

Le mot du président

L'année 2002 est achevée. Le bilan en est olutôt positif. Après un début d'année morose,

où certains se posaient des questions sur le devenir du club, le regain d'activité malgré une météo particulièrement défavorable, la réalisation de manière concrète d'une sortie mensuelle sous forme d'épreuve du championnat club, prouve qu'une animation est nécessaire pour que les pilotes éprouvent du plaisir à se retrouver sur le terrain. Le samedi matin réservé à l'entraînement de la patrouille a permis à un certain nombre d'entre nous de progresser en pilotage d'une manière très ludique, et il est certain que de voler au contact les uns des autres permet de mieux se connaître, de s'apprécier, et par là même de resserrer des liens de franche camaraderie.

L'ombre au tableau est sans doute que les heures passées à relancer le club «Les copains d' Eole » ont fortement pénalisé les élèves de l'école « Essonne Paramoteur » et lorsqu' on a compris que pour qu'un club fonctionne, il est indispensable qu'il soit alimenté à la source de manière régulière par le réservoir d'une école !!

Le championnat 2003 commencera en mars. Les activités, avec une priorité donnée aux 500km (Méréville-Bordeaux ou les Pyrénées). Le stage parapente Pyrénées 2002 qui n'a pu avoir lieu devrait également faire partie des priorités 2003 afin d'avoir au club des pilotes paramoteur d'un très bon niveau.

Bonne et Heureuse année 2003 pour vous et vos familles. Que l'année 2003 nous comble d'une météo favorable afin de pouvoir remplir nos carnets de vols et surtout nos têtes de merveilleux souvenirs.

Jacques

La chevrerie de Boisminard

Triste début de journée pour une navigation délocalisée. C'est sûr il faudra se poser ailleurs qu'ici, car le plein n'autorise pas l'aller/retour. Le plafond est très bas, 60 mètres par endroit.

Dominique, Patrick, Claude s'envolent suivis de Michel. Jean-mi suit en volant au ras des champs ...Sale temps!

Séverine, impressionnée par le vent, décide de ne pas voler. Elle replie son matériel. Baptiste, qui n'a pu maîtriser sa manœuvre de retournement face voile, ne voit pas son aile qui s'affaisse dans l'hélice! Trop tard. L'aile est déchirée, il doit abandonner.

Patrick, le deuxième, fait demi-tour après le passage au-dessus de la vallée. Mais proche de l'atterrissage, la visibilité s'est améliorée, le plafond est légèrement remonté. De plus le terrain est vide : les accompagnateurs sont partis. Du coup, Patrick repart avec un bon quart d'heure de retard sur le groupe.

Silence radio. La route à suivre est bien tracée et jalonnée de repères bien caractéristiques. Après 50mn de vol, à gauche, un terrain d'aviation annonce la proximité de la chèvrerie, signalée par une manche à air pour la circonstance. Atterrissage en PTS au-dessus du village où règne une effervescence inhabituelle : c'est journée porte-ouverte pour découvrir les chèvres, les fromages et autres produits locaux.

Toute l'équipe, renforcée par les épouses, les amis, se rassemble sous le chapiteau dressé dans la cour de ferme, animée par les visiteurs et les commerçants ambulants qui font l'article de leurs préparations culinaires.

L'après-midi, à cause de la dégradation prématurée du temps, il a fallu plier le matériel et rentrer en voiture, sous la pluie.

Conclusion : pour le paramotoriste, le brouillard se lève toujours trop tard et la pluie arrive toujours trop tôt.

La patrouille

Tous les samedis, c'est l'entraînement incontournable de la patrouille. Les ailes évoluent en formant tout d'abord, des groupes binaires qui vont se rassembler en figures géométriques.

L'envol, parlons en l'Tous en ligne, moreurs tournant au ralenti, les décollages se succèdent à quelques secondes. En deux minutes, toute l'équipe est en l'air, deux par deux les ailes se rapprochent peu à peu du leader. C 'est l'annonce d'un passage de défilé. Surveiller l'étagement, le retrait... Accélérer, ralentir... Monter descendre, pour réaliser une figure parfaite vue du sol est très éprouvant. Au début, les vols ne durent que quelques minutes. Le temps et les efforts donnent progressivement de l'assurance dans le groupe qui se sent de plus en plus en sécurité.

Les atterrissages au moteur sont dans le style du départ, appropriés en essayant de rester en ligne. Le travail et la perséverance qui se degagent de la troupe sont autant de signes despon de voir prochainement de beaux spectacles.

Avis aux caméramen vidéo, photographes, amateurs ou professionnels bénévoles, qui pourraient faire des clichés pour le Press-book.

La fête d'Auvers...

