SEPT. 2011
N° 51
Le Journal du Club

Aérocic

Spécial Tour ULM à Meaux

Dave Sykes : Il est arrivé !

Green Flight Challenge le plus gros prix de l'histoire de l'aéronautique

Prochaine Journée « Découverte » le 25 !

AGENDA

16-18 sept.	Breitling Sion Air Show	Sion (Suisse)	
16-18 sept.	1er Rassemblement des Femmes de l'Air	Niort (79)	
22/25 sept,	Coupe Icare	St-Hilaire du Touvet (38)	
24-25 sept.	2èmes rallye ULM de Reims	Reims (51)	page 21
25 sept,	Journée "Découverte" Aérocic	Meaux (77)	page 25
01 - 02 Oct,	Mondial de la Simulation	Paris Le Bourget (93)	page 19
9-23 oct.	Championnat du Monde d'ULM	Ein Yahav (Israël)	
23-23 Oct,	Aéropuces	Paris Le Bourget (93)	page 20

«Dès lors que vous aurez goûté au vol, vous marcherez à jamais sur terre les yeux levés vers le ciel, car vous y étiez et n'aurez de cesse d'y retourner.»

EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIA
EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIA

Numéro Spécial Tour

Le Tour ULM, bien sûr, ce n'est pas le Tour de France cycliste. Mais pour les bases ULM qui le reçoivent, c'est toujours un événement. Et cette année, il passait à Meaux et, plus particulièrement, chez notre école partenaire Véliplane.
Alors vous pensez si Aérocic était sur le pont !
J'y étais, et ce fut une grande fête ! Je vous raconte …

Jacques DESMARETS

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO

Le Tour ULM
Page 4 ***En France …***
Page 8 ***… et le 10 août à Meaux***
Page 12 ***Green Flight Challenge Le plus gros prix de l'histoire de l'aéronautique***
Page 17 ***C'était en septembre …***
Page 18 ***Les Fouga du Musée de l'Air en restauration***
Page 22 ***Dave SYKES est arrivé à Sydney !***
Page 23 ***Norman Surplus : sur-place !***
Page 24 ***Sirius, un constructeur attentionné***
Page 25 ***Prochaine Journée « Découverte »***
Page 26 ***Concours photo***

L'IMAGE DE LA UNE

Les concurrents du Tour devant le Véliplane

Près de 130 machines sur le parking du club, ce n'est pas courant. C'est même exceptionnel. Il ne fallait pas rater ça. Vu d'en bas, c'était déjà super, mais vu d'en haut …
Philippe, qui faisait partie de l'équipe de bénévoles qui accueillait, s'est aussi occupé de faire de très belles photos. Outre celle-ci, il a signé également une bonne part de celles de notre article. Certaines sont de Patrice Laurier, d'autres de votre serviteur.
La photo de droite, montrant le cameraman de FR3 filmant de décollage du Kompress, est par exemple de moi …

Photo Philippe Pouilly

Le 10 août, le Tour ULM passait à Meaux
Un évènement pour Véliplane qui recevait

Cette année, le 16ème Tour ULM faisait six étapes et six étapes intermédiaires. C'est lors de la quatrième que les 120 concurrents se sont posés sur notre base.

Mais revenons d'abord sur le déroulement de l'épreuve, en piochant dans les comptes-rendus quotidiens publiés sur le site de la FFPlum…

Un système de balises emmenées sur 5 des appareils permettait de suivre en temps réels les trajectoires du Tour

Une boucle Montpezat - Montpezat

Le camp de base de ce Tour, qui ouvre et clôt la boucle, est le terrain de Montpezat.
A presque huit heures de route de la région parisienne, à quarante kilomètres d'Agen, la base ULM Saint-Exupéry est une sorte de Mecque pour tout ULMiste qui se respecte.

Elle existe depuis 1985 et est animée par ***Philippe Boucherat***, un historique du mouvement ULM qui fait autorité pour son professionnalisme et son enthousiasme. On peut dire sans trop se tromper qu'il a touché à tout ce qui concerne le monde bigarré de l'ULM et qu'il en connaît parfaitement les arcanes.

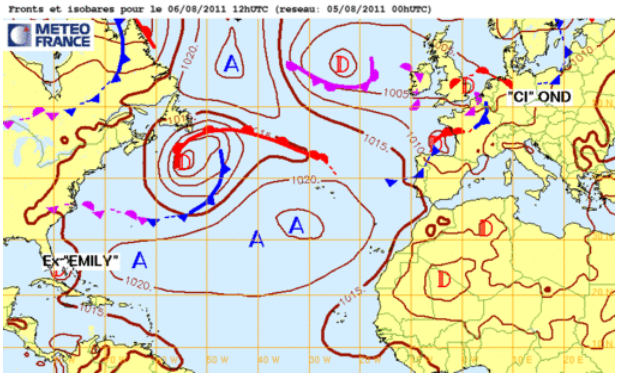
Philippe Boucherat

C'est donc sur ce terrain qui accueille tout à la fois des ULM, des avions et des hydroULM (il y a en effet deux étangs aménagés sur les restes d'une ancienne mine), qu'avaient rendez-vous tous les participants.

Le Tour s'y était déjà posé en 2006 avec le souvenirs d'un accueil chaleureux et dansant.

Comme d'habitude les cinquante bénévoles de l'organisation se sont réunis une journée avant la concentration des équipages participants. Le premier briefing permet de fixer les attributions de chacun et de poser le rythme d'une semaine intense où chacun à sa place sans déborder sur les prérogatives des autres. Ainsi certains partent tôt quand d'autres arrivent tard et il est rare que toute l'équipe soit au complet d'où l'importance de ces préparatifs qui doivent répondre à cette exigence paradoxale d'être professionnel avec des bénévoles. Seuls la passion et le goût du partage peuvent expliquer qu'un tel système se maintienne.

La concentration a eu lieu comme prévu le **vendredi 05**, mais la première étape vers Montaigu a du être reportée de 24 heures à cause du front qui ondulait juste sur la côte ouest.
Les pilotes avaient quartier libre, et les 31 jeunes élèves pilotes invités ont profité de l'accalmie de l'après-midi pour faire un petit vol jusqu'à la base de Fourques, la moitié à l'aller et l'autre moitié au retour. Ils eurent droit également à une intervention de Mme Gay, responsable de la communication de l'ENAC, l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile, et d'Eric Galvanio, pilote Air France et participant habituel du Tour, qui leur ont présenté les formations et les filières des métiers de l'aéronautique. Car le tour est en effet d'abord un outil de promotion de toutes les activités aériennes.



