



# UNE MÉTÉO POURRIE !

*Depuis le début de l'année, beaucoup attendaient l'arrivée du beau temps pour commencer leur formation. Mais l'attente s'éternise ...*

En avril, ne te découvre pas d'un fil, qu'ils disaient ... et en mai, fais ce qu'il te plait !

Eh bien ceux qui ne sont pas allés voler en avril de peur d'avoir de mauvaises conditions météo ont eu bien tort. Alors qu'il tombe habituellement sur Paris 55mm d'eau, il n'en est tombé que 5mm, et en une seule journée de pluie le 29. Mais dès le mois suivant, la courbe s'inversait, avec 100mm en 16 jours. Dont presque tous les dimanches ! Si le mois de juin avait mieux commencé, il se rattrapait avec 13 jours de pluie à partir du 13. Enfin, juillet brillait par ses 16 jours de pluie et 75mm d'eau.

**Et on vole quand, nous ?**

Le pire, c'est que les prévisions de Météo France deviennent de plus en plus imprécises. Elles varient à chaque nouvelle consultation au cours des trois jours où elles sont disponibles. Et pour couronner le tout, Météo France semble avoir pris le parti de pronostiquer de la pluie par défaut, pensant sans doute qu'on lui reprochera moins un soleil imprévu qu'une averse non pronostiquée.

Ainsi, au moment où nous écrivons ce texte, alors que depuis ce matin et encore maintenant en direct ils insistent sur le risque d'averse (image ci-contre), nous n'avons toujours pas eu une goutte d'eau.

Prévisions Ile de France - mardi 07 août - 14h00



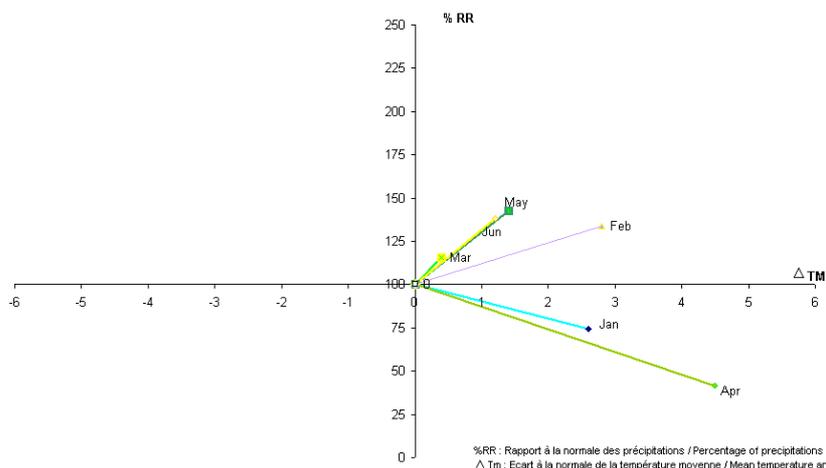
**Comment dans ces conditions oser prendre rendez-vous pour une leçon ?**

Mais n'oubliez pas qu'une fois au terrain vous pourrez toujours apprendre sous le hangar la théorie nécessaire à votre brevet et partager l'expérience des anciens. Donc, optimisme d'abord ! On reste motivé.

**On y croit ! On y va !!**

**Un début d'année chaud et humide. Ci-dessous, Thermo pluviogramme de Météo France pour les 6 premiers mois de l'année.**

Thermopluviogramme / Thermopluviogram France 2007



# Salon et Rassemblement International ULM

Pour sa 27ème édition les 1<sup>er</sup> et 2 septembre, le salon se tiendra à Blois pour la 4<sup>ème</sup> fois consécutive.

Le salon sera ouvert au public les deux jours de 9h à 19h, au prix de 9€ ( 6€ entre 16 et 21 ans ). Les organisateurs attendent plus de 1.000 machines et 130 exposants. Ce sera l'occasion de découvrir la gamme de tous les aéronefs entrant dans la norme ULM, des plus simples aux plus sophistiqués, des autogires aux pendulaires, et de voir évoluer les plus récents d'entre eux.

