

DEC. 2008  
N° 18

Le Journal du Club

# Aérocic

*Fusionman :  
Cette fois, on vous dit  
tout !!*

*Bilan Aérocic 2008*

*Le ciel suisse en direct*

# RESERVEZ DES MAINTENANT VOTRE AGENDA AEROVIC 2009

**Dimensions :**  
15 x 9,8 cm.

**Tarif :**  
Sauf promotion au moment de la commande le tarif serait de **14€**, mais nous essaieront d'avoir un meilleur prix et de vous en faire profiter.  
Plus nous en commanderons, moins ce sera cher ...

**Transmettez-moi vos réservations par mail dès maintenant !**

[desmarja@cic.fr](mailto:desmarja@cic.fr)

**DERNIERS  
JOURS**



La photo est celle du modèle 2007. Le modèle 2009 sera différent. Vous y retrouverez 54 photos des membres du club, des animateurs des écoles, des appareils utilisés, et des journées « découverte » de 2008.

## EDITORIAL

### Joyeux Noël !



*Bien sûr, Joyeux Noël !  
Puisque c'est le numéro de décembre, je me dois,  
logiquement, de vous souhaiter un Joyeux Noël.  
J'espère que vous avez été très sages, et que le Père Noël va  
descendre dans son petit ULM sur votre maison pour vous  
amener tout ce que vous lui avez commandé : un baptême en  
ULM, des leçons de pilotage, des livres de Saint-Exupéry ou  
de Pierre Clostermann, des DVD de films sur l'aviation, ou un  
grand écran LCD avec home cinéma pour vous regarder  
Aviator (\*) à en faire trembler les murs de l'immeuble !  
Je vous le souhaite de tout mon cœur !*

*En attendant, je vous souhaite une bonne lecture de ce  
numéro 18 ...*

*Jacques DESMARETS*

(\*) Excellent film !

## SOMMAIRE

*Page 4 De nouvelles restrictions en perspective*

*Page 6 Le Bilan Aérocic 2008*

*Page 7 Les questions du Théorique ...*

*Page 8 ... et les réponses - Humour*

*Page 9 Le ciel aéronautique suisse en direct*

*Page 10 Tout, sur l'exploit de Fusionman*

*Page 12 Concours photo*

## L'IMAGE DE LA UNE

### Il a neigé ... profitez-en !

Retrouvez vos joies d'enfant ! Rappelez-vous, l'émerveillement du matin au réveil, la joie des batailles de boules de neige, des bonhommes ...

L'hiver, parce qu'il fait froid, on a tendance à penser qu'on volera plus tard ...

Pourtant, les conditions de vol sont souvent plus confortables par temps froid, l'air est plus calme, il porte mieux, et les 3 axes sont chauffés. Et même en pendulaire, bien habillé ...

Mais, si en plus, il a neigé la veille, pensez au plaisir que vous allez avoir en survolant les étendue immaculées.

Regardez comme ce paysage de Haute-Marne, photographié par Gilles Vannesson le 29 décembre 2005 et visible sur le site [www.survoldefrance.fr](http://www.survoldefrance.fr), est beau sous la neige. Alors imaginez une ballade autour de Meaux, le tour d'Eurodisney, un petit vol basse altitude au-dessus des arbres givrés ... Ce genre de paysage ne dure jamais bien longtemps. Après quelques heures, le réchauffement et la circulation vont remplacer la neige par la boue. Alors ne tardez pas. Quand vous vous réveillerez avec un sol blanc et un ciel clair, appelez aussitôt une de nos deux écoles pour une leçon ou un baptême que vous n'oublierez jamais !

**Véliplane : Serge au 06.07.49.18.86 (pendulaire, autogire) Mach 0,1 : Alain au 06.19.56.69.40 (multiaxes)**

# *VOLER, c'est respecter des règles*

## Attention : Une nouvelle loi restrictive pour la pratique des sports aériens est en préparation.

Les actualités ne manquent pas de nous tenir au courant de nombreux projets de lois.

Faut bien que nos hommes politiques justifient leur élection ! Certains forcément passent plus ou moins inaperçus, parce qu'ils ne touchent pas le grand public. Celui dont nous parlons aujourd'hui semble pourtant fait à son profit. Mais en réalité, au profit d'un si petit nombre que PPDA n'a pas jugé indispensable de nous en informer. Seulement voilà, il va à l'encontre de la liberté de pratiquer notre

sport, alors, nous, nous vous en parlons.