Ce n'est que **dimanche** que les concurrents ont quitté Montpezat, après une soirée orageuse et une nuit très humide. La première étape les a d'abord menés à Rochefort en passant au nord de Bordeaux où ils eurent l'occasion de croiser deux chasseurs à basse altitude, puis Oléron et Fort Boyard. La pause sur cet aérodrome voisin de la base militaire de formation des mécaniciens sera courte car une dépression approche et il faut arriver à Montaigu avant elle.

Chasseurs en vue !

Dans la tour de Rochefort, des pilotes ULM locaux

Résultat, tout le monde est arrivé à peu près en même temps, ce qui a occasionné un encombrement dans le tour de piste, alors même que la pluie et les rafales de vents s'invitaient sur le terrain. Certaines machines sont reparties pour un vol local mais il y a eu jusqu'à une vingtaine de machines dans le circuit, quelques remises de gaz, des atterrissages sportifs pour ceux qui ont pris la pluie, notamment pour les pendulaires, une certaine agitation sur la radio. Au final tout s'est bien passé grâce au sang froid des pilotes et à l'excellente coordination des contrôleurs aériens, à la fois efficaces et rassurants dans leur phraséologie.
Pourtant, dans le même temps, certains qui avaient parié sur une perturbation très localisée faisaient un vol plus serein au-dessus du marais poitevin et des Sables d'Olonne.
Le terrain de Montaigu était « très lourd » car il avait été très arrosé.

07 août : le Vendée Air Park, près des Sables d'Olonne

Lundi, les machines quittaient Montaigu pour Ploërmel, avec un fort vent de face même en évitant de suivre la côte. Le temps n'était toujours pas sympathique, comme le montre la photo ci-contre. Il s'arrangeait un peu l'après-midi en direction des Eccotays mais se dégradait à nouveau le lendemain. Du coup, l'étape du midi à Cherbourg se voyait annulée et les ULM partaient tardivement pour Eu – Le Tréport par un itinéraire plus court, avec une étape à Bernay.

Mercredi, après une nuit froide perturbée par le déclenchement de l'alarme de l'aéroclub en pleine nuit, les vols ont pu reprendre pour rejoindre le terrain de Meaux en région parisienne. Le ciel était enfin au grand bleu, mais la navigation devenait complexe du fait de la présence des zones de Paris.

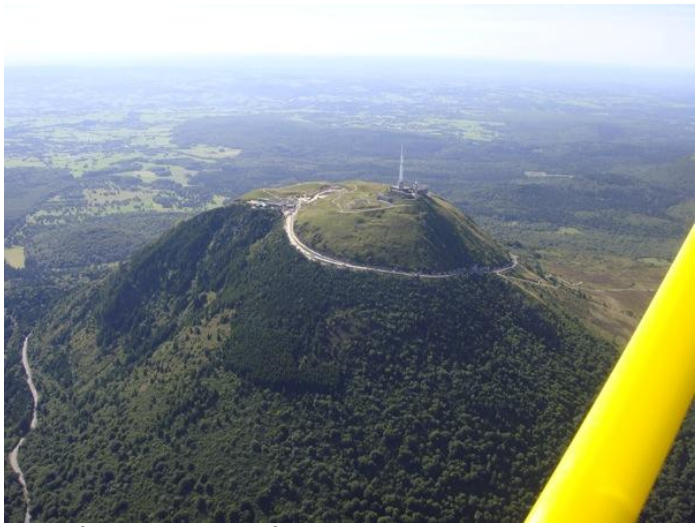
08 août : l'arrivée vers Ploërmel sous un bon grain

Nous vous parlerons plus loin de l'étape de Meaux qui nous tient particulièrement à cœur.

Vers 15 heures, les machines repartaient vers Aubigny pour une étape sans problème.

Jeudi 11, elles repartaient pour le terrain de Saint-Yan où est installé depuis 1948 le Service d'Exploitation et de Formation Aéronautique (SEFA), école de formation de la DGAC, qui participe avec l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile à la formation des élèves pilotes de ligne. C'est donc une référence dans le monde de l'aviation civile, où on parle de « l'Evangile selon Saint-Yan ». C'est donc un aérodrome destiné à familiariser les pilotes aux approches des grands terrains internationaux qui accueillent la caravane du Tour sur une piste balisée magnifique, avec une équipe de contrôleurs bien fournie.
En chemin, elle survolait la Loire, Sancerre, Pouilly, Nevers et La Charité sur Loire (où, je l'espère, elle fut remarquée par certain vacancier …).

Le pont de La Charité sur Loire



11 août : le Puy de Dôme,

… le lac du barrage de Bort les Orgues,

Puis les ULM poursuivaient leur descente vers Egletons par un axe Vichy Clermont Puy-de-Sancy, en survolant le Puy de Dôme et le Cantal. Ils prenaient donc de l'altitude dans cette partie du Tour pour redescendre ensuite vers le cœur de la Corrèze où l'ULM, dans son esprit le plus authentique, est maintenu avec une ferveur communicative et consensuelle. La présence d'élus sur l'étape d'Egletons montrait l'attachement qu'ils portent à notre activité et à ce terrain qui date de 1947 et où l'accueil fut un des plus chaleureux du Tour ! Les équipages y prenaient le temps de rire autour d'un petit punch traditionnel réglé par l'équipe de la mécanique.

…et à Egletons, un ULM dernier cri,

… un maire et un vice-président de Conseil Général.

La vallée du Lot

Deux petits sauts de puce pour la dernière journée du **vendredi 12**, de 90 km chacun, avec une navigation vers le Sud-Est faisant regagner les reliefs plus paisibles de la vallée du Lot où les châteaux sont perdus sur des contreforts boisés et enfin le retour tranquille à la base de départ de Montpezat.

