

3€

# La feuille d'

Janvier 2004

# Eole

6<sup>ème</sup> édition



- . Le mot du président
- . Vol vers Chamerolles
- . Portes ouvertes à Boisminard
- . La tournée des Moulins
- . Le trophée Luc Jacquot
- . RdV à Auvers st Georges
- . Le Téléthon 2003
- . Clin d'oeil
- . Jackadi ...
- . Les nouvelles ...





## Le mot du président

Six ans déjà, que nous avons ouvert la plate forme de Méréville Que de chemin parcouru! L'ambiance, l'accueil, l'activité, le dynamisme font que notre réputation de grand club paramoteur a largement dépassé les frontières du département. Il faut reconnaître que notre site internet aide également à promouvoir notre activité avec près de 3000 visites en six mois.

En ce qui concerne le bilan de l'activité 2003, nous pouvons le qualifier d'honnête. La sortie mensuelle a été pratiquement respectée. Les Fêtes au terrain, la Fête d' Auvers, et le Téléthon ont tenu leurs promesses. La Patrouille a évolué avec beaucoup de succès, à 8 pilotes lors de la fête d' Auvers. Petite ombre au tableau « Les cinq cents kilomètres » que nous avons donnés comme prioritaires, n'ont pas été tentés malgré une météo en général très favorable.

Un solide noyau de bénévoles s'est constitué, et une bonne dizaine de pilotes répondent « présent » pour donner un coup de main lors des manifestations. En espérant qu'en 2004 nous serons une vingtaine de bénévoles dévoués, ce qui pourrait permettre à certains de voler un peu plus!!

je profite de ce petit "mot du Président" pour souhaiter à tous , pilotes et familles une bonne et heureuse année, ainsi qu'une excellente santé.

Souhaitons également une météo favorable pour la nouvelle année afin que nos vols soient encore plus magnifiques.

A bientôt sur le terrain, si Eole, notre cher copain, ne nous cherche pas trop querelle.

Jacques Rocherieux

## VISITE à BOISMINARD

Samedi 31 mai , neuf heures. Neuf pilotes sont sur le terrain, font les dernières mises au point sur la carte, les mélanges , et les réglages divers...Il fait déjà 20°, le vent du 45° est presque nul au sol, et les décollages ne seront pas facilités par ces éléments.

Cette sortie correspond avec une opération "portes ouvertes" pour tout public à la chèvrerie. Visite du site, découverte des produits de la ferme et des produits de l'artisanat régional . Jeux pour les enfants, possibilité de repas sur place servi sous le chapiteau dressé pour la circonstance. Notre arrivée et atterrissage doivent créer l'animation pour les premiers visiteurs.

Tenue par Claudine et Denis METAIS, la chèvrerie se situe sur la commune de Nanteau sur Essonne 77760. Fabrication de fromages de chèvres, qui sont vendus à la ferme et sur les marchés de la région: Malesherbes, Bourron, saint Fargeau.

C'est tout un programme que de découvrir l'établissement, assister à la traite et à la fabrication des fromages...

## VISITE AU CLUB DE MARDIE

Pour marquer sa récente création, le tout jeune club d'Orléans - Mardié, dont le Président est Jérôme Pommier, a organisé un rassemblement de paramoteurs les 21 et 22 juin 2003. Situé à l'Est d'Orléans, entre la RN60 et le canal d'Orléans, l'accès se fait par la commune de Chécy, avant Mardié. C'est un grand champ rectangulaire, orienté Est/Ouest, dont l'horizon est caché à quelques centaines de mètres par des bosquets..

Notre club était représenté par 3 pilotes: Michel, Gérald et Patrick. Au total une vingtaine de pilotes, pour la plupart de la région parisienne se sont rassemblés autour de Jean Matéos, instructeur paramoteur agréé SFACT, pour le briefing commenté devant la carte des environs. La base ULM de Sandillon constitue le premier objectif de cette journée. Bien que plusieurs ailes soient déjà disposées au sol, le vent d'Est monte de plus en plus et le soleil cogne avec ses 29°C sur la troupe. Il est 10H30. La petite dizaine de décollages qui s'ensuit ne donne lieu qu'à des vols locaux, et deux pilotes seulement se risquent à traverser la Loire....

La journée est dominée par un soleil caniculaire et un vent qui ne mollit pas! Ce qui facilite les séances de gonflage, qui se poursuivent tout l'après-midi. Plusieurs fois Jean, l'instructeur, fait un petit vol pour tester les conditions, et ce n'est que vers 20H30 que quelques pilotes se risquent à nouveau dans les airs. L'attente aura été fatale pour les représentants d'Eole, et c'est après avoir vu une "tortue"avec un chariot biplace que nous décidons de mettre fin à cette journée.