L'équipe de paramotoristes « femmes dans le vent » présentera une chorégraphie en vol. On y évoquera des expéditions au Pôle Nord, le centenaire de la « Demoiselle » de Santos-Dumont, ou l'avenir de la réglementation. Plus de renseignements sur [www.ulmblois.com](http://www.ulmblois.com).



## Le prix d'un ULM

A l'occasion du salon, le magazine *VOLEZ !* publie un tableau comparatif de 123 appareils.

Le prix d'un ULM est quelque chose de très variable, comme le prix d'une voiture, selon la sophistication et les qualités des différents engins.

Vous pourrez ainsi voler en multiaxes à l'air libre dans un Quicksilver pour 20.000€, ou préférer le confort et la vitesse (245km/h) d'un Kappa Rapid pour plus de 75.000€, hors options bien sûr (photo). En pendulaire, vous devrez prévoir entre 20 et 42.000€ (Tanarg 912S

caréné, 80CV, 150km/h). Un autogire coûte entre 20 et 50.000€.

A ces prix de base s'ajouteront plus ou moins d'options, au niveau de l'instrumentation par exemple, des carénages ou du

parachute (3.000€).

Enfin, comme pour les voitures, il existe un marché de l'occasion, mais sur lequel il vaut mieux être bien assisté pour ne pas acheter un appareil accidenté ou bricolé. Votre sécurité est en jeu !



Pour information les prix de base des appareils sur lesquels vous serez formés AéroCic sont de 30.000€ pour le pendulaire Air Création Trek 700, 50.000€ pour l'Ikarus, et 60.000€ pour le P92.

## Une nouvelle BD aéronautique : Airblues 1947

Dessinée par **Matthieu Durand**, Airblues est une série d'aventures aériennes se déroulant aux Etats Unis, dans les années 1950. Le



héros, Jack Blues, est un pilote qui travaille dans le milieu du cinéma hollywoodien. Chaque album portera comme sous-titre, le quantième de l'année où se déroule l'aventure, et "1947" est le premier tome de la série. L'idée de base est de construire une intrigue réaliste, épique et pleine de rebondissements en incluant un maximum de faits historiques de l'année en cours.

Airblues n'est pas à proprement parlé une série historique, mais s'appuie fortement sur les faits les plus marquants de l'année évoquée. Le ton de la série se veut bien sûr un brin nostalgique, et très glamour, avec des personnalités de l'époque. On y croitera Hitchcock, mais aussi Cary Grant, Frank Sinatra, Rita Hayworth, Nathalie

Wood, Lauren Bacall et encore bien d'autres stars au cours des différents albums...

**1947 :**

Jack Blues, ex-pilote d'essai et bourreau des cœurs, est engagé par Howard Hughes afin de tester l'hydravion géant H4. Piloter un avion mythique, côtoyer des starlettes, la vie aurait pu être belle si... son vieux pote Big Bob Gunner, un ancien Marines reconverti en détective privé, ne l'entraînait dans une enquête qui sent la poudre, une histoire de savant atomique renégat et de services secrets russes à la détente facile.

**Airblues 1947, Zephyr Bd, 12€  
Merci à [www.aeroplanete.net](http://www.aeroplanete.net)**

## Le Brevet Théorique de Pilote ULM

Comme pour le permis de conduire, pour obtenir le brevet de pilote ULM il faut avoir passé un examen pratique en vol bien sûr, mais aussi un examen théorique. A l'occasion de la première obtention de ce théorique par un adhérent Aérociac, Laurent Manier, nous l'avons

de Vol à Voile, j'ai du réviser... J'ai lu et relu mon manuel de pilote, j'ai participé aux séances de formation de Mach 0.1, et j'ai cherché sur internet des sites me permettant de m'entraîner...