Le temps des remerciements

Mercredi 10 août à Meaux

Après le rendez-vous raté de 2008, Véliplane recevait enfin une étape intermédiaire du Tour

La chose avait déjà été préparée en 2008. Les T-shirts avaient même été imprimés … et puis la météo en avait décidé autrement et le Tour avait évité Meaux. Mais l'organisation avait été prévue, et il ne restait plus à Serge qu'à ressortir ses notes et à reformer son équipe, ce qui fût fait en début d'année.

Une réunion de préparation avait réuni le 18 avril dans les locaux du club les différents acteurs de l'organisation : FFPlum, DGAC, Aéroport de Paris et Véliplane.

Patrick Vincent, chef d'Aérodrome (en bout de table), Dominique Méreuze, Président de la FFPlum (en plein discours), et Serge, attentif...

Une autre regroupait le 29 juillet les 25 volontaires de l'équipe autour d'un super barbecue afin de répartir les tâches.

Rappelons donc de quoi il s'agissait.

Le tour, c'est **121 machines** concurrentes, avec un ou deux pilotes, des organisateurs, un avion, un hélico et un hélico ULM (futur …) Kompress, une équipe de piste, un camion d'essence, un véhicule d'assistance, un véhicule Fédération Handisport, … en tout plus de 120 appareils et 260 personnes qui allaient arriver en l'espace de deux heures sur le terrain en provenance du Tréport, munis pour la plupart d'un panier repas, et qui voudraient prendre un peu de repos et de détente avant de repartir pour Aubigny où ils passeront la nuit.
Pour les accueillir, il fallait sortir du hangar une dizaine d'appareils, les installer de façon esthétique sur le tarmac, aller chercher dans un hangar voisin une quinzaine de grandes tables et près de 200 chaises, les installer dans le hangar ainsi qu'un comptoir de service, mettre en batterie 3 barbecues une caisse et des tickets, deux machines à café, des poubelles, des toilettes, un peu de déco, un fléchage de l'ensemble pour que chacun s'y retrouve…

Enfin il fallait faire les courses, le matin même (on ne sait jamais, si l'étape avait été annulée …) en ignorant combien de personnes parmi les 260 préfèreraient acheter d'appétissantes saucisses bien chaudes, du fromage et des fruits, plutôt que de consommer les habituels sandwichs et salades composées des paniers repas de l'organisation.

Le tout au sein d'un club dont le président, son épouse et son bras droit étaient absents, puisque eux-mêmes compétiteurs sur le Tour !

Toute l'équipe était donc opérationnelle avant neuf heures du matin, certains depuis 8 heures, pour lancer la mise en place, et tout était en place au moment de l'arrivée des premiers concurrents … Serge et Geneviève, qui avaient veillé à partir les premiers pour s'assurer que tout était conforme à leurs souhaits avant l'arrivée des autres.

Les gilets jaunes envahissent la pelouse

La vente des saucisses commence de bonne heure

Le parc se remplit d'appareils

De leur côté, les organisateurs avaient également investit les lieux en fin de matinée, installant en particulier le camion citerne nécessaire au ravitaillement des ULM. Parmi eux, ceux des jeunes qui n'étaient pas en vol se préparaient, avec leurs gilets jaunes, à aider les concurrents à garer correctement leurs engins.

Et au plus fort de la bataille, c'était une superbe ambiance de kermesse, avec tous les avions multicolores, des participants qui se restauraient ou se reposaient pendant que d'autres faisaient la chaîne avec leurs jerricans ou réparaient un problème technique, de la musique et des odeurs de cuisine. Chacun racontait son voyage du jour ou ses expériences passées, parlait de l'actualité ULM ou commentait la météo qui était enfin favorable !

Ils sont rangés par type

L'équipe d'animation ne chômait ni au niveau du barbecue, qui eût tant de succès que l'on dut aller acheter des saucisses supplémentaires, ni au comptoir du café, qui était offert par le Comité Régional de la FFPlum à la grande surprise des pilotes qui voulaient absolument le payer.

A gauche, le pendulaire du Président … de la FFPlum

Les Bouchet sont les premiers arrivés

L'ami Christian avec son « jeune » … bien sélectionné !

Certains se reposent en profitant du soleil enfin présent

20 min d'interview et … aucune image au final !

D'autres font la queue à l'essence …

Interview du Président Méreuze, qui aura plus de chance

… où devant le barbecue

Prises de vues aériennes depuis l'autogire de Serge

Et puis il y avait l'équipe de reportage de FR3, composée d'un reporter, un cameraman et un preneur de son, qui se documentait sur le Tour et sur l'ULM en général, interviewant longtemps Serge, mais aussi le Président Méreuze et le jeune Stanislas. Trois heures de présence parmi nous pour un reportage sympathique de … deux minutes (!) le soir même aux actualités régionales (http://www.youtube.com/watch?v=Kizu_0Z3eeA).

Vers 14h30, le président prenait la parole et, alors que Serge était en vol avec le caméraman, remerciait longuement Geneviève pour la qualité de l'accueil du Véliplane. Puis le chef d'aérodrome donnait les consignes pour l'organisation du décollage et, petit à petit, les concurrents rejoignaient leurs avions et reprenaient leur vol.

Discours et remerciements

Geneviève et Serge, les héros du jour

Préparation studieuse de la nav de l'apès-midi

Le Kompress, exemple de ce que sera sans doute l'ULM classe 6

Alors commençait le ballet inverse pour remettre les lieux en état, ce qui était fait vers 17h. L'équipe avait bien travaillé, avait eu les félicitations de Serge et Geneviève, et pouvait enfin se reposer …

GREEN FLIGHT CHALLENGE 2011

1,9 million de dollars en jeux, soit le plus gros prix de l'histoire de l'aéronautique !

Le Green Flight Challenge est un concours organisé par la **CAFE** et sponsorisé par la **NASA**. La **C**omparative **A**ircraft **F**light **E**fficiency est une fondation qui a pour but de promouvoir de nouvelles solutions environnementales pour l'aviation.
Pour gagner le concours, le vainqueur devra être capable de voler sur 200 miles (322 km), à au moins 100 mph de moyenne (161 km/h), en consommant moins de 1 gallon d'essence (3,78l) par passager. Soit 1,17l au 100 km par personne ! Il devra également avoir encore 30 min de réserve à l'atterrissage.