Cinq pilotes prennent l'air derrière Claude qui est chargé de la navigation. Le temps est un peu brumeux avec une visibilité de cinq kilomètres environ. L'air est très calme et après une heure de contemplation de mosaïques champêtres et de villages paisibles, nous atterrissons devant quelques curieux à 30 Kilomètres de notre point de départ.

Quelque temps après, Dominique, Frank, Michel qui constituent le deuxième groupe font une arrivée remarquée.

Le retour se fait sans PetitPatrick dont le moteur "serre" peu après le décollage et Gérald décide de rentrer par la route pour rester sur une bonne image de son vol matinal. Après un crochet par Sermaises, nous arrivons en local du terrain vers 17 heures. Claude , Frank et Patrick profitent des convections pour évoluer quelques minutes à environ 1200 mètres avant la descente finale sur la base...



## LES MOULINS

### Sortie du samedi 12 avril 2003

Dès le matin, la couverture nuageuse est totale avec des stratus et un vent sud de 15 à 20 km/heure. Huit pilotes et quatre accompagnateurs sont rassemblés pour modifier le programme, car si voler est possible, suivre l'itinéraire programmé ne nous permettra pas d'avancer contre le vent avec une vitesse suffisante pour rallier notre premier objectif en une seule étape. Pourtant les cartes couleurs sont prêtes, les itinéraires sont déjà tracés avec le repérage des châteaux d'eau et des alignements. Enfin, c'est avec regret que nous décidons de nous rendre en voiture sur la base de VIABON, qui était notre première étape. Sur place, nous décidons de faire un vol local vers le Moulin du paradis situé sur la commune de SANCHEVILLE.

Le terrain de VIABON comprend une piste en herbe, un hangar abritant des ailes delta et des multi-axes ainsi qu'une base vie avec salle à manger. Notre hôte est très accueillant. C'est avec beaucoup de gentillesse qu'il nous présente sa base et nous donne quelques consignes : sécurité oblige. Après un décollage groupé nous suivons

Claude qui a pris la carte pour rallier le village de SANCHEVILLE à environ 10 Km. Nous naviguons selon la méthode de l'erreur systématique: nous suivons la route, plus longue que la ligne droite, mais nous sommes sûrs d'arriver au but. Après le terrain d'entraînement militaire de BOUARD, que nous longeons à distance raisonnable, nous découvrons SANCHEVILLE avec un lotissement de maisons modernes et un terrain de sport. Le moulin est situé au nord sur un terrain engazonné. Il est entretenu comme s'il était encore en service et il ne manque plus que le meunier



### 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 l'acheminement des informations.

pour le faire tourner. La voilure des ailes est en lames de bois et pour l'instant elle est repliée. Après avoir contourné ce site nous prenons la direction de VIABON. Le temps n'a pas changé, et après l'atterrissage c'est le repli du matériel. Puis après un apéritif d'accueil, nous nous retrouvons dans la salle à manger pour déguster la paëlla préparée par la maîtresse des lieux. Pendant le repas notre hôte nous visionne une cassette datant d'une douzaine d'années sur les débuts du paramoteur. Puis Claude nous passe l'enregistrement de notre prestation au Téléthon 2002 tel qu'il a été diffusé sur France 2.

L'après-midi malgré toutes les bonnes volontés pour sélectionner un vol parmi plusieurs variantes, la pluie finit par nous mettre d'accord : il faut remettre la sortie à un autre jour ...

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

### Quelques rappels concernant les survols de certaines installations et d'agglomérations

**Le survol de certaines installations ou établissements par des aéronefs monomoteurs à piston doit se faire à une hauteur minimale de 300 m.**

Il s'agit :

- des usines isolées
- des installations à caractère industriel
- des hôpitaux et centres de repos
- des vols s'effectuant en parallèle à la proximité d'une autoroute

**Le survol des agglomérations doit se faire à une hauteur minimale de :**

- 500m pour les agglomérations dont la largeur moyenne est inférieure à 1200m
- 1000m pour les agglomérations dont la largeur moyenne est comprise entre 1200 et 3600m
- 1500m pour les agglomérations dont la largeur moyenne est supérieure à 3600m

## Randonnée vers CHAMEROLLES...

*Samedi 28 mars vers 9 heures du matin super beau temps avec vent d'est environ 15 km/h. 9 participants se regroupent autour de Dominique pour recevoir les cartes et demander des précisions sur le parcours.*

