



JUILLET 2008
N° 13

AérociC

Le Journal du Club

La phraséologie
La phraséologie

L'altisurface de Cipières
L'altisurface de Cipières

F.F.PLUM :
F.F.PLUM :
Compte-rendu de l'A.G.
Compte-rendu de l'A.G.

Philippe Frutier Photographe :
Philippe Frutier Photographe :
Bienvenue chez le Ch'ti !
Bienvenue chez le Ch'ti !

EDITORIAL

Le chiffre 13 est-il vraiment porte-bonheur ? Permettez-moi d'y croire.

Lorsque j'ai proposé de lancer ce petit journal en juillet 2007 pour animer notre club, nous n'étions pas certains qu'il aurait un grand avenir. Allait-il paraître régulièrement, développer un peu ses quatre pages ? Serait-il seulement lu ? Aujourd'hui il a un an, il est sorti le 10 de chaque mois, il contient au moins 8 pages, et vous avez été nombreux à nous complimenter pour son contenu. Souhaitons-lui donc bon anniversaire ! Et comme cadeau, offrons-lui une nouvelle robe.

Bien sûr, le contenu restera plus important que le contenant. N'hésitez donc pas à nous faire part de vos attentes et de vos commentaires. Et associez-vous à sa vie en nous tenant au courant de vos activités, progression et succès aéronautiques.

Ce journal est le vôtre et doit le rester. Aidez-moi à le faire vivre, et dans un an nous fêterons son deuxième anniversaire dans le numéro 25 !

Jacques DESMARETS

SOMMAIRE

Page 3	<i>La Phraséologie</i>
Page 4	<i>L'Assemblée Générale de la FFPLUM les nouvelles balises de détresse</i>
Page 5	<i>Les questions pour le théorique ...</i>
Page 6	<i>... et les réponses.</i>
Page 7	<i>Les Cumulus, et les Air Parks.</i>
Page 8	<i>Philippe Frutier, photographe aérien</i>
Page 10	<i>L'Altisurface de Cipières (06)</i>
Page 12	<i>Le Concours photo.</i>

ACTUALITE

Et toujours le Tour de France

... qui sera le 2 août à **Niort**, puis partira le 3 à **St-Laurent du Médoc**, le 4 à **Ussel**, le 5 à **Doucier**, le 7 à **Chatillon sur Seine**, le 8 à **Romorantin** pour revenir le 9 à **Niort**.
Et qui, surtout, fera escale le **8 août** à **Meaux**. Nous vous invitons donc tous, mais surtout les membres du club Aérociç, à poser tout de suite votre RTT et à être présent avec nous et l'école Véliplane pour accueillir les participants. Nous avons besoin de bras pour manipuler des avions installer des tables et pour servir des cafés.

Photo de couverture : Labour, Marquise (62) Ph. Frutier, 06 Oct. 2007.

VOLER, c'est respecter des procédures

La Phraséologie, ou comment-est-ce qu'on cause bien à la radio.

L'utilisation de la radio en ULM n'est pas obligatoire en général, mais elle le devient lorsque l'appareil doit pénétrer dans une zone contrôlée ou atterrir sur un terrain contrôlé. Se

former à cette technique est donc plus qu'utile et, heureusement, nos deux écoles assurent cette formation, puisque Meaux est un terrain contrôlé. Avec votre brevet,

vous aurez donc aussi la qualification Radio.

La communication entre l'avion et la tour de contrôle, ou entre plusieurs avions, est essentielle à notre sécurité. Bien sûr, on doit aussi avoir les yeux à l'extérieur, mais aux alentours de l'aérodrome, c'est surtout par la radio que l'on sait qui est où, et que la tour peut faire en

sorte que qu'on ne soit pas plusieurs au même endroit (Bing !). Parce que nous sommes très nombreux à devoir nous exprimer, et parce que toute mauvaise interprétation peut conduire à une catastrophe aérienne, les autorités

aéronautiques ont codifié cette communication.

Les buts recherchés sont :

Etre le plus court possible

Etre le plus complet possible

Etre le plus sûr possible.

Quelques grands principes doivent d'abord être retenus.

1. **On** n'interrompt jamais l'émission en cours d'un autre interlocuteur.

2. **On** dit Tout l'essentiel, mais Seulement l'essentiel, pour raccourcir au maximum le temps d'émission.