Pour ceux qui voulaient en découdre avec Eole, le dieu du vent, la journée fût pleine de surprises. Après un parcours dans les chemins escarpés et les champs, une piste de décollage s'offrait enfin aux pilotes qui devaient survoler Auvers Saint Georges où se déroulait la brocante annuelle. Hélas, le vent d'Est était trop fort pour la parade de paramoteurs et il fallu se résigner à rester au sol. Pourtant, le soleil était bien là!

A la fin du repas, servi en plein air pour 17 personnes chez Jacques et Pierrette, une idée circule : c'est un temps idéal pour partir vent dans le dos...Ce qui fait qu' à 16 heures tous les pilotes sont prêts à décoller d'un champ à côté du terrain de foot d' Auvers...Mais les courants d'air sur le terrain font des caprices et décoller n'est pas facile! Après quelques abandons, le départ en voltige plus



qu'acrobatique de Claude et la perspicacité de Franck, Jacques et Petit Patrick prennent la direction du Sud-Ouest. En un rien de temps, ils sont déjà loin. Deux heures après, ils se sont posés pour éviter la panne sèche, et comme chacun s'était un peu calmé de la soif de voler, tout le monde est rentré par la route, après que les équipes au sol aient récupéré tout le monde. Il était 21 heures à la fin de cette expédition imprévue.

Si vous désirez acheter du matériel d'occasion, renseignez-vous auprès de Jacques, il a peut-être quelque chose à vous vendre...

Du côté de Cosne sur Loire

Au coin du zinc du côté de Cosne sur Loire
«-Le Paris / Dakar vous connaissez ?

 Oui, bien sûr! Ca commence à être rengaine, et puis c'est loin. Y en a que pour eux à la télé, mais moi je ne regarde



pas

-Et Colombey les 2 Eglises / Vierzon ça vous vous dit quoi ?

-Ah! Et bien ...c'est un truc de... paramoteur qui a fait parler beaucoup dans les chaumières, mais par contre, on a rien vu à la télé... Et pourtant!...

Ils se sont regroupés la veille au soir vers les 17H après la semaine de boulot. Toute une équipe de pilotes, 9 au total, plus les accompagnateurs et accompagnatrices regroupés en quelques voitures et remorques. Ils ont pris la francilienne, direction Chaumont par l'autoroute A26. Le



Jacques vous rappelle que si vous achetez votre équipement auprès de Essonne Paramoteur, vous pourrez, si vous le désirer, vous inscrire au club « Les Copains d'Eole » et profiter ainsi d'un perfectionnement gratuit.

Essonne Paramoteur vend aux membres brevetés du club, à jour de leurs cotisations, tout le matériel ADVENTURE, VLD, ainsi que toutes voiles avec une réduction de – 10%.

Luc, toujours disponible sur le terrain, tient le stock des pièces détachées les plus courantes, ainsi que le ravitaillement en huile CASTROL TTS, et quelques outils en prêt...

voyage a été long, à l'arrivée, l'hôtel était fermé et ils se sont couchés vers 11h 30 du soir

-Ouais ! mais le lendemain, grasse matinée ?

-Pour les gérants de l'hôtel, c'est sûr. Ils ne se sont même pas levés à sept heures du matin pour le petit déjeuner! L'équipe a retrouvé d'autres participants et tout le monde a pris la route pour Colombey les 2 Eglises, le ventre un peu léger.

-Colombey...La ville du Général?

-C'est ça même. Ils ont trouvé un champ, un peu pierreux, descente dans le sens du décollage, face au soleil. Il n'y avait pas un nuage dans le ciel, pas un curieux à terre !Sur treize qu' ils étaient, douze ont décollé...

-Tant mieux, peut-être, treize, ça aurait pu porter malheur!

-En tout cas là-haut, il paraît qu'il y avait du vent, et il fallait mieux l'avoir dans le dos pour avancer. J'en connais qui les ont vu audessus de Clairvaux...

-Ah oui! Là où il y a l'abbaye?

-Si on veut!... Après, ils ont survolé Châtillon sur Seine. C'est rudement boisé dans le coin, mais ça doit valoir le coup d'œil dans la région.

 -Je connais quelqu'un qui les a vus atterrir après Monbard

-Ah oui! Dans un champ sur le bord de la route. Ils ont fait le plein et sont repartis comme des moineaux vers Avallon. C'est chouette aussi par là! Ils ont vu le Cousin.??? -Ben, la rivière qui passe à Avallon! Après, ils ont fait Vézelay et se sont posés du côté de Clamecy, le long du canal du Nivernais. C' est dense en forêts par là aussi.

 -C'est l'industrie forestière qui prévaut dans la région, et ce n'est pas pour rien.