Ce projet vise à une plus grande liberté ... pour l'administration de restreindre notre activité au nom de la réduction des nuisances sonores. Certes ce problème est bien réel, et vous connaissez les contraintes que nous avons d'éviter le survol des zones habitées par respect de la tranquillité des riverains. Mais ces contraintes négociées actuellement au niveau local ne satisfont pas nos hommes politiques, qui ne les trouvent pas assez contraignantes.

Trop librement négociées. Ce qu'ils veulent, c'est la liberté, pour eux, de nous interdire de voler quand ils le jugent utile. Que les préfets puissent répondre facilement et favorablement au premier électeur intolérant qui les sollicitera ...

Nous publions donc ce projet de loi.

Merci à Jean-Luc Borderelle de nous avoir dévoilé cette info.

**N° 1181**

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 octobre 2008.

### **PROPOSITION DE LOI**

*relative à la régulation du trafic de l'aviation légère et du trafic d'hélicoptères,*

présentée par Mesdames et Messieurs

Yves VANDEWALLE, Patrick BALKANY, Patrick BEAUDOIN, Jacques BENISTI, Claude BIRRAUX, Claude BODIN, Jean-Yves BONY, Hervé de CHARETTE, Georges COLOMBIER, Jean-Michel COUVE, Henri CUQ, Patrice DEBRAY, Jean-Pierre DECOOL, Éric DIARD, Michel DIEFENBACHER, Daniel FIDELIN, Didier GONZALES, Michel HERBILLON, Françoise HOSTALIER, Maryse JOISSAINS-MASINI, Pierre LASBORDES, Guy MALHERBE, Thierry MARIANI, Muriel MARLAND-MILITELLO, Patrice MARTIN-LALANDE, Jacques MASDEU-ARUS, Philippe MEUNIER, Gérard MILLET, Colette LE MOAL, Pierre MORANGE, Bernard PERRUT, Jean-Frédéric POISSON, Daniel POULOU, Éric RAOULT, Jacques REMILLER, Jean-Marie SERMIER, Éric STRAUMANN, Michèle TABAROT, Lionel TARDY, Georges TRON, députés.

### **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames, Messieurs,

La croissance du trafic de l'aviation légère d'affaires ou de loisir, ainsi que le développement du tourisme hélicopté et l'augmentation de la puissance des moteurs ont pour conséquence le dépassement fréquent des normes de limitation du bruit actuellement en vigueur.

L'aviation de tourisme et d'écologie sont des activités répandues en France, pratiquées sur près de 450 aérodromes. La quasi-totalité de ces aérodromes figurant dans des zones urbanisées, toutes les évolutions se font au-dessus ou à proximité des habitations. Ces activités provoquent des nuisances sonores considérables pour les riverains.

Certains pays ont adopté une législation pour réglementer les activités d'aviation légère, comme l'Allemagne (loi fédérale du 5 janvier 1999). Ce n'est pas le cas de la France.

La loi relative à la lutte contre le bruit du 31 décembre 1992 a instauré pour la première fois des mesures de prévention des émissions sonores et de protection des riverains, et une réglementation de certaines activités bruyantes.

(suite de la page 4)

Cependant, aucune mesure de portée nationale n'a été prise. La Direction générale de l'aviation civile a en effet renvoyé la résolution des problèmes au niveau local, dans chaque aéroport. C'est dans ce but qu'ont été constituées les commissions consultatives de l'environnement, présidées par le représentant de l'État dans le département, qui réunissent collectivités locales, associations de riverains et usagers (aéroclubs, associations de pilotes). L'une de leurs missions est la rédaction d'une charte conclue avec les associations de riverains, afin de faire figurer les engagements des propriétaires d'avions et d'aéronefs. Or, la pratique montre qu'il est difficile de parvenir à un accord satisfaisant, et que le suivi et l'application de ces chartes restent problématiques.

Actuellement, seules des limitations concernant les hélicoptères sont possibles sur décision du ministre chargé de l'aviation civile conformément à l'article 571-7 du code de l'environnement. Il paraît aujourd'hui nécessaire de pouvoir organiser localement le trafic d'aviation légère et le trafic d'hélicoptères en fonction des spécificités de chaque département. Il conviendrait pour cela de conférer au représentant de l'État dans le département le pouvoir de réguler ces activités, en termes notamment de nombres de mouvements, de plages horaires, de niveau sonore, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage.