*Les accompagnateurs sont aussi regroupés et évoquent la route à suivre au sol pour rester groupés*

*C'est juste avant 10 heures toutes les ailes sont prégonflées face aux pilotes qui se sont alignés naturellement sur toute la largeur de la base. Le premier moteur démarre, chauffe doucement, hausse le ton en faisant son point fixe, puis c'est le décollage en fusible, surveillé du coin de l'œil par tous les autres qui rassurés de la belle manœuvre s'animent pour se mettre en l'air.*

*· En virant à droite, il suffit d'aligner la manche à air du terrain avec le château d'eau de Méréville pour faire route directement sur le dolmen de la pierre trouée. Le cap qui était au 210° sur la carte est en réalité au 180° sur mon compas, la dérive est donc de 30°.*  
*· Le chronomètre déclenché à l'aplomb de la manche à air atteste 2mn30 au-dessus du château d'eau distant de 2Km, le menhir est donc de 8 à 10 mn. Ma vitesse est d'environ 45Km/h.*

*La visibilité est d'environ 4 Km et c'est un temps*

*idéal pour faire de la navigation, car les pilotes sont obligés de suivre les étapes les unes après les autres pour voir l'objectif suivant.*

*En survolant une équipe d'une vingtaine de chasseurs occupés à faire du comptage de gibier, nous recevons un message radio nous demandant de prendre de la hauteur, ce qui est fait de suite, contre remerciements. Ca tombe bien puisque une ligne à haute tension se dessine juste devant conformément à la carte. Sur la fin du parcours, le dernier cap pour rallier Chilleurs positionne tout le groupe face au vent. Franck qui a un GPS annonce une vitesse d'environ 15Km/h. Patrick se pose en bordure de route : panne sèche ! Dans les dix minutes qui suivent Jacques est là et le ravitaillement est fait pour un décollage en pleine campagne.*

*Wilfried n'a pas pris le départ avec nous mais comme il habite près d'ici, il rejoint le groupe par les airs. Pendant que les premiers se posent à proximité du château de Chameroles. Puis c'est Claude qui se pose au coin d'un bois : panne sèche ! Il finit sa randonnée à pied avec son équipement sur le dos*

*Wilfried redécolle pour rentrer chez lui. Tous les autres, pilotes et accompagnateurs sont regroupés, Le matériel est plié, rangé, chacun est redevenu incognito. Le restaurant prévu n'est pas loin, la tête de veau qui nous attend n'a qu'à bien se tenir au chaud !*

### 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.

Quelques conseils pour manger le plat préféré de notre Président :

La tête de veau sauce gribiche (façon Copains d'Eole)

- Retenir une table pour 15 convives environ, réserver une date
- Prévoir le matériel indispensable, équipement, liquide et huile pour 2 temps, remorque, radio et GSM
- Choisir une belle pelouse bien verte et épierrée, du plateau de Boigny
- Quelques cartes, un chronomètre, une boussole pour éviter de trop tourner
- Quand le moment est venu, décoller en paramoteur de Méréville en direction du sud-est en surveillant la température de l'air. Prévoir la tenue de ski, le col roulé, les gants selon le goût de chacun (Nous sommes au début mars)
- Surveiller également la carte, la boussole. La dérive doit être au point pour éviter de se retrouver dans les choux
- Tourner de temps à autre pour survoler un site ou prendre une photo.
- Après 1h50 de vol bien surveillé, tourner une dernière fois au-dessus du château de Chameroles
- Contempler avec plaisir ses jardins à la française, insister selon son goût

- Se poser à proximité, plier, ranger le matériel et se changer
- Se rendre au restaurant de Chilleur-au-Bois où la table est dressée pour toute l'équipe
- Après l'apéritif, commenté des anecdotes du parcours, sentir la tête de veau qui parfume la table et se servir ...
- Déguster accompagnée de pommes de terre chaudes et d'un verre de la Cuvée du Patron.
- On peut en reprendre, mais pas trop.
- Si c'est bon, le repas laisse un petit goût, c'est ce qu'on appelle "le p'tit goût de revenez-y !"

Sur le chemin du retour, se dire que l'on a vraiment vécu une journée réservée à quelques privilégiés, un peu comme notre Président. non ?

Arrivée à CHAMEROLES



Jackadi 2004

Travaillez tout en jouant !!!