-Là, ils se sont posés pour faire un piquenique, le plein et, hop! en l'air, direction Varsy, puis Cosne sur Loire, la centrale nucléaire. Ils ont traversé la Loire au-dessus des sablières vers Sancerre et ses vieilles maisons au milieu des vignobles. Ils se sont posés avant Bourges pour refaire le plein.

-Et ils n'y a pas eu de panne?

-Bof! des petites misères, avec des atterrissages dans les champs. Mais pas vraiment d'abandon. En tout cas la motivation était générale aussi bien pour les pilotes que dans l'assistance au sol.

De Bourges, ils sont repartis pour Issoudun, mais d'autres sont partis sur Vierzon parce qu'ils avaient entendu parler d'un restaurant qui fait une super choucroute! Ils ne reculent devant rien ces gars-là, tu sais? Ensuite coucher à minuit pour se lever à 7 heures le lendemain.

-Ah, c'est pas un métier où ils rigolent tous les jours, ça c'est sûr!

-Le lendemain par contre, ils ont cherché des terrains pour poursuivre la randonnée, mais le brouillard les a cloués au sol. En fin de matinée, il faisait beau mais le vent s'était levé et il a fallu qu'ils rentrent sur Paris.

-Ca fait combien de kilomètres en l'air ?

-Ben ...environ...340 . C'est pas rien vous savez ? -Bon! au revoir. Au fait! c'est quand la prochaine sortie? Histoire de les voir passer, c'est chouette!»

La chaîne d' appels

Le principe est simple. Son fonctionnement a été testé, son efficacité assure un rendement de 75%.

Toutefois, un maillon faible peut enrayer la diffusion des informations. Pour cette raison, si vous changez de numéro de téléphone, si vous ne voulez plus adhérer au principe, signalez tout changement lors de votre prochaine inscription au club. Si vous avez une préférence pour communiquer avec un des membres, signalez —le également pour faire un groupement. De même, le cas échéant, communiquez votre E-mail pour recevoir ou échanger des infos, des photos tout au long de l'année.

Patrick: plescaudron@tycoint.com

Le Tour de Paris....

Le week- end de la Pentecôte, Jacques, Baptiste et Patrick, se sont retrouvés à six heures du matin, en compagnie de pilotes des équipes Adventure pour tenter de faire le tour de Paris. L'assistance requise au sol était assurée par Jean-mi et Séverine. Après une longue attente, le brouillard s'est dissipé et ce sont treize pilotes qui ont pris leur envol pour contourner l' impénétrable CTR2, sur près de 220 km de circonférence. Ouatre étapes prévues .La première nous entraîne vers Feucherolles ,(78). Sous nos pieds, les images du sol défilent à un rythme accéléré, il y a tellement de choses à voir : le golf de forges les bains, les châteaux du Marais, de Chevreuse, de Grignon. Puis apparaît Saint Quentin,

Challenger que nous contournons plusieur fois pour la photo, avant de survoler l Grand Canal et ,surprise, le jardin potage du château de Versailles. Il est neuf heure: le soleil a fait sa pleine apparition su l'aérodrome de Saint Cyr, à gauche, puis celu de Chavenay à droite. Enfin après avoir long Plaisir ,le premier atterrissage se fait dans u champ ou nous retrouvons notre équipe suiveus qui a dû « ramer » pour arriver en même temp que nous. Le plein est fait, et cap... sur Poissy la traversée de la Seine à Conflans Saint Honorine, capitale des bateliers, Pierrelaye et l forêt de l'Isle Adam. Guy Léon Dufour, l patron d' Adventure, a remis à chaque pilot une carte de navigation, mais tout le monde s'e remet à Emmanuel qui suit la route avec son (PS. La vue est tellement extraordinaire! Il suff de tourner la tête pour voir , en prime, la Tou Eiffel, le Sacré Cœur, Montparnasse... C'es l'arrivée au domaine de Lassy, propriété du C. d'Air France où nous faisons un atterrissage su le terrain de rugby, sur la cible installée pa l'équipe au sol, de préférence...

Après un bon déjeuner, le vent d' Est s'étant levé quelques participants et nos trois compères ont laissé repartir six pilotes. Gérard qui s'est décidé un peu tard, ne fait pas chauffer suffisamment son moteur. Il se retrouve avec un gonflage super, mais son moteur cafouille. Après une longue course, il décolle et simultanément, il se retourne, cassant une hélice et le chassis de son chariot est bien abîmé : il doit abandonner. Pour ceux qui sont partis, les rouleaux et le vent de travers est difficilement supportable , ils doivent se poser dans les champs et attendre que les éléments se calment...

Vers le début de la soirée c'est un nouveau départ. Finalement, ce sont deux pilotes qui ont réussi à boucler le tour de Paris aux environs des 22h. Sacré journée tout de même pour nos trois compères et leurs accompagnateurs.