Cette loi constituerait une protection adaptée et efficace des populations subissant les nuisances sonores tout en permettant la pratique d'activités d'aviation mieux organisées.

Tels sont, Mesdames, Messieurs, les motifs pour lesquels nous soumettons à votre examen la présente proposition de loi.

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

L'article L. 571-7 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ces limitations peuvent être adaptées aux situations locales par le représentant de l'État dans le département. »

### Article 2

Après l'article L. 571-7 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 571-7-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 571-7-1. – En vue de limiter les nuisances sonores résultant du trafic de l'aviation légère d'affaires, de loisir ou d'écologie, le représentant de l'État dans chaque département peut fixer des limitations à ce trafic, en termes notamment de nombre de mouvements, de plages horaires, de niveau sonore ou de type d'appareils.

« Ces dispositions ne sont pas applicables aux transports sanitaires et aux missions urgentes de protection civile.

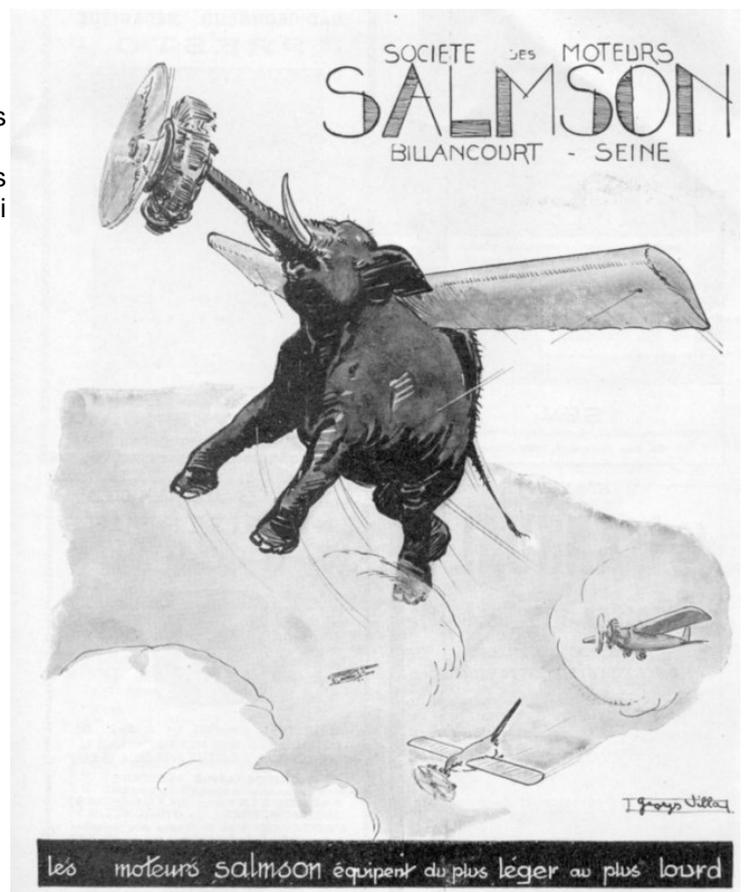
« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. »

## HUMOUR :

Une publicité authentique de 1931 pour les moteurs Salmson.

Bon d'accord, le dessin s'éloigne de l'ULM ... mais vous avez vu le slogan, en bas ; ils équipaient aussi les plus légers de l'époque.

Grâce au site <http://caea.free.fr/index.php> .



# VOLER, c'est faire partie d'une communauté

## AEROCIC : Décembre, c'est le mois du bilan.

L'année qui se termine est la seconde de l'ère AéroCic, puisqu'après les premières journées. Découverte en septembre 2006, c'est au printemps 2007 qu'ont eu lieu les premières inscriptions.

Vous vous souvenez sans doute que cette première année s'était terminée avec une quinzaine d'inscrits, mais seulement neuf participants réguliers.

C'est avec les mêmes chiffres que se termine l'année 2008, malgré l'inscription d'un nouveau membre. Quelques futurs adhérents se sont déclarés au fil des nouvelles journées « Découverte », mais les pas n'ont pas été franchis. Il faut dire que la météo ne nous a pas été vraiment favorable, et elle a certainement freiné leurs ardeurs ...