(LR) : - **Peux-tu nous dire en**

on a révisé correctement, mais il y a toujours quelques questions plus difficiles, pour lesquelles il faut bien réfléchir avant de répondre... On a une heure pour faire le QCM, et franchement, ce n'est pas de trop. Sur le plan pratique, c'est une épreuve sérieuse, organisée sous le contrôle de la Direction Générale de l'Aviation Civile – et ils ne rigolent pas ces gens là ! Ça rappelle un peu le bac : table individuelle, silence absolu durant l'épreuve, surveillants passant dans les allées pour éviter la tricherie...

(LR) : - **Tu as fait combien de fautes ?**

(LM) : - Je n'en ai fait que trois, ce n'est pas si mal, je suis plutôt content de moi.

(LR) : - **Tu as donc aussi le brevet théorique d'instructeur ?**

(LM) : - Oui. Mais je suis très loin d'être un instructeur !! Je vais déjà essayer d'apprendre à piloter seul, sans instructeur, et ce sera déjà bien. Après on verra... En revanche, je suis tout à fait disposé à aider nos adhérents qui le souhaiteraient à préparer leur brevet théorique : j'ai une collection de sites internet, des QCM d'entraînement, et j'ai gardé une copie de l'examen que j'ai passé : rien de tel pour passer un « brevet blanc ».

Voilà : à bon entendeur... Ceux qui veulent compléter les séances de formation dispensées par Mach 0.1 (prix compris dans l'adhésion) pour mieux se préparer au théorique savent qui appeler... Ne reste qu'à préciser que les épreuves du théorique se déroulent environ tous les deux mois, en général à Villejuif (94), et qu'il en coûte 20 € de frais d'inscription à régler à la DGAC.



interviewé afin qu'il nous parle de son examen :

**La rédaction (LR) : - Alors, es-tu content d'avoir passé – et obtenu – ce brevet théorique ?**

Laurent Manier (LM) : - Et bien je me sens surtout soulagé. Je me dis « voilà une bonne chose de faite », maintenant, je vais pouvoir me consacrer au reste de ma formation, c'est-à-dire à faire des heures de vol !

(LR) : - **Tu as beaucoup travaillé pour te préparer à cet examen ?**

(LM) - Il ne faut rien exagérer, ce n'est pas une licence en droit ! Mais c'est vrai que ça se prépare, comme tout examen... Même si il y a une quinzaine d'année, j'avais déjà passé un autre théorique, celui

**quelques mots en quoi consiste concrètement cet examen ?**

(LM) : - Comme pour le code de la route, il s'agit d'un QCM de 40 questions. Les questions portent sur les différents domaines de connaissance à maîtriser pour faire un bon pilote : aérodynamique, mécanique du vol, navigation, météorologie, règles de circulation aérienne, etc... Si on a moins de dix fautes, on a le brevet théorique de pilote, et si on a moins de 5 fautes, on a directement le brevet théorique d'instructeur de pilote, comme ça, si d'aventure on souhaite devenir instructeur un jour, on n'a pas à le repasser.

(LR) : - **As-tu trouvé le QCM difficile ?**

(LM) : - Une grande partie des questions sont plutôt simples quand

## Premier lâché Aérociac le 04 août 2007

Ou plutôt, premier re-lâché !

Car Jacques Desmarets a été lâché pour la première fois en 1984, puis breveté la même année. Mais depuis 1987 il n'avait plus pratiqué. C'est donc avec beaucoup de conscience, mais aussi une certaine

expérience, qu'il a repris des cours avec Stéphane Kubler sur pendulaire. Il lui a quand même fallu plus de 4 heures de vol avant ce nouveau lâché. Mais alors quel bonheur !