La compétition, qui a été reportée aux 25 septembre – 3 octobre, se tiendra sur l'aérodrome Charles M Schulz de Santa Rosa (Californie). Le gagnant, qui sera le plus rapide sur les deux épreuves réalisées, remportera **1,3 million $**, alors que les suivants se partageront 200.000 $.
Un prix de 150.000 $ récompensera par ailleurs le meilleur résultat obtenu par un compétiteur utilisant du biodiesel.
Un prix d'honneur de 250.000 $ sera attribué si un avion surclasse complètement le lot.

Treize équipes sont en lices, avec treize appareils qui, bien sûr, ne sont pour la plupart que des prototypes. Mais les organisateurs attendent de cet engagement des retombées très importantes en termes de Recherche et Développement pour l'avenir du transport aérien. Sept sont à moteur électrique, les autres utilisent des biocarburants ou des moteurs hybrides.
Nous avons regroupé pour vous les informations connues sur quelques-uns des concurrents.

Le Greenelis, à moteur diésel

Le Greenelis, présenté au salon du Bourget, a été conçu par une association Brestoise, essentiellement composée d'un professeur d'IUT (Matériaux composites) et de quelques-uns de ses élèves. Ce sont les seuls français en lice.
C'est un biplace de 11m d'envergure en bois et composite de 275 kg. Il pourrait donc sans doute rentrer dans la catégorie ULM. Il est équipé d'un moteur turbo diesel Mercedes/Smart de 800 cm3 (42 cv) qui a été allégé et optimisé pour la compétition. Il lui permet de croiser à 160 km/h en consommant 1,8 l/100km (220 km/h max.).

Le e-Genius, à moteur électrique

Le eGenius est développé par une équipe de l'Institut de conception aéronautique de l'université de Stuttgart et financé par Airbus.
C'est un motoplaneur biplace côte à côte, qui se distingue par la position originale du moteur, en haut de la dérive. Un moteur de 60 Kw (80 cv) qui lui permet de décoller en 285 m, de monter à 4 m/s, de voler à 235 km. Il espère une autonomie de 400 km.
Après un premier vol, d'une durée de 20 minutes le 25 mai dernier, il a maintenant atteint 2h36.

L'Elektra One, à moteur électrique

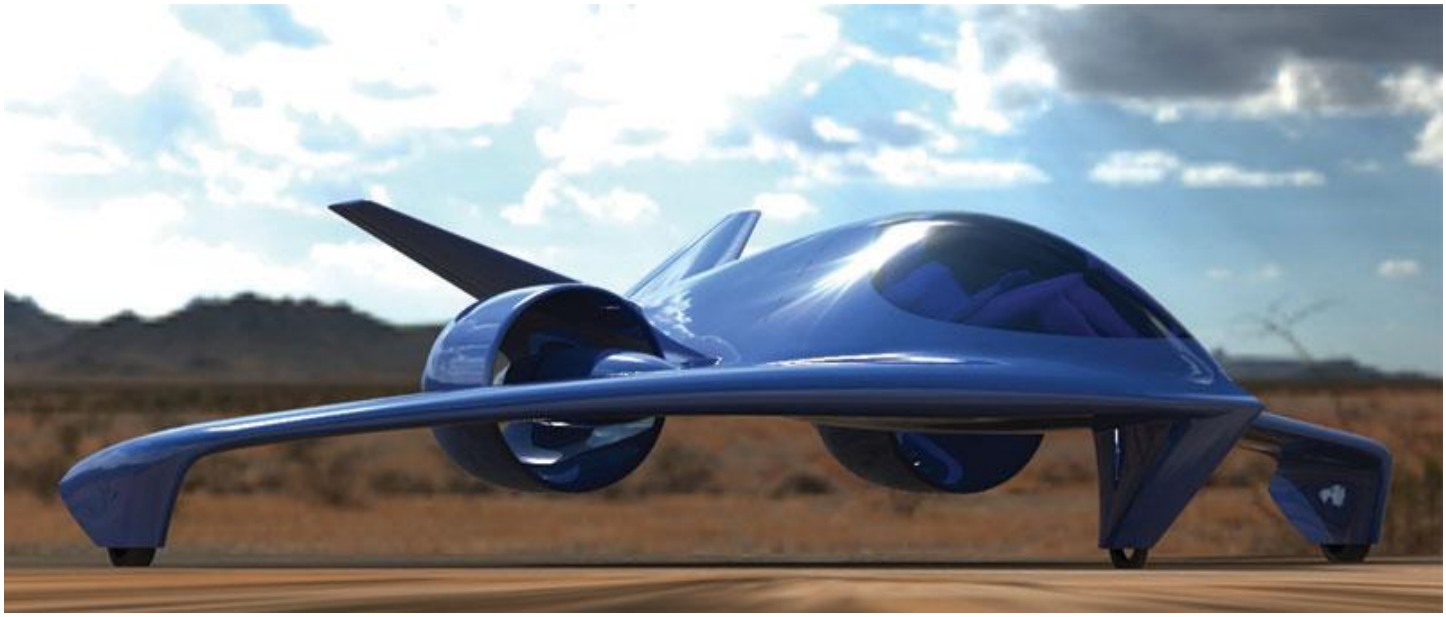
Le premier vol de l'avion électrique Elektra One de PC-Aero de l'ingénieur Calin Cologan (Allemagne) a eu lieu le 19 mars 2011 à Augsburg. Au cours du vol qui a duré 30 minutes, 3kWh ont été consommés. A noter que les batteries avaient été rechargées au moyen de panneaux solaires sitiés sur le toit de son hangar. Un vol vraiment zéro émissions, donc !
Ce monoplace de 300 kg max. (dont 100 kg de batteries) devrait croiser à 160 km/h avec 400 km de rayon d'action grâce à un moteur de 16 Kw.