Au total, 82 contremarques ont été vendues par le C.E. cette année, soit une moyenne de neuf heures de vol par participant. Avec bien sûr de fortes disparités de l'un à l'autre. Jean-Luc Borderelle et sa fille, brevetés de longue date dans toutes les disciplines aéronautiques, ont largement pratiqué leur passion.

Jacques Desmarets, breveté de 20 ans mais éternel élève, a enfin été relâché par Véliplane sur le nouveau pendulaire Airborne Redback (voir l'article ci-dessous).



L'Airborne Redback

Laurent Manier, Patrick Taisne et Jean-Marc Lorgnier ont été les plus assidus, ayant utilisé les 18 contremarques auxquelles ils avaient droit. Les brevets de ces deux derniers étaient imminents, mais je n'ai pas encore réussi à en avoir confirmation. Ce sera peut-être pour le prochain numéro.

En dehors des cours de pilotage, nous avons également organisé deux Journées « Découvertes », en fait deux jours en avril et trois jours en septembre, ces derniers étant

pour la première fois partagés avec le C.E. de CIC EST.

Au total, 100 participants ont réalisé 152 baptêmes.



Laurent et Patrick en compagnie d'Alain Chéane de Mach 0,1



Jean-Marc à bord du P92

## L'Airborne Redback 503



Le nouveau pendulaire école de Véliplane est bien différent de l'XT 912.

Beaucoup plus rustique, il n'est pas du tout caréné, et n'est équipé que de l'essentiel pour être le plus léger possible. Même le démarreur est un lanceur à main. La sécurité n'a pas été négligée pour autant, et il est équipé d'un parachute comme tous les appareils de l'école. Equipé d'un moteur deux temps Rotax 503 de 54cv, il croise à 75 km/h mais ne décroche qu'à 51 km/h. Son réservoir de 44 litres lui autorise 3h30 d'autonomie.

Confortable, simple et robuste, c'est une machine très agréable à piloter, très fun, qui ramène aux sources de l'ULM. A noter aussi qu'il est très abordable, puisque, neuf et ainsi équipé, il ne coûte que 24.000€.

Le Redback tient son nom d'une petite araignée originaire comme lui d'Australie. Très petite (1 cm pour la femelle, 4mm pour le mâle) mais très venimeuse, elle pratique le cannibalisme sexuel ... ce qui n'a par contre aucun rapport avec notre appareil.

# *VOLER, c'est d'abord être breveté*

## Les Questions de l'Examen Théorique

Pour ce dixhuitième numéro, nous utilisons des questions extraites du site <http://www.air-plaisir.com>. Sur ce genre de site, les réponses sont commentées lorsque c'est nécessaire. Par ailleurs, vous êtes chronométré, ce qui vous met dans les conditions réelles de l'examen.

**Question n° 1 Les cumulus et les stratus sont des nuages :**

- Réponse A : de l'étage inférieur
- Réponse B : instables
- Réponse C : stables
- Réponse D : de l'étage supérieur

**Question n° 2 Sur un aérodrome contrôlé, la circulation au sol des aéronefs est soumise à une autorisation délivrée par :**

- Réponse A : le contrôleur d'aérodrome
- Réponse B : le chef d'aérodrome
- Réponse C : le propriétaire de l'aérodrome
- Réponse D : l'agent AFIS

**Question n° 3 Une piste est orientée au 298° magnétique. Son numéro est :**

- Réponse A : 300
- Réponse B : 290
- Réponse C : 30
- Réponse D : 29

**Question n° 4 En ce qui concerne le rodage des moteurs ULM :**

- Réponse A : vous devez vous référer scrupuleusement aux consignes du constructeur, propre à chaque moteur.
- Réponse B : les moteurs actuels ne nécessitent plus de précautions particulières.
- Réponse C : vous ne devez jamais utiliser d'huile minérale pendant les 100 premières heures d'utilisation.
- Réponse D : vous ne devez pas dépasser 75% du régime maximal pendant les 100 premières heures d'utilisation.

**Question n° 5 Lorsque votre vitesse diminue, l'efficacité des gouvernes :**

- Réponse A : diminue
- Réponse B : reste constante
- Réponse C : augmente
- Réponse D : diminue jusqu'à la vitesse de finesse max, puis augmente en deçà.

