



AEROCIC EST NÉ !

Après 9 mois de gestation le Club ULM du CIC a enfin débuté ses activités

C'est en effet le 25 juillet 2006 que, à la suite d'un baptême ULM fait par un collègue, l'idée d'un club au sein du CE du CIC est remontée à la surface des cerveaux de ses fondateurs, Jacques Desmarts, Laurent Manier et Jean-Luc Borderelle.

Elle y couvait depuis longtemps. Depuis que Jacques était entré au CIC en 1987, alors qu'il était breveté depuis 1984, depuis que Laurent avait interrompu sa formation de pilote de planeur, et depuis que Jean-Luc, breveté avion de longue date et ULM en 1995 voulait faire partager sa passion aux copains.

Une fois décidés à agir, il leur a encore fallu réfléchir à la forme souhaitée, rechercher les écoles susceptibles de s'associer au projet et tester l'intérêt des collègues et du CE.

Trouver des écoles partenaires n'a pas été le plus simple. Il fallait qu'elles ne soient pas trop loin de notre secteur, qu'elles garantissent sérieux et sécurité, qu'elles permettent de se former aussi bien en pendulaire qu'en multiaxes, et enfin qu'elles en permettent la pratique après l'obtention du brevet.

La chose ne fut pas simple, surtout à cause du dernier point, et ce ne fut finalement qu'avec la seule école Mach 0,1, associée avec Fly In Paris pour la partie pendulaire, qu'une convention satisfaisante put être signée.



Christian Cogneras (Mach 01), Stéphane Kubler (Fly in Paris), Jacques et Laurent dans les bureaux de l'école.

Ils organisèrent alors avec le CE les premières Journées Découverte ULM qui, avec une centaine de vols et de sourires validèrent l'envie de voler des salariés du CIC.

Mais il fallu encore plusieurs mois pour donner une forme administrative cohérente au club et à ses relations avec le CE et avec l'école.

Et enfin, AéroCIC était mis en ligne sur le site du CE le 15 mars 2007.

AEROCIC a pour buts :

- de faire découvrir les sports aériens en général et l'ULM en particulier aux salariés du CIC au travers de l'organisation de Journées Découverte
- de favoriser le passage du Brevet de Pilote ULM au sein d'une école reconnue
- de faciliter ensuite la pratique de l'ULM sur des matériels performants
- d'animer une vie de club entre ses membres

Un mois après sa création, Aéroci compte déjà 11 membres

Les fondateurs du club et Christian Collin, qui avait intégré l'équipe dès les débuts de l'aventure, ont bien sûr été les premiers à s'inscrire. Ils furent rejoints aussitôt par la fille de Jean-luc et par trois participants

aux premières Journées Découverte, puis par trois nouveaux membres, portant ainsi le nombre d'adhérents à 11 à la fin du premier mois.

6 salariés, 4 conjoints et 1 enfant
9 hommes et 2 femmes
4 « siège » et 7 « réseau »
4 ont déjà un brevet ULM ou avion

Parmi eux, on dénombre :

Liste des membres :

DESMARETS	Jacques
MANIER	Laurent
COLLIN	Christian
BORDERELLE	Jean-Luc
BORDERELLE	Céline
DELMONTE	Jean-Marc
LORGNIER	Jean-Marc
MARIE	Estelle
MARIE	Patrice
TAISNE	Patrick
BUSSAT	Pascal



Christian Collin, à bord du Tecnam P96

Patrick Avellaneda, qui nous avait tout de suite rejoint, nous a tout de suite quitté pour cause de mutation en province.

Les « Plus » de la formation Aéroci

Le principal avantage d'une formation Aéroci, c'est bien sûr le subventionnement.

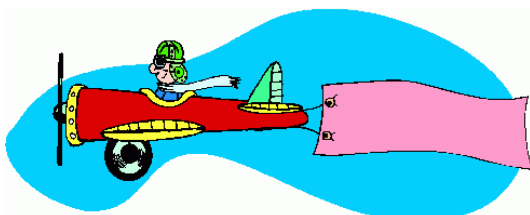
Un brevet de pilote ULM, c'est, selon le type d'appareil et les qualités de l'élève, environ 15 à 25 heures de cours. Elles sont facturées 100 € par l'école, auxquelles il faut ajouter 200 € de frais fixes à l'inscription, représentant entre autres la participation aux assurances et la

fourniture du manuel d'instruction. Bien que nettement moins élevé que le coût d'une formation Pilote Avion, cela représente une sortie importante dans un budget familial, qui risque de compromettre les vacances familiales ou la PS3 du petit. C'est pourquoi le Comité d'Entreprise a accepté de subventionner cette pratique à 50% plafonnés à 900 € par an en

2007. Grâce à cette aide généreuse, le budget d'un pilote descend à environ 100 € par mois.

C'est aussi la garantie d'une formation de qualité grâce au choix de l'école Mach 0,1 (voir l'article qui lui est consacré). Enfin le Club essaiera d'organiser des séances complémentaires de préparation au Brevet Théorique.

Le Brevet de Pilote ULM



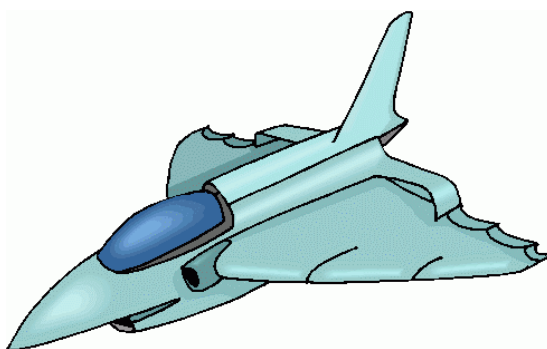
à pouvoir manœuvrer un ULM de la classe considérée. Cette partie est sanctionnée par les moniteurs habilités de l'école. Une expérience supplémentaire, contrôlée par un test en vol, est nécessaire pour obtenir une "autorisation d'emport de passager".

