, qui replace au coeur de son développement la construction amateur et les trésors d'innovations qu'elle apporte avec elle et valorise vraiment ceux et celles qui, avec de l'or dans les mains, réalisent des merveilles et mettent toute leur énergie à tenter de motiver de nouvelles vocations.

Nous devons retisser des liens, largement distendus ces derniers temps, avec nos jeunes, avec les établissements scolaires, avec nos régions qui n'ont pas suffisamment de visibilité et doivent revenir au centre de l'échiquier, ramener les familles sur les terrains, partager nos vols avec le plus grand nombre pour retrouver grâce aux yeux d'un public qui ne demande qu'à lever les yeux vers le ciel en se disant qu'un jour, peut-être pas si lointain, ce sera leur tour d'aller tutoyer les nuages.

Et vous dans tout ça ? c'est quoi votre idée de l'ULM ? Rejoignez-nous et faites nous partager ce qui fait votre attirance pour ce sport unique, que vous soyez pilote, spectateur désireux d'apprendre ou simplement curieux de cet univers.

Scanne-moi pour la vidéo



La construction Amateur dans toute sa splendeur avec Yvon Rohe



5 - 6 et 7 JUILLET 2024

RETRO MULTIAXE DE SAINTE-THORETTE

RALLYE RETRO

GRATUIT pour les 3 premiers pilotes
inscrits et venant en Moto du Ciel

Stage 2 temps
les 8 et 9 juillet
animé par Pierre POUCHES

**Bourse
d'échange
Aéro UL**

**Samedi
soirée Concert**



J. BARBAUD
d'après B. BIANCHI

ABUL club ULM de Ste Thorette

"La Perrière" 18500 Sainte-Thorette **LF 1853**

INSCRIPTIONS/INFO :

06 81 62 42 83 - 02 48 57 13 95

club@abul.asso.fr - <http://abul.asso.fr>



**Aviation
et Pilote**