3. **A** la radio, on doit toujours s'identifier pour que tout un chacun sache qui dit quoi. L'identification se fait au moyen des cinq lettres de l'immatriculation de la station radio embarquée (et non de l'avion), épelées dans l'alphabet OACI. Toutefois, une fois le premier contact établi, et sous réserve que cela ne crée pas de risque de confusion avec d'autres avions

alentours, on réduit aux seules deux ou trois dernières lettres. On doit également identifier le destinataire du message. Et une courte formule de politesse parce qu'on est des humains ...

4. **Après** la prise de contact, le premier message doit permettre au contrôleur de savoir exactement à qui il a à faire. On annonce donc qui on est (type d'appareil, nombre de personnes à bord,...) où on est (altitude, direction, distance approx...), quelle information ATIS on possède, quelles sont nos intentions,

5. **Dans** la limite de la zone contrôlée, on doit en permanence demander l'autorisation de faire ce

que l'on veut faire, et ne faire que ce à quoi on est autorisé.

6. **Pour** que le contrôleur sache que ses instructions ont été bien comprises, on doit « collationner », c'est-à-dire répéter ce qu'on a compris (en tout cas pour un certain nombre de points importants comme la piste en service, le QNH, l'ordre dans le circuit,...).

7. **Enfin**, il faut connaître un certain nombre de règles d'obligations et d'interdictions, telles : utiliser l'alphabet OACI, épeler les nombres, en utilisant Unité au lieu de Un, et Décimale au lieu de virgule, dire Affirme (et non affirmatif) au lieu de oui et Négatif au lieu de non, ...

Exemple d'échange radio depuis le parking :

- Meaux Tour de Fox Juliet Yankee Lima Whisky bonjour.

- Lima Whisky, un pendulaire avec deux personnes à bord au parking Véliplane avec l'information Alpha pour des tours de piste. (on ne précise pas qu'on demande l'autorisation de rouler parce qu'au parking, pour des tours de piste, on ne peut rien demander d'autre).

- Lima Whisky, je rappelle prêt point d'arrêt 34 gauche.
... / ...

- Lima Whisky prêt pour alignement et décollage au point d'arrêt 34 gauche.

- Lima Whisky je m'aligne et je maintiens...

- Lima Whisky, je décolle et je rappelle vent arrière ...

- Lima Whisky, bonjour !

- Lima Whisky, vous êtes autorisé à rouler. Le vent est du 350, 10 nœuds. Rappelez prêt point d'arrêt 34 gauche.

- Lima Whisky, alignez-vous et maintenez.

- Lima Whisky, vous êtes autorisé à décoller. Rappelez en vent arrière.

Assemblée Générale de la FFPLUM

L'Assemblée Générale de notre fédération s'est tenue en mars dernier.

Son président **Dominique Mereuze**, s'est d'abord félicité de la progression du nombre d'adhérents. En effet, nous sommes passés de **4 500** en 1998 à **12 500** en 2007, avec une progression record de **11%** pour 2007.

Ce chiffre, parce qu'il représente d'abord 12 500 cotisants, garantit la bonne santé financière de notre fédé et la continuité sereine de son activité.

Et parce qu'il correspond à un tiers du nombre total de licenciés européens, il l'assure également d'une représentativité importante auprès des organisations nationales et européennes dans les difficiles négociations concernant notre activité.

Celle-ci a été menacée à plusieurs reprises depuis plusieurs années par la recherche d'une loi unique européenne gérant les aéronefs légers (**EASA**), alors qu'actuellement les règles sont très différentes d'un pays à l'autre.

Or il se trouve que la loi française est la plus tolérante, la plus souple, et comme toujours dans ce cas, certains auraient aimé uniformiser vers le haut, vers plus de contraintes. Intégrer dans cette nouvelle réglementation des appareils allant jusqu'à 600kg, mais moyennant des contraintes plus lourdes (certification par exemple). Pour l'instant, la FFPLUM a eu gain de cause, avec l'appui de la DGAC. L'annexe II a été entérinée, et tous les appareils de moins de 472,5kg avec parachute de secours resteront donc dans la catégorie ULM. Pour l'instant en tout cas ! Mais l'avenir de la réglementation EASA est toujours en discussion, et la FFPLUM devra rester vigilante et combative pour protéger nos si chères libertés.