**Quelle liberté quand on est enfin seul à bord !**

## Le Tecnam P92 S ECHO, l'un des 3-axes de Mach 0,1

Pour ceux d'entre vous qui ont choisi l'enseignement du 3 axes, l'école propose 3 appareils dont le P 92.

Le Tecnam P 92 est un appareil à ailes hautes construit par la société Tecnam, basée à Naples, et qui existe en version ULM ou avion. Entièrement en aluminium, il a une envergure de 9m30 pour une longueur de 6m30, et est équipé d'un moteur Rotax 912 de 100cv qui lui confère une vitesse de croisière de 190 km/h (vitesse maxi 220) et un plafond de 13.000m.

Nous avons demandé à J-L Borderelle, le plus confirmé de nos membres, de nous parler de cet avion qu'il connaît bien.

« C'est un appareil léger mais robuste, de conception simple et soignée; très vif et maniable aux ailerons mais sans traîtrise, son comportement "sain" en fait un appareil appréciable pour l'école. Mais attention à sa grande finesse, qui lui confère d'un côté des qualités indéniable de planeur en cas de panne moteur, mais qui vous fait "emplafonner" rapidement la VNE (vitesse à ne pas dépasser), et "avalier" la piste en cas d'approche trop rapide. Il faut toujours bien contrôler sa vitesse. On lui reprochera également une largeur de cabine un peu juste



pour deux pilotes "fortement constitués" comme moi ou Laurent, un réglage du siège pas très facile, et le fait de ne pouvoir emporter guère plus que sa brosse à dent en cas de voyage. »

## Aérocic en vacances

Participer aux **Journées Découverte Aérocic**, ça laisse des traces.

**Ghislaine Maigret** avait volé avec nous en pendulaire en 2006 :

«j'avais trouvé ça magique de survoler les villages ... j'étais assise sur une chaise et je volais dans le ciel, une impression de liberté totale avec une parfaite confiance dans le professionnalisme du moniteur qui donnait une telle impression de facilité de pilotage !»

Elle avait raconté avec enthousiasme ce plaisir à son frère. Aussi, quand cet été il s'est retrouvé avec femme et enfants près de la base de Lombers, dans le Tarn, la famille a voulu aussitôt tenter aussi l'expérience.

**Morgane, 7 ans**, nous raconte :



« Quand Papa et Maman nous ont prévenus, mon frère Rémy (10 ans) et moi, que nous allions faire de l'ULM, nous ne savions pas trop ce que c'était. Puis, ils nous ont expliqué et on était super impatients.

On est arrivés à la base à 20h, pour que le vent soit tombé. Le hangar était plein d'ULM et de petits avions. Déjà, c'était assez impressionnant ! Après quelques explications, Maman a fait le premier vol avec le pilote. Avec sa combinaison et son casque, on ne la reconnaissait à peine !

Elle est revenue enchantée ! Puis ce fut le

tour de Rémy. Il s'est même amusé à écarter les bras en plein vol ! Il a trouvé ça génial ! Je suis donc montée la 3ème.

J'ai bien écouté les indications du pilote quand il m'a équipée : les grosses lunettes pour protéger les yeux, le casque avec le micro pour l'entendre et lui parler pendant le vol, les sangles de sécurité bien serrées.



Ca y est, j'étais prête pour le décollage. C'était rigolo quand il est allé très vite, et tout doucement l'ULM est monté dans le ciel. Je volais ... comme un oiseau ! Le pilote m'a montré plusieurs villages : les maisons, les piscines, tout

était minuscule ! Au bout d'un quart d'heure, nous avons atterri, j'avais l'impression que ça n'avait duré que 5 minutes tellement c'était magique ! Et enfin, Papa a fait le dernier vol juste avant la nuit. Le pilote a fait plusieurs virages bien serrés. Je crois que Papa était encore plus impressionné que moi !

Voilà, toute la famille a fait son baptême d'ULM et nous comptons bien recommencer ! »

**L'ULM se pratique bien de 7 à 77 ans !**



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