La leçon à tirer de cette journée tient dans le fait que tourner en rond dans la même journée, nous expose vraisemblablement à voler la moitié du parcours avec un vent de travers ou de face, ce qui est peu performant pour la distance. Seule, La richesse du panorama parisien, justifie cette belle randonnée.



RANDONNEE PHOTOS DES CHATEAUX DE MEREVILLE A VILLEREAU...

Malgré la mauvaise météo de la semaine, la décision est finalement maintenue : " on fait ! "

Dimanche, 10 heures 30, huit participants sont prêts à partir sous l'œil bienveillant de notre instructeur, assistés de l'équipe technique au sol. Le temps est lumineux vers le sud-est et le ciel est couvert à l' ouest. Le vent apparent est modéré sur la base... Un moteur démarre qui donne le signal du départ. C'est " Petit Patrick " qui part, faire le fusible en quelque sorte. Il semble « scotché » par un vent contraire. Malgré quelques gouttes qui s'éparpillent par ci et par là, Gérald décolle, suivi par Séverine, Patrick (le grand), Wilfried, Dominique, Gilbert et Salva . Equipés d'une carte de route ou d'un appareil photo, tout le monde met le cap vers l'éclaircie qui se maintient devant. C'est un grand jour pour Gérald et Wilfried, nouvellement brevetés. Ils sont toujours restés en vol local jusqu'à présent. Toutes les ailes se suivent sur une traîne de quelques kilomètres et convergent vers le premier objectif : le Château de Bezonville. Le vent du 140° est frais, il ralentit la progression et il ne faudra pas voler trop haut pour arriver à l'heure au restaurant. Au sol, voir de grandes étendues de champs fraîchement labourés est très sécurisant en cas d'atterrissage forcé. Les lièvres et les chevreuils ne sont pas rares en cette saison. La chasse bat son plein. Nous sommes les amis des chasseurs, car ils lèvent la tête à notre approche et nous font des signes de la main ... Pendant qu'ils ont les yeux en l'air, c'est autant de répit pour le gibier qui prend la poudre d'escampette! Nous sommes aussi les amis des animaux!

C'est généralement dans des bosquets que sont édifiés les châteaux, à l'abri des regards indiscrets. En prenant de l'altitude, le Château de Bezonville et ses dépendances apparaissent pour être rapidement cadrés dans le viseur ... Clic! C'est dans la boîte... Changement de direction, vers les Essarts, là plus loin, en plein champs. Ca discute un peu au sol, devant le château, pendant que nous découvrons la propriété... Nouveau changement pour Bondaroy et le Manoir de la Taille. Le vent de côté laisse présager une dérive qu'il faut estimer rapidement: un carrefour... un château-d' eau... un toit isolé... un plan d'eau qui



se dessine quand on approche... Clic! Puis direction Denainvilliers en contournant Pithiviers. Le château est au centre du hameau . C'est en volant au 80° vers Yèvre le Châtel que la radio crépite:

- " Ici Gérald, il me reste un litre d'essence ! ...
- Il faut que tu te poses à côté d'un carrefour...
- Ici Salva, je dois me poser aussi, je suis à côté de Gérald...
- Pas de problème, ici Jacques, au sol, je vous récupère dans 2 minutes..."

Le château féodal de Yèvre contraste avec les châteaux renaissance que nous avons vus précédemment. Il domine la ville. Plus loin, les ruines de La Neuville resteront mystérieuses pour certains. Enfin, le château de Rocheplate, bien situé dans la petite vallée verte d'Aulnay , au bord de la rivière, annonce le prochain atterrissage sur le terrain de Villereau où notre hôte nous attend. Sur les huit pilotes du départ , six parviennent à l'arrivée. Le matériel est rangé , "aux p'tits oignons ", dans un hangar. Notre hôte nous fait découvrir son rutilant gyrocoptère de série.

Enfin, réunis autour d'une grande table, plus de stress, mais une chaude ambiance qui fait disparaître les derniers frissons. La satisfaction est générale. Pilotes et accompagnateurs échangent leurs impressions. Vers 16 heures, malgré l'envie de rentrer par la voie des airs, il faut se

résigner: le ciel s'est couvert, le vent souffle trop fort, il tombe quelques gouttes... Il faut rentrer par la route, et faire appel à notre Joker: Franck et sa remorque. En l'attendant, la vente des oignons marche bien chez notre hôte. Les sacs d'oignons remplissent le



coffres de voitures.

Franck arrive, le matériel est bien arrimé, c'est le retour au terrain...

Malheureusement, il n'est de bonne compagnie qui ne se sépare... A bientôt les gars! Des journées comme çà, on en veut encore...