Cela signifie, qu'à chaque vol, il faudrait que vous vous donniez un objectif :

- trouver un point précis en nav en utilisant la méthode enseignée,
  - calculer avec précision sa consommation (trimé et détrimé)
  - faire les oreilles tous les dix vols
  - faire une seule oreille en conservant le cap
  - Travailler les touch (précision un mètre)
  - Essayer de piloter aux arrières, d'abord en palier, puis en finale, et enfin à l'atterro
  - Essayer d'aborder les thermiques par petites conditions
  - Travailler les atterros de précisions moteur coupé (précision 10m)
- Et si vous mettez en application ces conseils vous deviendrez :

"des tous bons"

Vol en solo de

Méréville à Mardié...

10 heures, le ciel est couvert mais "la météo du club" prévoit un vent à 11 km/h de secteur NO s'orientant dans l'après-midi au Nord avec des rafales ne dépassant pas 24 km/h. Toutes les conditions météorologiques semblent favorables pour essayer une grande ballade de Méréville jusqu'à la nouvelle base ULM de Mardié à l'Est d'Orléans. Après un appel téléphonique à Jean, l'instructeur de Mardié, pour les consignes locales, les préparatifs du vol sont lancés. "briefing" à la maison pour qu'en cas de pépin on vienne me récupérer et, par mesure de prudence, dépôt à mi-parcours d'un bidon d'essence au ca soù ...

15 heures, le matériel est en place, j'ai 9 litres de carburant dans le réservoir, le vent est maintenant bien orienté. 15h15, je suis en l'air, je contourne Méréville puis cap au 187 vers Teillay St Benoît où je peux éventuellement me ravitailler. Le vent arrière m'est favorable, les nuages me portent, je progresse le long de la D97 à une



moyenne de 45 km/h.

15h50 je survole mon dépôt de carburant, inutile de ravitailler, cap sur Mardié. A l'approche de Neuville aux Bois ça bouge un peu, il fait presque froid, les nuages pompent de plus en plus, je réduis les gaz pour rester à 150 m d'altitude. J'approche de la forêt d'Orléans, il faut maintenant monter et slalomer pour rester dans le cône de sécurité

Plus que 6 km, j'aperçois au loin les tours de refroidissement d'une centrale nucléaire ; pourvu que la DCA ne me prenne pas pour un kamikaze et ne me balance une salve d'exocet!

J'abandonne mon cap, et me dirige vers le terrain que j'identifie clairement, je vire pour me présenter face au vent à l'approche du terrain. Je suis à plus de 100 m d'altitude, les turbulences se renforcent, une rafale latérale me provoque une grosse fermeture, mon aile part à gauche toute, je relâche les gaz, je serre les f...freins, mon aile se calme, PTS, j'atterris sans dommage ... il est 16h30, il me reste 4 litres d'essence

Sur le terrain je fais la connaissance de deux pilotes de passage qui sillonnent la région en pendulaire. Nous présentons nos machines, je



Jackadi 2004

Le Maire de Guillerval, nous signale que nous avons créé des nuisances...

Alors, si nous survolons son territoire volons, au moins, à l'altitude réglementaire minimum.

Gardez en tête la réglementation, et je propose de faire, devant un bon verre de coca-cola des séances de "rafraîchissements": lecture des cartes Aéro, rappel MTO, mécanique du vol de base, exploitation des Notams; etc

fais figure de petit poucet. Ils emportent 50 litres de carburant pour voler à plus de 100 km/h pendant 4 heures. Après une petite sieste en bord de piste, je parviens, après cinq tentatives sans assistance, à redécoller pour faire un vol local. sur le terrain avec un membre du club

A mon retour, René, le maître des, crinière grise, la cinquantaine triomphante, arrive. Je goûte à l'alcool de poire "distillé maison" ... plus question de voler ni de conduire!!! De toutes façons, je suis rassasié d'air, de soleil et de paysages, j'attends que mon épouse vienne me rapatrier en voiture.

22h30, retour à la maison, la journée n'a pas été perdue.

Michel DePOOTER...

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.



## Jackadi 2004

Dans l'ensemble les règles de sécurité ont été bien respectés en 2003.

un seul incident a noter, un vol dans la zone du terrain de Montdésir.

Le pilote, un peu distrait sans doute, avait oublié qu'il y avait des avions dans ce secteur



En ville, les stands s'étalaient au soleil et les badauds arrivaient déjà pour profiter des derniers jours de l'été. Les rues étaient piétonnes pour l'occasion, ce fût avec prudence que nous prenions la route qui monte au plateau. Après que nous nous soyons étalés en ligne, et qu'une minutieuse préparation des ailes soit faite dans un chemin en bordure de champ, nous prenions l'air en nous rassemblant au-dessus de la plaine. Au nord, on apercevait Paris en devinant la tour Eiffel et la Tour Montparnasse se détachant de la brume matinale...