**Question n° 6 Un déplacement du manche vers la droite a pour effet de :**

- Réponse A : baisser l'aileron droit et lever l'aileron gauche
- Réponse B : lever simultanément les deux ailerons
- Réponse C : lever l'aileron droit et baisser l'aileron gauche
- Réponse D : abaisser simultanément les deux ailerons

---

En attendant notre prochain numéro, vous pouvez trouver d'autres questions sur les sites <http://ardf.free.fr/QCM/qcmfvl.htm> , [http://funsystem.free.fr/Ulm\\_qcm\\_formidable\\_outil\\_pedagogique.htm](http://funsystem.free.fr/Ulm_qcm_formidable_outil_pedagogique.htm) , ou <http://www.paris-france-paramoteur.com/qcmfpf.html> .

# VOLER, c'est d'abord être breveté

## Les Bonnes Réponses

Question n° 1 Réponse A : **de l'étage inférieur**

Rappelez-vous de notre tableau paru dans le numéro 6 ; la première partie du nom composé d'un nuage désigne son étage, et quand cette première partie est vide, c'est qu'il est de l'étage inférieur : en bas Cumulus, puis alto-cumulus et cirro-cumulus. Par ailleurs, le premier (bourgeonnant) est instable et le second (filandreux) stable.

Question n° 2 Réponse A : **le contrôleur d'aérodrome**

Facile pour vous, qui lui demandez l'autorisation de rouler à chaque leçon, mais pensez que certains élèves apprennent à piloter sur des aérodromes non contrôlés.

Question n° 3 Réponse D : **30**

L'orientation est arrondie à la dizaine de degrés la plus proche, et on supprime le zéro de la fin.

Question n° 4 Réponse A : **vous devez vous référer scrupuleusement aux ...**

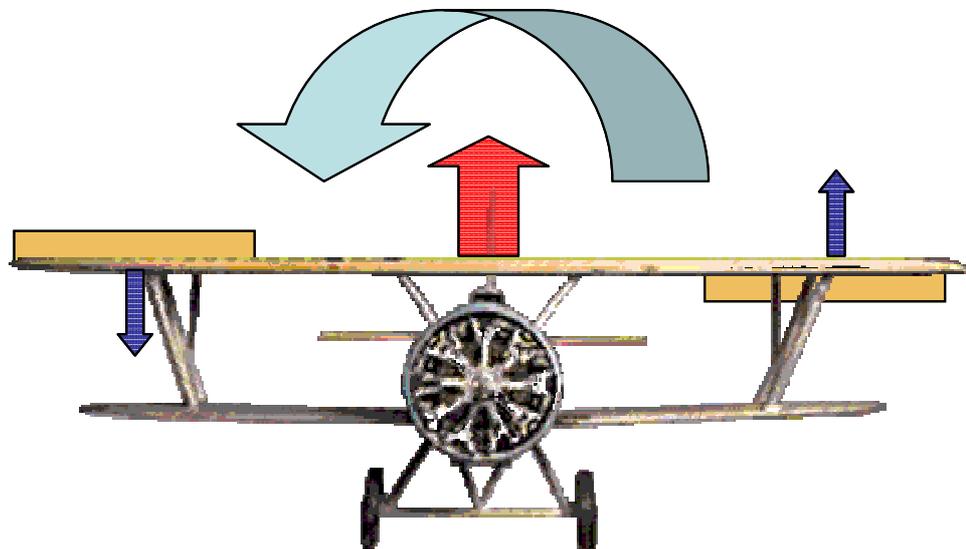
Trop facile ! Le plus intéressant dans cette question, est son style. On le retrouve dans un certain nombre de questions, et il facilite le choix de la bonne réponse. Ici, l'une des propositions était du genre : « appliquez la règle qui vous a été communiquée ». En l'occurrence, communiquée parle constructeur. Ce type de proposition est généralement le bon. On doit toujours appliquer les règles !

Question n° 5 Réponse A : **diminue**

En fait, chaque gouverne agit comme une petite aile dont la portance crée une force dissymétrique qui fait tourner l'avion autour de l'un de ses axes. La portance d'une aile étant proportionnelle à sa vitesse, moins on va vite, moins les gouvernes sont efficaces.