Le Taurus G4, à moteur électrique

Après le **Taurus G2 électro** et le **projet Panthera**, Pipistrel (Slovénie) est bien décidé à faire du bruit avec ses avions électriques. Rappelons que cette société avait déjà été primée par le CAFE en 2007 et 2008.
Leur dernier prototype a nécessité deux ans de préparation et de mise au point. Il est en fait composé de deux Taurus (des planeurs biplaces bien connus de cette marque) assemblés ensemble par une aile de 5 m sur laquelle repose le moteur électrique. Cela en fait le premier quadriplace électrique, un géant de 21 m d'envergure, de plus d'une tonne à vide (1,5 t maxi au décollage) dont 470 kg de batteries. Pour le propulser, son énorme moteur de 145 Kw (197 cv) entraîne une hélice de 2 m.

Ce prototype, qui rappelle certains essais d'avions bi fuselages de la seconde guerre mondiale ainsi que le White Knight de Virgin Galactic, ne sera jamais produit en série car trop délicat à piloter.

Le Seraph à moteur hybride



Ce démonstrateur de technologie, monoplace bimoteur, est la première matérialisation des ambitions de IKE Aerospace, une jeune société d'engineering qui veut, comme Léonard de Vinci, observer la nature pour y trouver des solutions innovantes pour le futur des avions.

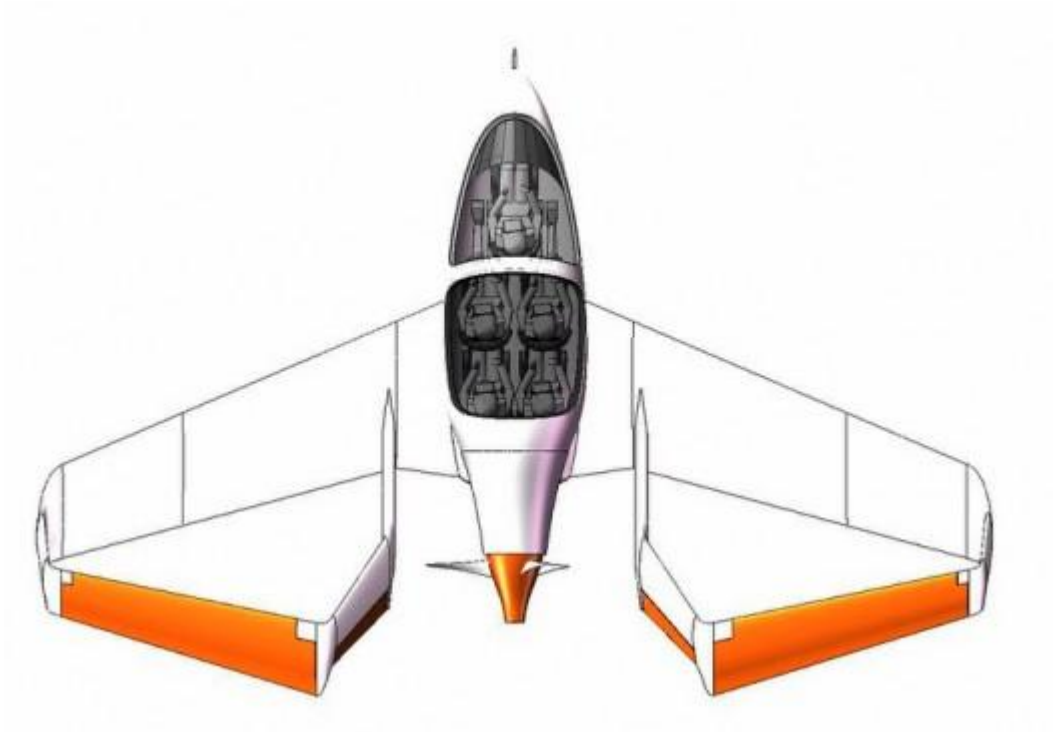
L'architecture de sa structure en fibres de verre est conçue comme un exosquelette pour réduire le poids au maximum, alors que le profil général du fuselage, des ailes, du train fixe et des moteurs intégrés dans la voilure contribuent à optimiser son aérodynamisme.

Le Seraph se pilote à l'aide d'un joystick et **ses deux moteurs, fonctionnant au biodiesel, servent de générateur à deux turbines électriques qui alimentent des hélices contrarotatives.**
Pas d'instrumentation mais une vision tête haute par Google donnant en temps réel GPS, altitude, vitesse, température…

Le Synergy, à moteur bio-diésel

Le Synergy de l'ingénieur John Mc Ginnis (Montana, USA) se veut un moto planeur. En fait, usant en quelque sorte du même principe que celui appliqué aux instruments de musique, il a équipé son appareil d'une aile de grande envergure mais l'a enroulée pour réduire son encombrement. A noter que, l'une des causes principales de la traînée d'une aile se trouvant dans les vortex créés à son extrémité, souvent combattus par l'installation de winglets, on pourrait se demander s'ils n'ont pas complètement disparu sur cette aile qui n'a pas d'extrémités. Plus vraisemblablement, ils sont récupérés par les parties arrières de l'aile qui remplacent les habituels dérive et plan fixe de la queue.

Le Synergy volait jusqu'à présent sous la forme d'une maquette au 1/4. Son créateur espère que la version grandeur nature sera prête pour le challenge. Conçu pour transporter cinq personnes, il pèse 1.400 kg, a une envergure de 9,75 m et est propulsé par un moteur V4 bio diésel de 180 cv.



C'était en septembre

Un mois riche en anniversaires aéronautiques

En **1913**, le **21**, Adolphe Pégoud « inventeur » de l'acrobatie aérienne, réalise le premier vol soutenu sur le dos.

Le **28** de la même année, Roland Garros réalise la traversée de la Méditerranée entre Saint-Raphael et Bizerte.

Le **18** septembre **1928**, c'est Juan de la Cierva, inventeur de l'Autogire, qui réalise la première traversée de la Manche sur ce type d'engin.

C'est enfin le **1er** et le **2** septembre **1930** que Costes et Bellonte réalisent la première traversée de l'Atlantique Nord dans le sens Est Ouest à bord du Point d'Interrogation.

Citons encore que c'est le **11** septembre **1917** que Georges Guynemer fût abattu par les allemands au-dessus de la Belgique.

Les Fouga du Musée en restauration

Ils trônaient devant l'entrée depuis plus de 25 ans. Une remise en état s'imposait.

C'est en avril 1985 que les trois Fouga de la Patrouille de France avaient été installés en monument sur le parvis du Musée. Depuis, leurs couleurs étaient passées et leur solidité n'était plus garantie. Le Musée a donc décidé de les démonter et de les restaurer complètement. Un travail qui devrait durer 6 mois.