ATTENTION ! ...

Si l'école Essonne Paramoteur n'a aucune nouvelle d'un élève pendant six mois, le contrat de formation sera rompu. L 'élève qui désire malgré tout reprendre sa formation, devra s'acquitter d' un nouveau contrat.



Merci à Baptiste et à Gilbert qui ont eu la bonne idée de réunir les membres du club et de l'école autour d'un barbecue par une fraîche soirée du mois de mai. Merci également pour tous ceux dont leur discrétion ne permet pas de citer le nom, mais qui sont venus avec apéritifs, gâteaux, café et autres « médicaments » que nous avons consommés avec modération ...

Journée ciblée sur Méréville

En roulant sur la nationale, quelques gouttes de pluie tombent en créant, un peu plus loin, dans les champs, un arc en ciel. Bon présage pour la suite... On est superstitieux ,plutôt optimistes chez nous. Ca favorise le psy...

Il est 14h, le petit groupe présent sur le site semble bien décidé à ne pas avoir fait le déplacement pour rien . Au-dessus de la base, le soleil a vite repris l' avantage. Le terrain est gras , mais nous sommes en fin de saison et, pour qui a participé à quelques sorties avec le Club, on peut dire qu'on a vu pire! Le vent est faible et régulier : autant en profiter!

C'est dommage que la participation reste limitée : Claude, Patrick et Patrick (rien à voir avec Dupond et Dupont...)Wilfried, Dominique. Les jeunes élèves sont avec le public, beaucoup plus nombreux. Il ne

reste plus qu'à assurer.
Premier point fixe : c'est
Claude qui va partir, face
volle. Son nouveau moteur
le propulse avec style vers
la vallée. C'est le début
d'une série de virages avec
différents atterrissages.



Tout d'abord, au moteur : il faut l'arrêter quand les pieds touchent le sol, le plus près de la cible de préférence. Nouveau départ pour une PTS : le moteur est coupé là-haut puis il faut descendre en décrivant des 8 vers le point d' aboutissement, juste avant la finale. Sans attendre, décollage pour une PTU : il faut couper là-haut, vent dans le dos, regarder la cible qui se trouve à droite au sol, virer à 90° vent de travers, puis encore 90° vent de face droit sur l'objectif. Chacun, en l'air, prend la file d'attente, et donne le top à Jacques pour la descente et l'enregistrement de la performance. Jacques et son assistant armés d'un décamètre vérifient la précision au centimètre près... Il faut dire qu' avec le gratin qui figure au tableau, tout se joue dans un mouchoir de poche, à proximité de la cible... Le détail de l'épreuve, c'est peut-être que se

poser, se retourner face voile, redémarrer et repartir sans que l'aile ne touche l'herbe humide, a pu faciliter les décollages. En tout cas, tout s'est déroulé en un temps record! La dernière épreuve commence, pour faire une PTI: moteur coupé, à 150m de haut, il faut se poser en ligne droite, directement sur la cible... Finalement, le plus dur consiste à compter les points, et Jacques regrette d'avoir oublié sa calculette!

C'est fini, mais tout le monde reprend l'air en restant en vol local. Il fait un temps idéal : pas de turbulence, ciel dégagé, comment ne pas résister ? Par contre ce sont les pilotes qui sont couverts : à 150m il fait 9°C!

Le soleil décline vite en cette saison. il va être 17h et, dans quelques minutes, il fera nuit. Il est temps de se poser pour plier avec, comme cible : le Téléthon!



Le Téléthon...

Voler en se relayant pour maintenir une aile en l' air pendant huit heures par jour, nécessite réellement une organisation et l' engagement de toute une équipe motivée pour réussir tant sur le plan logistique que sur la performance des pilotes.

La base vie aménagée en bordure du terrain est équipée d'un camping car chauffé, il fait trois degrés dehors. Contre le auvent , un barnum prêté par la commune abrite des tables et une urne pour les dons. La ferme de Boigny , qui constitue l'un des jokers du club répond toujours efficacement pour gérer les imprévus de dernière minute : transport de matériel, groupe électrogène, bois de chauffe, etc...

Dès neuf heures, le premier des treize pilotes prend l'air pour faire le tour de Méréville. Jusqu'à 17 heures, il suffira de lever les yeux pour voir une aile dans le ciel mérévillois. Après trente minutes de vol, juste avant l'atterrissage, une aile décolle et prend le relai. Le pilote qui atterrit vient vite faire part de ses impressions en se réchauffant auprès d'un grand feu entretenu pour la circonstance. A l'issue de ces deux jours, c'est incontestablement une réussite pour les organisateurs, un bel exploit pour les pilotes qui ont bravé le froid et la grisaille. La récompense était au rendez −vous puisque les dons collectés s'élèvent à la somme de 2245 €. Le rendez-vous est déjà acquis pour l'année prochaine, en vue d' un nouveau record !