Question n° 6 Réponse C : **lever l'aileron droit et baisser l'aileron gauche**

Vous êtes aux commandes. Vous inclinez le manche à droite ; c'est pour incliner l'avion à droite. Donc vous voulez que l'aile gauche monte ; pour cela il faut augmenter sa portance, donc son incidence, donc abaisser l'aileron correspondant. Et vous voulez que l'aile droite descende, donc diminuer sa portance ...



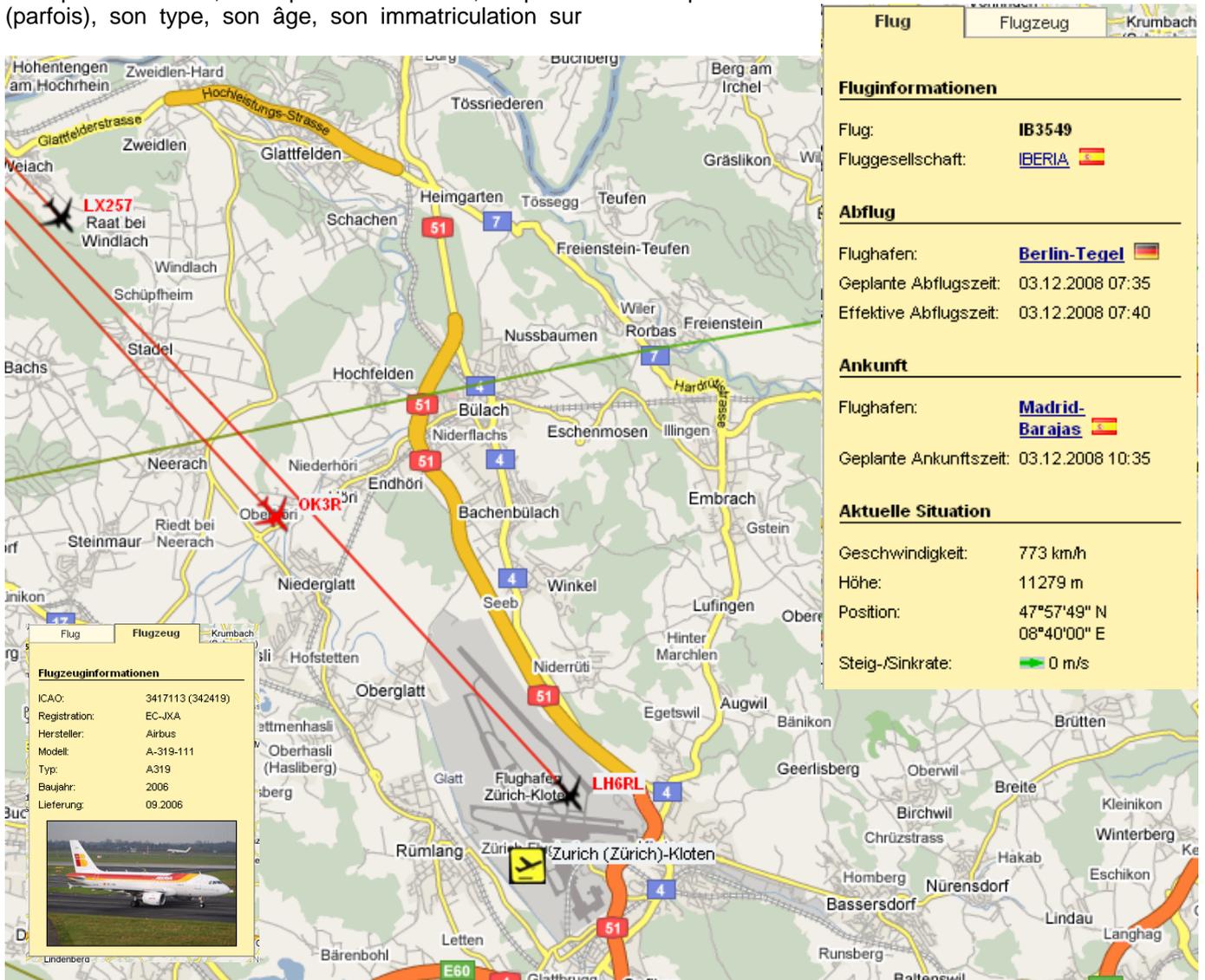
# VOLER, c'est technique

## Suivez en direct les avions au-dessus de la Suisse

Jean-Luc Borderelle nous a encore trouvé un site très intéressant.