Le démontage a représenté une opération exceptionnelle dont voici quelques images …

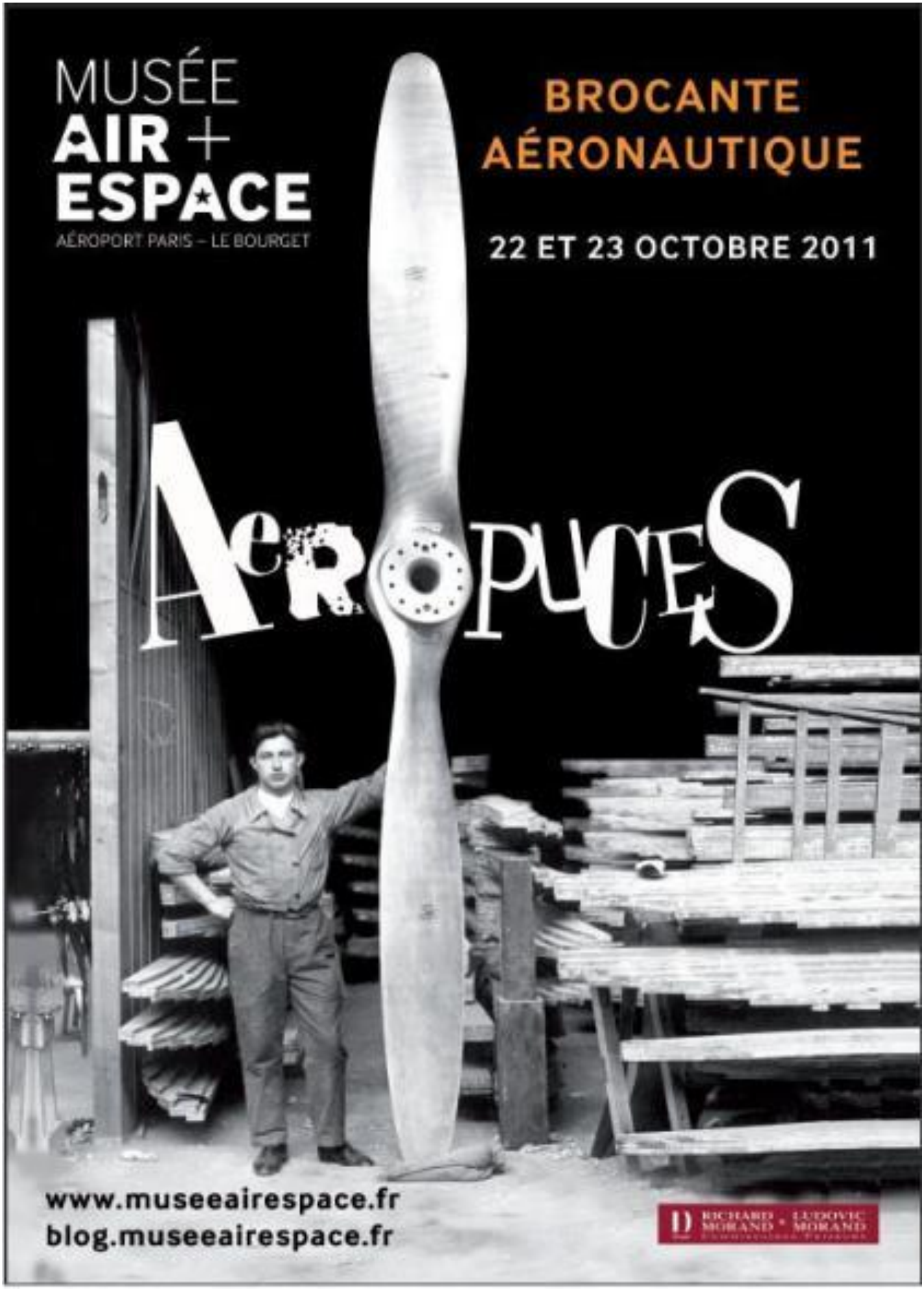
MUSÉE
AIR + ESPACE
AÉROPORT PARIS – LE BOURGET

6E MONDIAL DE LA SIMULATION

TOUS LES UNIVERS DU VIRTUEL

30 septembre,
1er et 2 octobre 2011

Musée de l'Air et de l'Espace,
Aéroport Paris-Le Bourget
www.museeairespace.fr/mondial-simulation


MUSÉE
AIR + ESPACE
AÉROPORT PARIS – LE BOURGET
BROCANTE AÉRONAUTIQUE
22 ET 23 OCTOBRE 2011
AÉROPUCES
www.museeairespace.fr
blog.museeairespace.fr
RICHARD MORAND * LUDOVIC MORAND

2emes RALLYES ULM DE REIMS (LFQA)

RENCONTRE AMICALE DE PILOTES PROPOSANT DES VOLS CULTURELS ET HISTORIQUES SANS COMPETITION

SAMEDI 24 SEPTEMBRE 2011

ARRIVEE AU PLUS TARD 11H30
12H : DEJEUNER TRAITEUR CHAUD COMPLET
14H - 17H : LES EGLISES ROMANES CLASSEES DU TARDENOIS
18H : APERO A 55M SUR LE TOIT DE LA CATHEDRALE DE REIMS
20H : REPAS TRAITEUR CHAUD COMPLET + TROU CHAMPENOIS, CHAMPAGNE A VOLONTE
..... NUIT EN TENTE OU DORTOIR OU HOTEL, DOUCHE A VOLONTE, WC

DIMANCHE 25 SEPTEMBRE 2011

09H : PETIT DEJEUNER TRAITEUR COMPLET: OEUFS COQUE, FROMAGE, CHARCUTERIE, ...
10H - 13H: LA LEGENDE DES LYSANDERS

Les lysanders sont des avions de liaison anglais utilisés entre l'Angleterre et la région de Reims pour amener des armes aux résistants et extraire des pilotes. Comme en 39-45, vous devrez éviter des DCA, localiser des Chars Penzer et un V2. Vous devrez récuperer, extraire et rapatrier un colis depuis une piste de campagne.