Clin d'oeil...

Depuis trois ans qu'il est toujours présent, toujours disponible avec sa bonne humeur, il a volé 6 fois...

Son brevet ? ce n'est pas pour demain! Il y a tellement à faire, ici en bas!

Rassurer les élèves. surveiller, aider au pliage des ailes, faire la police sur le terrain. Ah ! c' est pas un métier où on rigole tous les jours (sic).Quand les mouvements s' intensifient à l'approche des retours de ballade. c'est encore lui qui prend la radio pour faire la « tour de contrôle » Demandez-lui des pièces de rechange : l' huile de mélange, les bougies, ça n'est pas un problème, Un pot d'échappement? Un



joint de base ? des membranes de carburateur, une hélice ? Vous êtes du club ? Ca fait - 10% . En réalité ça fait beaucoup moins, si on tient compte du temps et des frais économisés en évitant des voyages sur Paris. Un équilibreur, une pince à lier, une clé dynamométrique en prêt, là, tout de suite? Ca n'est pas un problème non plus. En un mot:

- Luc, s'il n' existait pas ? il faudrait l' inventer!



Une carte au 1/100000, en couleur s' il vous plaît! Une boussole, un chrono, et un rayon de soleil ouaté de début juin.

Quoi de plus pour faire la tournée des moulins de Maisons jusqu' à Viabon? Ah, si! une pause pour le ravitaillement des pilotes et des machines, car il faut une bonne journée pour faire le circuit dans lequel viennent s'ajouter trois moulins l'après-midi, avant le retour.

Ce sont 8 pilotes qui prennent le départ le matin, séparés par quelques minutes entre les

décollages. L'avantage des derniers consiste à prendre les virages à la corde pour voler « à vue » des collègues qui eux, naviguent à l'estime...

L' important reste de participer, ce qui contribue toujours à une progression favorable à l'expérience de chacun.

Au sol, l'équipe d'assistance technique et logistique sera performante pour intervenir en cas de besoin, mais aussi pour le pique-nique prévu sur le terrain de Viabon. Tous les participants sont à l'arrivée, après un vol de 1H30 environ. Les réservoirs sont remplis à ras pour plus tard...C'est pour les gosiers des pilotes qu' il a manqué de carburant! Enfin, la logistique a su faire prévaloir la sécurité et c'est un signe de professionnalisme!



A propos de la patrouille...

La patrouille du club les Copains d' Eole est l'émanation de l'école de pilotage : Essonne Paramoteur basée à Méréville. Son instructeur est Jacques, acquis à la cause des amateurs passionnés par le rêve d'Icare : voler pour s'évader de notre société labyrinthe.

Ses membres pilotes et assistants, sont aussi des passionnés désireux de faire partager leur loisir pour le plaisir des spectateurs restés au sol. Evoluer en groupe rapproché est très technique et nécessite beaucoup de travail.

Progresser en assurant un spectacle de métamorphoses riches en figures géométriques sur fond de ciel, constitue un objectif conciliant un grâcieux mélange de spectacle et de loisir.

Entretenir le rêve et pourquoi pas, éveiller de futures vocations, voilà une des raisons d'être de la patrouille.

Les préparations et les décollages peuvent se faire soit à proximité du public, soit à quelques kilomètres. Un champs tondu dégagé de tout obstacle, face au vent est idéal.

Les turbulences doivent être faibles à modérées. Souvent pendant la période estivale, il est agréable de voler avant 11 heures et à partir de 18 heures

Un défilé avec une sonorisation est possible.

Le vent doit être inférieur à 25 Km/heure. Après un premier passage, la patrouille retourne se positionner de préférence face au vent, pour la présentation suivante. Le spectacle dure environ 45 minutes.

L'après-midi, un seul moulin a été photographié. Les turbulences estivales ont eu raison de la précision des boussoles et les participants qui se sont crus dans le « Triangle des Bermudes », ont préféré se poser pour faire un dernier plein de carburant avant de rentrer sur Méréville, cette fois en se croyant sur des « Montagnes Russes » tellement les ascendances étaient actives.

Vers 18 heures tout le monde s'est retrouvé, sur la base, souriant, satisfait d'une journée bien remplie.

Les plafonds

Belle journée de cumulus sur la base. Même s'il y a un peu de vent, c'est une journée favorable pour *faire un* plafond. Mais ici, rien à voir avec : « Lessiver...Essuyer...Peindre au rouleau ou à la brosse... ». C'est plutôt : « Courir, bras hauts, accélérer monter...Monter... Toujours plus haut, plus haut que les collègues, en tout cas ».