Il nous a rappelé également que la Fédération nous a évités en ce début d'année de tomber sous le

coup de l'obligation d'emport d'une balise de détresse (voir encadré).

Il a fait le point des nombreux chantiers en cours, comme l'éventuelle création d'une classe hélico ULM, la poursuite des politiques d'encouragement à l'emport du parachute de secours, d'encouragement à la pratique par les jeunes, les femmes et les handicapés, la modification du système d'identification des ULM (vers une identification nationale à vie ?), et le soutien des compétitions nationales et internationales et de nos sportifs nationaux dont il a rappelé les excellents résultats en République Tchèque et en Chine (médaille d'Or de l'équipe Paramotoristes).

Il a enfin remercié tous les bénévoles qui ont participé au sein des différents Comités et Commissions avec *« efficacité et désintéressement à la mission commune de défense de nos intérêts et de développement de notre pratique Ultra Légère, pour mieux partager et faire partager notre passion »*, rappelant au passage que *« pour que l'enfer triomphe, la seule chose à faire pour les braves gens, c'est de ne rien faire ! »*



Les Balises de Détresse

En mars dernier, la réglementation concernant les règles d'emport de balises de détresse a été modifiée pour tenir compte de la mise en service du réseau satellite COSPAS-SARSAT qui rendait obsolète les balises radio V/UHF actuelles. Les nouveaux modèles fonctionnent sur 406 Mhz et intègrent un GPS qui, en cas de déclenchement, transmet automatiquement votre position à quelques mètres près. D'autre part, la personnalisation de la balise transmet les coordonnées de l'appareil, votre nom, les téléphones des personnes à joindre ... Il existe des modèles fixes conçus pour se déclencher automatiquement en cas d'accident (qui risqueraient de se déclencher automatiquement en cas d'atterrissage « tout terrain », courant sur les plateformes ULM), et des modèles portables à déclenchement manuel. Ces derniers sont donc plus adaptés aux ULM.

Si l'utilité d'un tel objet est reconnue dans certaines conditions de vol particulières (zones à risques particuliers, où au-dessus de territoires particulièrement difficiles pour les secours en cas d'accident), elle est sans objet dans la plupart des cas, alors qu'elle représente un coût non négligeable comparé à la valeur des ULM : 600€ minimum. Par ailleurs, sa multiplication (vu le nombre d'ULM) poserait plus de problèmes (déclenchements intempestifs) qu'elle n'apporterait de solutions.

L'obligation a donc été évitée pour les ULM, mais comme le parachute, son utilisation est un plus recommandé lors des voyages hors des sentiers battus.

VOLER, c'est d'abord être breveté

Les Questions de l'Examen Théorique

Pour ce treizième numéro, nous reprnons de nouvelles questions extraites d'examens anciens ...

- Question n° 1** **Il y a brouillard dès que la visibilité est inférieure à :**
- Réponse A : 3 km
Réponse B : 1500 m
Réponse C : 2 km
Réponse D : 1 km
- Question n° 2** **Lors du passage d'un Cumulo-nimbus sur votre aérodrome, vous pouvez vous attendre à :**
- Réponse A : un affaiblissement et une rotation des vents
Réponse B : un affaiblissement des vents sans changement de direction
Réponse C : une rotation des vents qui se renforceront
Réponse D : un renforcement des vents, sans changement notable de leur direction
- Question n° 3** **Au niveau de l'étranglement d'un tube venturi :**
- Réponse A : la pression et la vitesse du fluide sont maximales
Réponse B : la pression et la vitesse du fluide sont minimales
Réponse C : la pression du fluide est maximale et sa vitesse est minimale
Réponse D : la pression du fluide est minimale et sa vitesse est maximale
- Question n° 4** **Vous prenez connaissance du TAF d'Ajaccio :
LFKJ 051100Z 051221 22006KT CAVOK BECMG 1719 06006KT=
La fin du message, à partir du code BECMG, indique que le vent pourrait tourner :**
- Réponse A : de façon régulière entre 17h et 19h UTC
Réponse B : de façon temporaire entre 17h et 19h UTC
Réponse C : brusquement à partir de 17h19 UTC
Réponse D : de façon temporaire à partir de 19h19 UTC
- Question n° 5** **Le vent vient de droite, vous appliquez une correction de dérive, votre route est :**
- Réponse A : supérieure à votre cap
Réponse B : indépendante de votre cap
Réponse C : inférieure à votre cap
Réponse D : égale à votre cap
- Question n° 6** **Le 15 décembre vous êtes à Paris où l'heure locale est 11h45. Vous en déduisez que l'heure UTC est :**
- Réponse A : 9h45
Réponse B : 10h45
Réponse C : 12h45
Réponse D : 11h45