14H : PANIER REPAS COMPLET TRAITEUR

INFOS TARIFS RESERVATIONS

RADIO OBLIGATOIRE — PAPIERS OK + SIGNATURE DE DECHARGE OBLIGATOIRE

PAS DE TAXE D'ATTERRISSAGE — DOUCHES CHAUDES + WC A DISPOSITION

INSCRIPTION TRES ANTICIPEE INDISPENSABLE : rallye.ulm.de.reims@gmail.com
06 08 72 56 53

INSCRIPTION 15€/ ULM — CHAQUE REPAS TRAITEUR 10€ — PETIT DEJ 5€
CHAMPAGNE A VOLONTE + IRISH COFFEE 15€ — SP95 A PRIX COUTANT

Exploits autour du monde :

Dave Sykes : *Il est arrivé !*

Il lui aura fallu 130 jours pour le faire, mais il a rallié en pendulaire York (Angleterre) à Sydney (Australie).

Sans les jambes !!

Cela fait quatre mois que nous vous faisons suivre les péripéties de cet anglais qui a quitté le 28 avril dernier son Angleterre pour commémorer le 80ème anniversaire du vol d'Amy Johnson (voir la présentation dans notre numéro 48).

Voler en ULM pendulaire est un vrai plaisir… Cet engin n'est d'ailleurs qu'un objet de loisirs. Contrairement à la voiture ou à l'avion, il n'existe pas d'activité professionnelle utilisant ce genre d'appareil, sauf un peu la photo aérienne et le remorquage de banderoles, et encore.
Lorsque les conditions sont bonnes, son pilotage est plutôt simple et tranquille. Lorsqu'elles ne le sont pas, il peut devenir plus musclé, mais en général, dans ce cas, on évite de voler. Sauf bien sûr lorsqu'on voyage loin, que la météo n'a pas évolué comme on voulait et qu'on n'a plus trop le choix que de continuer, surtout si on survole la mer ou d'immenses forêt. Très secoué dans les fortes chaleurs, à l'air libre même quand il fait froid, on peut donc arriver très fatigué à la fin d'une étape de 5 ou 6 heures (le voyage total fait 22.000 km, soit une moyenne de 550 km/jour). Lorsque cette arrivée se fait à l'autre bout du monde, dans un pays où vous ne connaissez personne et dont vous ne parlez pas la langue, dans un aéroclub ou sur un aéroport international, que votre place dans les hangars n'est pas réservée ou que vous devez arrimer la machine au sol pour la protéger du vent, vous présenter aux autorités pour régler les problèmes administratifs de votre transit, chercher un moyen de transport pour aller en ville, trouver un hébergement pour la nuit, cette fatigue peut sembler bien lourde, et s'accumuler au fil des jours.

Alors si en plus on est hémiplégique, c'est-à-dire que l'on a pas du tout l'usage de ses jambes, l'idée de répéter tout cela pendant quatre mois peut paraître folle. C'est pourtant le défi que s'était lancé Dave et qu'il a relevé. Et dieu sait que les éléments ne lui ont pas fait de cadeaux. La chaleur sèche du désert moyen-oriental, celle plus humide et les pluies torrentielles de l'Asie, les vents et les nuages bas sous toutes les latitudes … sans compter les administrations toujours lentes et compliquées quand il s'agit d'autoriser l'entrée ou la sortie de leur pays.

Heureusement, ce qui ressort le plus de la lecture de son blog, c'est la fraternité des hommes de l'air. Sur tous les aérodromes où il s'est posé, il a toujours été accueilli chaleureusement par des employés surpris de voir débarquer un pendulaire, et encore plus étonnés de le voir en descendre une chaise roulante. Il a toujours bénéficié d'une aide importante pour parquer son Quik, pour faire ses démarches ou trouver un taxi, certains allant jusqu'à le véhiculer en ville, l'accompagner à l'hôtel ou au bar le plus proche (en bon anglais, Dave avouait rechercher à chaque étape la compagnie de quelques bières pour se remonter !), ou même l'hébergeant pour la nuit. Lorsqu'il était bloqué sur place plusieurs jours, il trouvait toujours de l'aide pour faire un peu de tourisme. Et les différents consulats britanniques jalonnant sa route lui furent aussi d'une grande aide, surtout pour les démarches administratives mais également en termes d'accueil.

Paradoxalement, ces quinze derniers jours passés au-dessus de l'Australie, n'auront pas été plus facile que le reste de son voyage. Le vent très violent, très turbulent et toujours de face a rendu ses conditions de vol très éprouvantes. De plus il s'est mis à faire très froid et Dave a été sérieusement malade. Mais il n'allait bien sûr pas renoncer si près du but. Le 23 août, il arrivait à Newcastle, où il était accueilli par Rob Hibbard, de la Sté Airborne. La journée du lendemain était consacrée à obtenir l'autorisation de survoler Sydney pour rejoindre l'aéroport de Bankstown par la route hélico (500 ft max.)

Dave vient d'atterrir sur le terrain inondé de Newcastle, le 23.08.2011 ; la seule photo du voyage disponible pour l'instant.

Vidéo du reportage fait à Sydney
http://www.youtube.com/watch?v=DGA1HDdIDbA

Et c'est ainsi que le 25 août, à 5 heures GMT (13 heures à Sydney) on pût voir un tout petit appareil, escorté par 4 hélicoptères dont trois de télévisions, passer au-dessus du port et de l'Opéra, et se poser enfin, après avoir fait un bon demi tour du monde, sur une immense piste où un véhicule « follow me » l'attendait pour l'escorter jusqu'à une assemblée de journalistes pour ½ heure de questions.

Puis il fut reçu par la Recreational Aviation Australia inc (l'Aéroclub d'Australie) qui lui remettait une plaque et un chèque pour son association caritative (Air Ambulance) et lui annonçait la création d'une école de pilotage pour handicapés portant son nom.

Ce n'est qu'ensuite qu'il pouvait enfin ranger son appareil dans un hangar, aller boire quelques bières avec ses nouveaux amis d'Airborne, et envisager de prendre quelques vrais jours de vacances … en Australie !

Chapeau, *Monsieur* Sykes !

Norman Surplus … sur-place !