- Alors? je vous ai vu là-haut...
 C'était bien? J'imagine. Vous devez en voir des choses... C'est comment alors?
- Comme ça, tout de suite ? J'ai encore la tête pleine d'images et de sensations qui sont encore désordonnées dans mon esprit.

n'arrête pas...

- Les champs de colza, le château de Méréville. On voit loin?
- Eh bien! Il fait frais parce qu'on perd 7,5° C pour 1000 mètres, et j'étais à 1840 mètres.

Il faisait 11°C.

 En effet, ça fait haut . Ben oui, c'est ca !!!

J'ai les doigts toujours frais. Je n' ai pas encore vraiment la tête sur terre, comme on dit. Les champs, le château, je ne m'er rappelle pas vraiment. Par contre, les accélérations comme si j'étais dans un ascenseur, ça oui, j'en ai vécu quelques unes. Les nuages blancs /gris qui se rapprochent et semblent tout près prennent un aspect menaçant. Ils m'attirent comme un aspirateur, mais ils sont toujours plus hauts. Les gaz, il faut baisser les gaz !... Ca va mieux, le variomètre se stabilise et je descends. Pas tout de suite, il faut monter : 1000 mètres c'est pas assez. Sous mes pieds, je ne vois plus le terrain ? Méréville, Monnerville se touchent presque. J'aperçois Jacques, plus bas, qui vient de trouver une « pompe » du côté de Guillerval. Il monte à une vitesse impressionnante. Ma parole, il a trouvé un escalator!

1400 mètres, un coin de ciel bleu. L'appréhension qui me hantait a disparue : le soleil a un effet chaleureux et rassurant. Les autres participants sont en-dessous... C'est bon pour le classement.

Un gros nuage au front gris approche et voilà que je remonte. Je coupe le moteur, j'entends le vent dans les suspentes. Je commence à être préoccupé, là tout seul, isolé à 1800mètres ... J'ai un peu peur de l' inconnu, je suis monté sans m'en rendre compte, occupé que j'étais à chercher d'identifier des repères au sol. Partir, il ne faut pas rester là. C'est le moment d'essayer les « z'oreilles », à cette hauteur , il n'y a pas grand risque. Ca marche... le nuage est passé, je peux prendre un peu de temps pour profiter du silence en décrivant de longues boucles. La descente se prolonge et j' observe mon variomètre en faisant des petites manœuvres, avec les freins, avec les trims, sans les trims...Chaque challenge apporte son lot de connaissances nouvelles et répond à nos questions.

Au fait, mon interlocuteur ? Il est plus loin, là-bas avec le groupe. Pendant un instant je l'ai oublié en m'isolant dans mes pensées. Du coup, je replonge mes pensées dans mon catalogue d'images! Pour les élèves pilotes, non titulaires de théorique, « tronc commun ». Des sessions de révision seront effectuées le week-end précédant la date de l'examen. Néanmoins, il est nécessaire de s'inscrire auprès de Jacques pour qu'il puisse organiser le cours en fonction du nombre de candidats.



BRAVO! BRAVO!

Les "Lâchers" 2002

- Gilles Michnicwz
- · Thierry Blot
- · Philippe Pernet
- · Wilfried Joubert
- Bruno Lejeune
- · Franck Lejeune

BRAVO! BRAVO!

Les "Brevetés 2002"Jacques Guibert

- Alain Calinat
- Alain Colinet
- Gérald Lescaudron
- François Pasquier
- Wilfried Joubert
 Bruno Lejeune
- Franck lejeune

Pensez régulièrement aux règles de sécurité, et mettez-les en application lors de vos vols.

- On double par la droite…
- Priorité à celui qui atterrit...

Lorsque la patrouille est en formation de défilé, elle est toujours prioritaire...

Les EOLES

En 2003, un week-end sera consacré aux EOLES... (passage d'épreuves)

Pour mémoire, il existe 3 niveaux d' Eoles

- Bronze
- Argent
- Or

Les titulaires perçoivent un écusson brodé reconnaissable par tous. Il permet à celui qui le porte, de faire profiter de son expérience et de ses connaissances à un Copain d'Eole de qualification inférieure.

Le site internet de Essonne Paramoteur est en cours de remodling. A bientôt sur le web...