En allant sur <http://radar.zhaw.ch:80/radar.html>, vous pouvez suivre en direct le vol de tous les avions au départ, à l'arrivée ou survolant la Suisse. Outre leurs trajectoires, dont les couleurs indiquent les altitudes, vous pouvez obtenir, en cliquant sur un avion (parfois), son type, son âge, son immatriculation sur

une étiquette, et sur une autre sa compagnie, son itinéraire, ses heures de départ et d'arrivée, son altitude, ses vitesses horizontale et verticale ... comme si vous étiez dans le centre de contrôle, mais en plus lisible que sur un écran de radar.



Vous pouvez zoomer sur la carte, et passer d'une vision de toute la suisse ou presque à une vision comme ci-dessus où vous voyez les pistes. Et à certaines heures, vous admirerez le trafic des avions qui se suivent à seulement quelques kilomètres de distance !

Les légendes sont en allemand, mais on comprend quand même très bien !

(Flug = vol, flugzeug = avion, Flughafen = aéroport, Fluggesellschaft = compagnie aérienne, Höhe = hauteur, Abflug = départ, Ankunft = arrivée, Geplante Ankunftszeit = heure estimée d'arrivée, ...)

## Fusionman : Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sans jamais oser le demander !

Dans notre dernier numéro, je vous ai rendu compte de l'exploit d'**Yves Rossy**, comme l'avaient fait vos journaux habituels, c'est-à-dire sans beaucoup de précisions. Et même si d'autres revues comme « Vol Moteur » n'avaient fait guère mieux, cela me laissait un goût de mal fait. Aérociq est quand même un journal aéronautique, donc un journal technique. Heureusement, **Fanny Eternod**, du Service de Presse de Fusionman, est presque aussi formidable qu'Yves Rossy. Alors cette fois, vous allez tout savoir !



Yves nous montre son altimètre

### L'homme

Au départ, Yves Rossy est mécanicien. Mais depuis son plus jeune âge, il l'a décidé : « Quand je serais grand, je serais pilote ». Et le S final n'est pas une faute d'orthographe !

Sportif, il pratique tout ce qui glisse ou vole, du surf au parachutisme. Dans l'armée, il pilotera pendant 15 ans des Mirage III, mais en parallèle, il pilote aussi des avions de collection, un Hunter et un Venom en particulier.

Le 3 juillet 1991, il réalise un tour de Suisse multi-activités en un jour : DC9, moto, snowboard, ski, alpinisme, parapente, VTT, saut à l'élastique, hélicoptère, chute libre, rafting, hydrospeed, kayak, voiture, deltaplane, équitation, barefoot, ski nautique wakeboard et speedboat . No comment !

Désormais commandant de bord chez Swiss Airlines, il consacre tout son temps libre à sa passion : voler, par tous les moyens possibles, et aussi librement qu'un oiseau. Il a d'abord testé des ailes gonflables, et réussit même à surfer sur le jet d'eau de Genève. A partir de 2004, il développe une aile rigide en carbone partiellement déployable, équipée d'abord de deux réacteurs. Les débuts sont difficiles et il persévère malgré plusieurs incidents graves d'où il se sort grâce à son parachute. En 2006, avec 4 réacteurs, il réussit enfin un vol stabilisé de près de 6 minutes.

Depuis 2007, il est soutenu par les montres Hublot.



L'aile sans son pilote

### La machine

L'aile en carbone fait **2m 50 d'envergure**, dont 1m 80 fixe et deux fois 35 cm qui se déploient en 0,5 seconde grâce à un ressort à gaz. Elle supporte **4 réacteurs Jet-Cat P200 de 22kg de poussée chacun**. L'ensemble pèse 30 kg à sec, 55 kg avec le plein de carburant (kérosène + 5% d'huile de turbine), contenu dans l'épaisseur de l'aile. En admettant que tout équipé Yves pèse 80 kg (pure spéculation de ma part), on constate que le rapport poussée/poids de l'ensemble est de 0,65 (88 kg de poussée pour 135 kg de poids) ; plus que son Mirage III, qui n'atteint pas 0,5 à pleine charge.

L'ensemble vole à **200 km/h** à l'horizontale, **300 km/h** en descente et **180 km/h en montée à 5,5 m/sec**. Son **autonomie est de 10 minutes** environ.