En attendant notre prochain numéro, vous pouvez trouver d'autres questions sur les sites <http://ardf.free.fr/QCM/qcmffvl.htm> , http://funsystem.free.fr/Ulm_qcm_formidable_outil_pedagogique.htm , ou <http://www.paris-france-paramoteur.com/qcmpfp.html> .

VOLER, c'est d'abord être breveté

Les Bonnes Réponses

Question n° 1 Réponse D : **1 km**

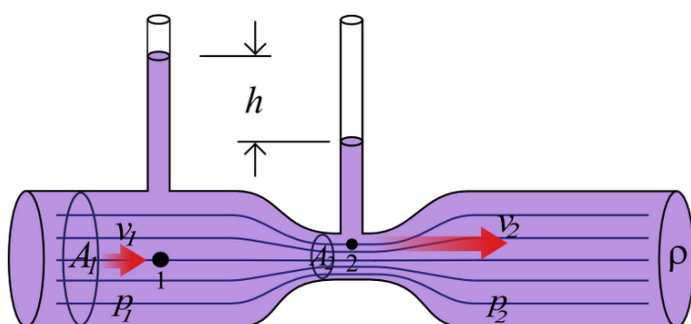
Juste une définition à connaître par cœur. Entre 1 et 5 km, on parle de brume.

Un excellent site pour « apprendre » la météo : http://www.aero-hesbaye.be/c_meteo.htm

Question n° 2 Réponse C : **une rotation des vents qui se renforceront**

Facile : Cunimb = réponse la pire !

Question n° 3 Réponse D : **la pression du fluide est minimale et sa vitesse est maximale**



L'effet Venturi (Dessin extrait de Wikipédia.) :
La pression au point 1 (à l'entrée) est plus grande qu'au point 2 (au rétrécissement).

Et la vitesse du fluide au point 2 est plus grande qu'au point 1.

Utilisé dans le carburateur pour aspirer le carburant, cet effet est aussi important par ex. en météo. En passant au-dessus d'un relief, la vitesse du vent augmente mais la pression atmosphérique diminue. Ce qui a des effets sur la génération des nuages, mais aussi sur le pilotage de l'avion.

Question n° 4 Réponse A : **de façon régulière entre 17h et 19h UTC**

Le TAF est un message codé donnant les conditions météo sur un aéroport pour une période donnée (entre 9 et 24h ; dans cet exemple, **entre 12h00 et 21h00**)

LFKJ 051100Z 051221 22006KT CAVOK BECMG 1719 06006KT=

Lorsque des variations sont attendues pendant cette période, elles sont précisées à la fin, après la mention BECMG si elles sont régulières, et TEMPO si elles sont temporaires.

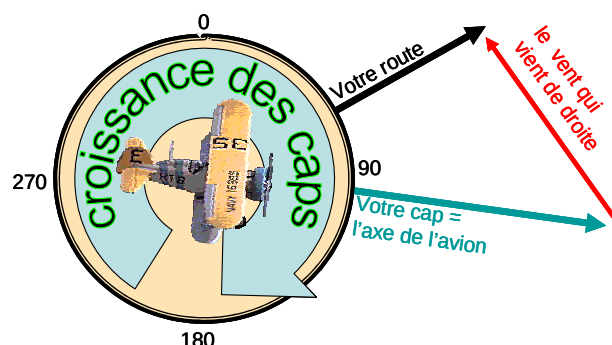
Seuls les éléments modifiés sont indiqués, ici le vent qui passera **entre 17h et 19h à 060° 06kt** au lieu de **220° 06 kt**. Les heures sont toujours données en heures rondes, ce qui éliminait d'office les réponses C et D.

Et là aussi : http://www.aero-hesbaye.be/c_meteo.htm

Question n° 5 Réponse C : **inférieure à votre cap**

Faites un dessin !

La route, c'est bien sûr la trajectoire au sol déviée par le vent par rapport au cap de l'avion.