L'âge minimum requis est de 15 ans pour piloter, 18 ans pour être instructeur.

VOLER A MACH 0,1

Le nom de l'école avec laquelle nous avons signé notre partenariat vous a peut-être surpris. En voici la justification.

La vitesse des avions se mesure par rapport à l'air dans lequel il se déplace et s'exprime en Km/h ou en Nœuds (Miles/heure). Mais l'augmentation de la pression de l'air devant l'appareil fait qu'à l'approche de la vitesse du son il se produit des ondes de choc qui rendent le vol complètement différent pour des raisons que nous n'aborderons pas ici en raison de leur complexité. Le phénomène est si important qu'il est apparu nécessaire d'exprimer alors la vitesse de l'avion par rapport à la vitesse du son, qui elle-même varie en fonction de la pression de l'air et donc de l'altitude et de la température. Ce rapport s'appelle le nombre de Mach (prononcer MAK), du nom



volait à Mach 2,2 volait à plus de 2.000 Km/h. On n'utilise cette échelle qu'aux très grandes vitesses, généralement à partir de Mach 0,8, soit environ 1.000 Km/h, surtout pour les avions de chasse.

d'un physicien autrichien (Ernst Mach, 1838-1916) qui a mis le phénomène en évidence en 1877 dans ses études sur le déplacement des projectiles.

Un avion qui vole à Mach 1 vole à la vitesse du son, soit environ 1.200 Km/h, et le Concorde, qui

Notre école a donc choisi avec beaucoup d'humour d'exprimer ainsi dans son nom la très basse vitesse des ULM.

MACH 0,1 correspond à un dixième de la vitesse du son, soit environ 120 Km/h.

Air création GTE Trek 700 E, notre pendulaire école

Pour nous former à Meaux, Mach 0,1 et Fly in Paris ont fait l'acquisition d'un ULM pendulaire supplémentaire, les appareils habituellement utilisés étant basés à Château-Thierry. Nous avons donc à notre disposition un appareil tout neuf.



L'Air Création GTE Trek est homologué sur les cinq continents depuis 1994 et a déjà été construit à plus de 1.500 exemplaires.. Le nôtre est équipé d'un moteur 4 temps HKS 700E de 60 CV qui lui permet de voler en croisière à plus de 90 km/h et

d'emporter une charge utile de 249kg. Très sobre, il offre une autonomie de 5 heures en toute sécurité, ce qui nous permettra de voir du pays !

Son aile iXess de 15 m² lui autorise une vitesse minimum de

65 km/h et il lui suffit de 75m de piste pour quitter le sol, et 160m pour passer les 15 m d'altitude à pleine charge.

Nous tâcherons de nous montrer à la hauteur de ce bel investissement.

Les appareils multi-axes de l'école

En multi-axes, l'école utilise trois avions, des Tecnam P92 et P96, et un Ikarus C42 sur lesquels



nous reviendrons plus en détail dans notre prochain numéro.



Jean-Marc DELMONTE inaugure les leçons Aérociic

Il fallait bien un premier et ce fut lui.

Après sa participation aux journées découverte de septembre, il s'était montré très enthousiaste et avait décidé d'apprendre à piloter un trois axes. Mais c'est finalement sur pendulaire qu'il a choisi de débiter sa formation.

Il faisait très beau en ce dimanche 15 avril lorsqu'après une présentation au sol de l'appareil et de son fonctionnement il enfila enfin son casque pour une première mise en route. Après une demi-heure de vol sans histoire mais non sans stress, Jean-Marc était ravi et prenait rendez-vous aussitôt pour une seconde leçon le

mercredi suivant. Et aussitôt rentré à la maison, il se jetait sur le canapé pour une sieste nécessaire! C'est physique le pendulaire!

Tellement qu'après la deuxième leçon, il s'orientait finalement vers le 3-axes. C'est ça la souplesse Aérociic!

La Fédération ULM a 26 ans

Alain Dreyer, pilote IFR avion et hélicoptère, était aussi un passionné de delta-plane. En 1979, il commence à motoriser son aile avec un moteur de tronçonneuse directement accroché sous l'aile. Mais l'objet est instable et surtout complètement illégal.

Fin 1980, une première as-



semblée de passionnés, organisée sous l'égide de la revue « Vol Libre Magazine » décide de la création d'une fédération. Elle sera entérinée le 04 février 1981 et Alain en sera élu le Président à l'unanimité. Il le restera jusqu'en 1989. Elle réussit à négocier avec la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile une réglementation très libérale mais sous contrôle strict, et chaque accident, fréquent à cette époque de bricolage, doit lui être justifié. L'agrément Jeunesse et Sport est obtenu de justesse en 1984, et la ministre de l'époque,

Edwige Avice, qui avait accepté de faire son baptême devant les caméras est réprimandée en Conseil des Ministres.

Petit à petit, l'ULM s'est précisé et assagi. La réglementation actuelle fait de la France la première nation pratiquante au monde par tête d'habitant. Il y a aujourd'hui 11.000 pilotes adhérents à la FFPLUM. Et encore plus de pratiquants.

Ce n'est donc pas sans une certaine fierté que votre serviteur, Jacques Desmarests, lit la date d'obtention de son brevet : le 16 juillet 1984, la FFPLUM n'avait que 3 ans!

**Tenez-nous au courant de votre progression pour alimenter nos futures colonnes !
Et à bientôt !**