Une fois les réacteurs coupés, il confie sa vie à un **parachute PD Spectra 230** ; en cas de besoin (et il a eu plusieurs fois besoin), il peut larguer son aile qui descend alors avec son propre parachute.

Pour se « piloter », Yves ne dispose d'aucun instrument de vol (en dehors d'un altimètre et d'une poignée de gaz) ni d'aucune gouverne. Il pilote à vue, s'orientant par des mouvements du corps ; il se cambre pour monter, incline ses épaules pour tourner ... et il peut en effet voler dans toutes les directions, ce qu'il adore faire.



*Juste après le saut, l'aile est encore repliée*

### Le vol

Pour la traversée de la Manche, le Pilatus l'a **largué à 2.580m d'altitude**. Comme d'habitude, il a « enfilé » son aile dans l'avion, a allumé ses réacteurs (au ralenti) à l'intérieur pour éviter tout risque de non allumage qui entraînerait une vrille, a pris place sur le marchepied et s'est jeté dans le vide, déclenchant aussitôt le déploiement total de l'aile. Dès que l'aile a été stabilisée, il a donné les gaz à fonds et redressé sa trajectoire.



**A 2.280 mètres il volait à l'horizontale**, ne faisant aucune fantaisie afin d'économiser son carburant, et se dirigeait à vue vers le phare de Douvres devant lequel se trouvait son terrain d'atterrissage prévisionnel. Grâce à un léger vent de dos, il avait en arrivant encore un peu de carburant, et il s'est donc offert une grande boucle pour le brûler avant d'ouvrir son parachute. Et c'est finalement derrière le phare qu'il s'est posé après **13 minutes de vol**, devant une foule de journalistes. Sa traversée a été retransmise en direct sur National

Geographic Channel dans 164 pays. Et sur <http://www.natgeotv.com/jetman>.

A l'arrivée, il a déclaré « *Tant de gens étaient derrière moi durant ce vol, je les en remercie ... Tout était parfait ! J'ai montré qu'il était enfin possible de voler un peu comme un oiseau* ».



*A l'arrivée, devant le phare de Douvres*

### L'avenir

Après cet exploit, Yves Rossy ne compte pas s'endormir sur ses lauriers. Les prochains défis : survoler le Grand Canyon du Colorado, décoller depuis le sol et faire un vol en patrouille. Et plus tard, faire de la voltige et voler aussi librement que les oiseaux. Mais tout cela passe d'abord et avant tout par l'amélioration et l'optimisation de son aile, pour la rendre toujours plus légère et plus maniable. Donc, encore beaucoup de travail.

Et qui sait, peut-être un jour verrons-nous son aile au catalogue d'un constructeur ...

Copyright : Photos et renseignements techniques avec l'aimable autorisation de Média Impact (Genève), le service de presse de Fusionman .

Visitez le site [www.fusionman.ch](http://www.fusionman.ch)

# CONCOURS PHOTO

Bonne réponse d'**Alain Marcant** et de **Robert Amiable**, qui ont tous les deux répondu très vite, le premier en 38 minutes, et le second une minute plus tard. Il fallait reconnaître la ville de **Bergues**, où se situe l'action du film « Bienvenue chez les Ch'tis ». Il paraît que les touristes y ont été très nombreux cette année du fait de cette célébrité. Si vous n'y êtes pas encore allé, profitez des prochains beaux jours pour la visiter. Elle vaut bien mieux que ce que vous en avez vu sur grand

écran. Et si vous ne parlez ch'ti, ne vous inquiétez pas : là-bas ils parlent Français comme vous et moi !

Félicitations à nos deux fidèles lecteurs, qui n'en sont pas à leur première bonne réponse..

Ce mois-ci, j'ai choisi deux photos de **O. Macé** qui illustrent bien le plaisir de voler après des chutes de neige.

Edifié au XIV<sup>e</sup> s à 2km du bourg, ce magnifique château au milieu de la

forêt est un de mes meilleurs souvenirs de Bretagne. Il a « hébergé » contre son gré le futur Henri VII d'Angleterre en 1474.

Si le nom du château est typiquement breton, le nom de la commune où il se trouve fait penser aux habitants de la proche forêt de Brocéliande et au chiffre 11. (Photo en ligne sur [www.survoldefrance.fr](http://www.survoldefrance.fr).)

**Quelle est cette ville ?**

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 !**