Question n° 6 Réponse B : **10h45**

L'heure UTC (Temps Universel Coordonné) est équivalente à ce qu'on appelait avant l'heure de Greenwich. Elle est donc égale à l'heure au soleil. Par rapport à l'heure légale, il faut donc retrancher 1 heure en hiver et 2 heures en été.

VOLER, c'est mieux au soleil

Cumulus de beau temps

Dans le n° 11 je vous présentais les différents types de nuages. En général, on les voit d'en-dessous (sauf les stratus au niveau du sol, devenus brouillard). Voilà comment vous pourrez parfois apercevoir les Cumulus ... Attention, en VFR, on ne doit jamais pénétrer dans les nuages et on doit toujours voir le sol !



VOLER, ça peut être pratique

L'Airpark : votre future résidence secondaire

Les Airparks sont nés aux USA après la guerre, mais ils n'ont débarqué en Europe qu'en 1996 avec le Vendée Air Park, à Talmont (85) (notre photo).

Depuis, plusieurs projets ont vu le jour, dont l'Atlantic Air Park en 2000 à Luçon (85), L'Europ Air Park à Gajoubert (87), et bientôt Dinair à Dinan (22), l'Airparc France à Rabastens de Bigorre (65).

Le principe en est toujours le même. Vous lotissez un grand terrain, vous construisez dessus des maisons reliées entre elles par des routes, et contre chacune d'elle, vous construisez un hangar individuel relié par un taxiway à une piste privée réservée aux pilotes résidents. Ainsi, quand vous revenez de votre ballade en avion ou en ULM, vous atterrissez sur la piste, et vous amenez votre avion jusqu'à votre garage comme vous garez votre voiture en rentrant des courses ! Bien entendu, la co-propriété gère l'entretien de l'ensemble des parties communes, y compris piste et taxiways, et offre souvent des services supplémentaires comme une piscine par exemple.



VOLER, c'est voir la vie d'en haut

Philippe Frutier et Jean-Jacques Damore : Le Nord Pas-de-Calais à tire d'ailes.

Vous le savez, j'adore me promener sur le site Survol de France. On y voit la terre comme on peut la voir depuis un ULM, et Dieu sait que ça peut être très beau. Mais en y tombant sur des photos de **Ph. Frutier**, je me suis rappelé que l'œil du photographe comptait aussi beaucoup dans la beauté d'un paysage. C'est un photographe professionnel et ça se voit. C'est pourquoi j'ai tout de suite choisi une de ses photos pour illustrer la couverture de ce numéro. En sélectionnant juste une partie de ce qu'il voit de là-haut, il réussit à nous charmer par la mise en place des lignes et des couleurs. Et c'est ainsi que ce tracteur et ces sillons sont magnifiés par ces diagonales, par le changement de teinte de la terre retournée, et par cette cohorte d'oiseaux blancs qui les suivent. Et ce n'est ni un hasard, ni un coup de chance ; pour preuve, regardez les quelques photos qui suivent. **Bravo l'artiste !**

(Je vous ai fait une petite sélection personnelle parmi ses 272 photos visibles sur le site www.survoldefrance.fr. Utilisez son moteur de recherche pour sélectionner les photos de ce photographe et les voir en grand format et haute résolution.)

Ph. Frutier vole (250 à 300 h/an) sur **P2004** (comme vous chez **Mach 0,1**), après avoir utilisé un Chikinox, un Sky Ranger et un Guépard. Son appareil est spécialement équipé pour son activité (fenêtre ouvrante et trappe plancher). Côté photo, il utilise maintenant un Canon numérique EOS 1 Mark III affichant 21 millions de pixels.

« Depuis plus de 10 ans, Philippe Frutier parcourt la région Nord Pas-de-Calais aux commandes de son ULM, un œil sur l'horizon, l'autre dans le viseur de son objectif, à la recherche de l'angle de vue qui donnera à ses commanditaires (aménageurs, développeurs, gestionnaires de ressources, urbanistes...) la représentation la plus fidèle de leur territoire. Au fil de ces repérages, le parcours du pilote rationnel se laisse régulièrement entraînés par les charmes du détour poétique et l'œil du technicien cède la place à celui de l'artiste. Il en ressort, au fil des saisons, des collections entières de clichés « inexploitable », pêchant par excès de poésie, de rigueur