JACKADI

Comme l' an passé,lors du premier week-end volable, Jacques vérifiera la validité des dossiers pour chacun :

- L'assurance ;(remettre les feuilles jaunes). Il est recommandé d'être assuré RC + IA sur le terrain.
 Si vous désirez effectuer les manifestations organisées par le Club: championnat, patrouille, etc... l'assurance A.I.R. est recommandée.
- La carte d'identification et la date de validité
- Le règlement de la cotisation au Club, qui reste fixée à : 20 €
 (Pour faire partie du club, il faut être

affilié FFPLUM)

Le droit d'utilisation du terrain à Essonne Paramoteur ,qui reste fixé à :

70 €

sécurité sécurité sécurité

Plus jamais cela sous peine de renvoi du terrain et du club...
En juillet 2002, deux pilotes vont voler sous un cumulonimbus. Ils arrivent par miracle à échapper à l'aspiration et s'en tirent indemmes avec une grosse frousse!!

RAPPEL :en présence d'un cunimb, il faut se poser de suite. Ne pas s'en approcher de moins de 15 Km.



Dans le ciel de Méréville

SURVOL SURVOL SURVOL La société de chasse située au sud de Méréville se plaint parfois que des paramoteurs poursuivent biches et chevreuils... Jacques signale que nous ne sommes pas seuls à voler dans la région. Il a signalé au gardechasse qu'en cas de dépôt de plainte, il est nécessaire de prouver l'identification de l'aile. sa couleur, et l' heure de vol. Par ailleurs, il convient de rappeler ici que pour tenir compte de la fréquence de nos mouvements au voisinage de la ville, notre club a convenu que le survol de Méréville est interdit.

LES 2 LITRES!

Beaucoup de participants pour cette journée ensoleillée.

Il s'agit de faire le plus grand nombre de tours, en décrivant un triangle borné par des croisées de chemins et le petit bois près du terrain. Le seul détail consiste à ne mettre que 2 litres de carburant dans le réservoir.

C'est Luc qui est chargé de veiller à l'intégrité des concurrents : il faut commencer par vider les réservoirs, puis faire les mélanges dans un bidon qui sert de référence pour tous. Chacun surveille les gestes des autres : le bidon doit être d'aplomb, le liquide au bon niveau ...

... Ca s'est passé en septembre 2002... Quelques pilotes sont regroupés au sol, avec l'espoir de voir le brouillard matinal se dissiper. Un peu à l'écart, un pilote décolle sans l'autorisation du responsable du terrain, présent sur les lieux. Il se perd , bien sûr, et se pose à proximité d'une ferme voisine. Comble d'erreur, sans doute pour « garder la face », après quelques minutes de pose, Il décolle à nouveau pour revenir sur le terrain, toujours dans le brouillard ! Par chance, il n' a percuté, ni deux lignes à haute tension, ni un hangar dans lequel se trouvaient des témoins. Ceci n'est malheureusement pas une référence à suivre, et ce pilote a reconnu son erreur, mais à quel risque ?

RAPPEL!

Pour voler en VFR, il faut un minimum de visibilité de 1,5 Km et être hors des nuages, toujours en vue du sol. La seule astuce, c'est de stocker son jerrican à l'ombre avant de faire le mélange!

Quand le moteur s'arrête, il faut, en outre, se poser le plus près possible de la cible, ce qui rajoute des points. Celui qui se pose en dehors du terrain est éliminé. Toutes les activités du club contribuent largement à la progression technique des participants qui se sentent plus sûrs d'eux pendant les vols. De plus, ces réunions favorisent les échanges et participent à maintenir les liens de camaraderie entre les adhérents.

Les boucles se succèdent en déclenchant leurs lots de petites surprises : Jean-mi, Baptiste, et Dominique se posent dans les champs ! Panne d'essence... Petit Patrick bat le record des tours en faisant 2 boucles de plus que tout le monde. C'est le héros du jour !

Pour écrire :

Ecole Essonne Paramoteur Club Les Copains d'Eole 107 chemin du Guette Lièvre Auvers Saint Georges 91580 ETRECHY

Tél: 06 08 92 05 02

E-mail jacques.rocherieux@wanadoo.fr Site web <u>www.essonne-paramoteur.com</u> Animateur du site : Gérald

Tél: 06 1180 25 27

E-mail gerald.lescaudron@jcdecaux.fr

Rédacteur / Presse : Patrick Tél : O6 16 01 70 32

E-mail plescaudron@tycoint.com

Ne survolez pas les tracteurs, routes et voitures en très basse altitude, à moins d'y avoir été invité par un geste de sympathie du sol.



Cette revue a été réalisée à partir de vos photos, de vos témoignages ou de vos récits...

Dès à présent, pensez à prendre des photos originales et de qualité pour préparer les prochains articles du club et pourquoi pas de la presse. Nous avons été publiés dans le journal Le Républicain, Vol Moteur, et d'autres encore...

Nous allons avoir quelques minutes d'images sur France 2 à l'occasion de la nuit du Généthon en mars 2003.

C'est là une forme de reconnaisssance de notre entente amicale qui se distingue par l'action de chacun.

La formule connue reste d'actualité : l'important c'est de participer.