Nous avions laissé Norman le 8 août au nord du Japon, attendant le feu vert des autorités russes pour rejoindre la Sibérie. Eh bien, au 1er septembre, il y était toujours. Aucune nouvelle du laissez-passer attendu !

Et Norman de continuer à faire du tourisme au Japon … un tourisme forcé puisqu'il doit faire des navettes entre différents services et ambassades susceptibles de l'aider à l'obtenir. Ce qui l'a amené à voyager de Tsuruoka à Kyoto, Niigata et Tokyo, empruntant en particulier le fameux TGV Japonnais, le Shinkansen (270 km/h).

Le Shinkansen. Un aménagement digne d'un avion de ligne. Au terminus, les employés d'entretien retournent les sièges pour qu'ils soient à nouveau dans le sens de la marche.

Kyoto, le Shimogano Shrine (7ème s.)

Un sacré voyage !

Et de sacré Japonaises ! Une Pink Girl …

GYROX, un Tour du Monde contre le cancer : Pour tout savoir sur cette aventure, reportez-vous à notre numéro 35 de mai 2010

SIRIUS, un constructeur attentionné

Si l'on en croit l'article parut dans ***Volez !***, le **TL3000**, petit dernier de cette marque tchèque, est un multiaxes qui en vaut un autre. Vu au salon de Friedrichshafen, ils n'ont pas encore eu l'occasion de le tester et se bornent à en donner les caractéristiques.

Ce qui m'amène à en parler dans ces colonnes, c'est plutôt pour l'aspect « petite attention sympathique » de ce constructeur qui publie sur son site toute une galerie de photos de son appareil, comme le font les autres constructeurs, sauf qu'on y trouve deux images qui prouvent qu'il a souhaité être particulièrement agréable envers ses clients potentiels, des hommes essentiellement, en sollicitant l'aide d'hôtesses de charme pour mieux en mettre en valeur les formes (celles de l'appareil …).

Certes on aura bien compris que l'hôtesse n'est pas une « option » livrable avec la machine, mais je trouve que c'est une démarche qui mérite d'être signalée. Et qui devrait même se généraliser …

Le reste de la galerie est visible à l'adresse

http://www.ulm-sirius.fr/

A vos agendas !

La date de la prochaine Journée « Découverte » est fixée au

25 septembre 2011

Notre journée de mai ayant eu un grand succès, nous continuons à vous proposer de découvrir (ou de redécouvrir !) le vol en ULM.

Attention : plus que quelques jours pour vous inscrire !

Vous êtes déjà plus de 300 à être venus participer à nos Journées « Découverte » et sans doute avez-vous envie de voler à nouveau. Sachez que c'est tout-à-fait possible, et que vous y serez toujours les bienvenus. La prochaine session aura lieu le 25 septembre. N'hésitez donc pas à vous réinscrire. Vous pourrez ainsi refaire l'expérience du survol à basse altitude de notre belle Ile de France, tâter du manche à bord d'un 3-axes ou vous offrir des sensations à l'arrière d'un pendulaire ou d'un autogire. Sans compter le plaisir de retrouver l'ambiance de ces journées, avec les pilotes, autour du barbecue, et sous le soleil éclatant que nous promet la météo favorable de ce début d'année.

Mais n'oubliez pas qu'il serait égoïste de ne pas faire profiter vos collègues de votre expérience. Pensez donc à en faire la promotion autour de vous, à faire suivre ce journal et à inciter chacun à se rendre sur le site du C.E. pour s'inscrire !

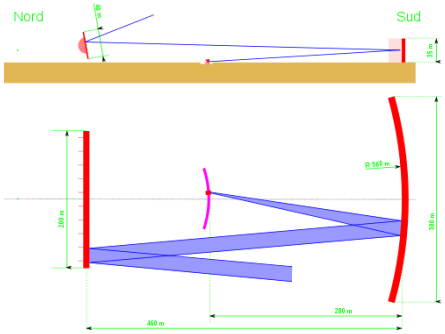
Recette d'un dimanche réussi :

Vous vous inscrivez, ainsi que vos ayant-droits, en retournant le bulletin d'inscription en ligne sur le site du C.E. (www.cecic.fr). Les enfants peuvent voler à partir de 7 ans, voire moins après avis du pilote. Vous achetez un ou plusieurs vols par personne, **au prix de 30 € (au lieu de 60€)**. Vous achetez aussi, si vous le souhaitez, pour les participants et leurs accompagnateurs, vos repas BBQ au prix de 3€.
Une fois sur place, vous pouvez acheter d'autres vols, toujours au même tarif, si vous souhaitez tester les différents types d'ULM (3-axes, pendulaire ou autogire).

Et vous repartez avec autant de sourires que de vols ! Garanti !!

Concours Photo : Solution de la photo du mois dernier

La photo de ***Ronald Hijmans*** représentait le **Radio Télescope de Nançay** (Cher). Orienté au Sud, les ondes radios en provenance de l'espace sont réfléchies par le miroir plan (en haut) vers le miroir sprérique (en bas) qui lui-même les renvoie vers l'antenne au centre, qui, montée sur un chariot sur des rails, se déplace pour compenser le déplacement de la terre pendant l'heure que dure l'observation. Cet appareil est la version française de celui construit aux USA en 1963 et surnommé The Big Ear (la grande oreille).
La pointe de pelouse à gauche est la branche Nord-Sud du radio Héliographe.



Six bonnes réponses me sont parvenues ce mois-ci, étagées dans des délais compris entre 6 minutes et 6 heures. Elles sont signées ***Frédéric Velsch, Donato Lupo, Patrice Laurier, Gérard Van Oost, Marie Pouilly*** et ***Jean-Luc Veyrat.***

La photo de septembre :

Ce château, dont vous ne voyez ici qu'un détail, est célèbre à bien des égards. L'un des principaux est qu'il est réputé être le lieu de naissance, à la fin du XVIIème siècle, d'un des grands noms de la cuisine française. Encore que ce château ne l'ait pas vraiment vu naître, puisqu'entièrement détruit à la révolution, il fût complètement reconstruit sur de nouveaux plans à la fin du XIXème.

Réponse par retour de mail, comme d'habitude !

(Photo ***Vincent Tounaire*** en ligne sur www.survoldefrance.fr)