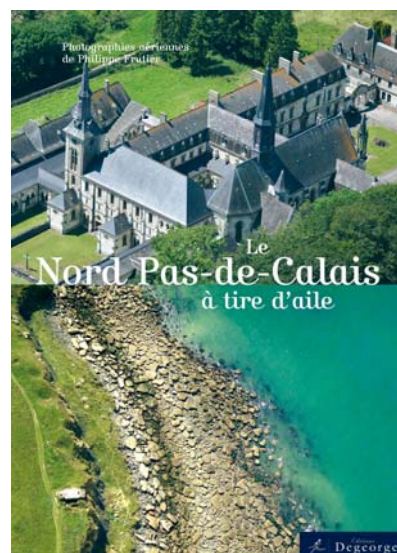
graphique, de désorientation, d'interprétation impossible. Et pourtant, confrontés les uns aux autres, comme dans cet ouvrage, ils finissent par prendre sens et donner un nouvel aperçu du réel, loin des représentations que nous en avons « terre-à-terre ». Soudain, l'eau, la pierre, la terre prennent des aspects improbables et n'ont jamais été aussi vivants. »

Le Nord Pas-de-Calais à tire d'ailes
144 pages ; 200 photos.

Prix Public 30€

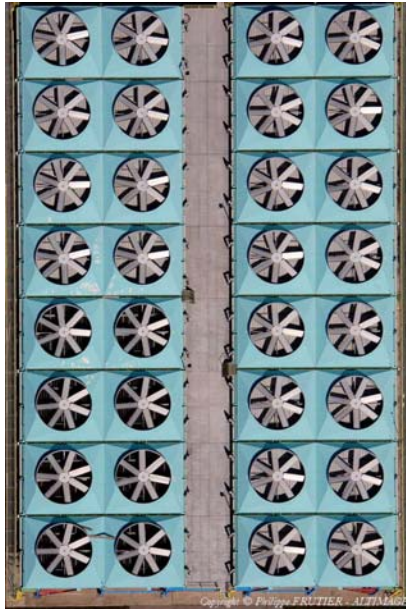
En vente sur le blog de l'auteur :
<http://5962tiredaile.canalblog.com>

A offrir, ou à s'offrir, absolument !



Et à venir prochainement, un nouveau livre sur la Picardie.





VOLER, c'est voyager

En vacances près de Grasse (06) :

Visite au 12^{ème} Rassemblement Annuel Alpes d'Azur

L'AD n'était qu'à quelques kilomètres à vol d'oiseau, mais ici, tout est toujours loin, et il nous avait fallu une petite heure pour faire tranquillement les 30 km qui séparaient notre appartement du Bar sur Loup de l'altisurface **Joseph Aubert** de Cipières (LF0652). Les routes de montagne !

Par contre, si nous sommes bien placés pour savoir qu'il est difficile d'organiser une manifestation aéronautique en étant sûr de la météo, ce genre de problème ne se pose pas quand on organise un rassemblement le 28 juin. Ici, la présence du soleil n'est pas un souci ; seul son intensité nécessite de s'interroger sur les quantités de liquide à prévoir !



Avec l'aide de MSN et du fléchage parfait mis en place par les organisateurs, nous avons trouvé l'endroit sans problème, malgré qu'il soit caché au bout d'un sentier pierreux réservé à l'éleveur local. Un parking généreux et deux hangars nous surprennent dès notre arrivée. Mais aussitôt après, ce sont les appareils présents qui nous étonnent par leur nombre et leur diversité. Nous sommes accueillis par de grands sourires, un café et des viennoiseries. Alors qu'il n'est que 11 heures, il y a déjà de très nombreux participants, et des appareils atterrissent toujours. Si plusieurs me surprennent par leur allure, comme ce MISTRAL biplan à flèche inversée, ce qui attire tout de suite mon attention ce sont les trois câbles de téléphérique parallèles sur le sol caillouteux du parking, sur lesquels chaque avion est aussitôt solidement amarré. Ici, on ne prend aucun risque avec le vent. Faut dire que, derrière le parking, à quelques mètres des avions, la vallée est vraiment profonde !



Je remarque bientôt les allures de baroudeur d'un pilote en train de faire l'article de son Quick monoplace à vendre au prix de 4.000€. Celui-ci ne manque en effet pas d'allure dans son dépouillement extrême. On irait bien faire un tour avec, à l'air libre, au-dessus de la vallée, mais c'est un monoplace et tout baptême est impossible. De toute façon, il est déjà trop tard pour **Alexis Mejinsky**, en fait l'un des animateurs du club, qui nous explique qu'ici, voler n'est agréable que le matin de bonne heure et le soir tard. En effet, il fait déjà extrêmement chaud, et les turbulences sont très visibles lorsqu'un ULM décolle ou se pose.

Je demande à Alexis de m'expliquer les spécificités de l'altisurface. En ULM, il n'existe pas, contrairement à l'avion, de qualification montagne. « Mais ici nous proposons un perfectionnement spécifique. Nous faisons peu d'école de début, car le vol en

montagne est très particulier. La formation de base y est plus longue. » Bien que l'AD ne soit pas contrôlé, la radio est obligatoire. Comme sur toute piste de montagne, l'atterrissage et le décollage se font toujours à contre sens quel que soit le vent. On atterrit à contrepente alors qu'on décolle dans le sens de celle-ci. Alors il vaut mieux savoir précisément qui est dans le circuit. « Dès le décollage, on fait une baïonnette à droite pour être en sécurité au-dessus de la vallée, puis on fait un 180° à gauche pour repasser au-dessus de la piste et quitter le circuit vers le haut. A l'atterrissage au contraire, on fait une verticale terrain en provenance du fort du Castellaras, de l'autre côté de la vallée, puis circuit à main gauche. »



J'en profite pour me faire raconter l'histoire d'un club si particulier. Alpes d'Azur est né en 1995 à la suite de la fermeture de la base de Caille. Quelques pilotes acharnés partis à la recherche d'une improbable étendue plate et herbeuse croisent le chemin d'un éleveur propriétaire qui accepte leur proposition matinée d'inconscience de créer une base ULM ! Bulldozers, pelle mécanique, camions et autres tracteurs loués,

prêtés, réparés, mettent à jour au printemps 1996 une belle petite piste ULM de 250 mètres, perchée à 1.135 mètres d'altitude. Aujourd'hui, la petite est devenue grande, puisqu'elle compte 400 bons mètres d'herbe sur terre rapportée. Elle est même classée ALTISURFACE et accessible aux avions dont les pilotes possèdent la qualification montagne ou de site. Aujourd'hui, l'association compte plus d'une trentaine de membres. Ils contribuent tous à la modernisation des installations, et veillent scrupuleusement à la préservation de leur environnement. L'arrière-pays Grassois est si beau !



Dans le hangar transformé en salle de restaurant, avec parachutes au plafond et photos aériennes au mur, Alexis me montre le casque cuir à l'ancienne qu'il a entièrement rénové, y compris les lunettes type Goggles à verres plats. Il l'a équipé en phonie, mais celle-ci n'est pas très efficace. Qu'importe : « *Je suis une grande g... , et dans le circuit on m'entend aussi bien quand je crie !!* »

Après avoir acheté une bonne bière et la casquette du club, je quitte cette ambiance chaleureuse (je suis attendu à l'autre bout du département) en me promettant d'être présent à la 13^{ème} édition. Et d'être revenu y voler d'ici-là !!

L'école est labellisée FFPLUM, et abrite sept appareils en permanence. Pour plus de précisions :

www.cipieres-ulm.com



CONCOURS PHOTO

Dans le numéro de juin, la photo représentait **le Club Hispano-Suiza**, sur l'aérodrome de **Pontoise**.

Pour la première fois, nous n'avons aucun gagnant à féliciter ce mois-ci.

Nous vous soumettons une nouvelle photo (signée Bernard Rousset) d'un aéroport en construction dans

le midi de la France. On peut rêver en la regardant à un atterrissage en ULM sur cette grande piste (2 km !) avant que les travaux ne soient terminés. La bande gazonnée à gauche sera la piste planeur.

Et pour « traduire » ce chantier, j'ajoute en médaillon la fiche technique de l'A.D. terminé avec la même orientation.

Cette photo a été prise le 6 juin dernier et mise en ligne le 8 sur le site www.survoldefrance.fr, beaucoup plus réactif que Google Earth !

Quelle grande ville desservira-t-il ?
Envoyez-nous vite votre réponse
par mail !



***Continuez à nous tenir au courant de votre progression et de vos expériences pour alimenter nos futures colonnes, et faites-nous part de vos souhaits ou idées concernant nos rubriques !
A bientôt !***