Puis, c'était le signal du départ et tout le groupe a suivi le leader en améliorant la position dans la formation. En contrebas, Auvers apparaissait et l'église devenait notre objectif situé en bout de la rue centrale. Qu'elle fût grande, la surprise des badauds, entendant le bruit de nos moteurs et levant la tête, en voyant toutes ces ailes en formation, passer et repasser plusieurs fois en décrivant plusieurs figures multicolores, constituant ainsi un spectacle exceptionnel. Au-dessous de nous tous étaient arrêtés, ébahis, la tête en l'air et faisant des signes amicaux. Puis c'est l'atterrissage sur le terrain prévu et de nombreux curieux sont au rendez-vous



pour la foire aux questions...Chacun s'y est prêté avec l'attention méritée. Les radios crépitaient et les pilotes partant de Méréville se rapprochaient du village avec la mission de photographier les maisons pour participer à une exposition photo à la mairie dans le cadre de la prochaine journée du patrimoine. Pour certains de nos collègues, c'était leur premier vol avec atterrissage en dehors de la base, ce qui est un événement dans la progression. Il faut dire que l'encadrement était assuré par les baroudeurs du club qui montraient le chemin en se posant les premiers face au vent. Il suffisait de faire la même chose ensuite. Tout le matériel était ensuite plié, rangé, aligné. Puis tous étaient regroupés autour de la banderole pour la photo de presse, avant de recevoir les félicitations de Monsieur le Maire qui avait donné le feu vert à cette manifestation.



Enfin, tous se retrouvaient chez Pierrette et Jacques qui avaient dressé un grand buffet préparé pendant de longues heures par notre hôte Pierrette.

Quelques invités avaient aussi prévu des gâteaux pâtisseries et rien ne manquait pour étayer ce repas en plein air. En fin d'après midi, quelques courageux prenaient l'air pour rentrer à Méréville en longeant Etampes. A signaler la seule panne de la journée avec Patrick dont le fil de bougie ne tenait plus en place et qui a dû rentrer avec la voiture d'assistance au sol.

Regroupés sur la base, chacun y allait de ses aventures avant de quitter le groupe jusqu'à la prochaine...

## RENDEZ-VOUS à AUVERS ST GEORGES



A la veille du 6 septembre, personne n'aurait imaginé que le temps serait idéal pour notre projet. Après la canicule, des nuages chargés de pluie avaient dominé chaque jour de la semaine. Seule la météo du club était restée optimiste.

La chaîne d'appel était mise à contribution et le samedi matin 8 pilotes de patrouille se retrouvaient à Auvers chez Jacques pour le briefing du vol au-dessus des stands de brocante et de foire; simultanément 7 pilotes se préparaient sur la base de Méréville pour faire une navigation qui devait les conduire, en moins d'une heure de vol, jusqu'au terrain de football d'Auvers aussitôt après l'atterrissage de la patrouille.

## LE TROPHEE ...

### LUC JACQUOT

" Je suis arrivé avec une heure d' avance, et il y avait déjà du monde sur le terrain ! " raconte Narcisse en déchargeant son matériel de la voiture. Tout en parlant il monte la cage protège-hélice sur son moteur posé en bordure du terrain

A proximité, une équipe monte le chapiteau qui doit nous permettre de prolonger la réunion, tard dans la soirée. Jacques, bien entouré, commente le programme de la journée qui va être longue... En fait, tout le monde vient aujourd'hui pour le rassemblement qui marque la reprise des activités du club après les vacances. C'est jour de fête, de challenge à l' ambiance bon enfant, et tous les pilotes et leur famille sont là pour passer un bon moment, a l'occasion du Trophée Luc Jacquot 2003. Les voitures arrivent toujours et ce sont une dizaine de pilotes qui sont maintenant prêts à décoller avec 2 litres de carburant dans leur réservoir pour réaliser un maximum de tours en contournant des balises locales. Après quelques minutes de vol, les pannes sèches obligent certains à se "vacher" en dehors du terrain. Heureusement, chaque membre du club a un saint protecteur qui sait le ramener dans le droit chemin.



Le beau temps est de la partie, le soleil est au rendez-vous pour la journée, les circuits des épreuves sont sécurisés au maximum, chacun ne pense qu'à une chose: voler de la façon le plus ludique possible!

Il est déjà midi quand Gilbert, le coordinateur de la logistique apporte le panier garni préparé par Régine son épouse, pour le repas campagnard. Rien ne manque, ni même le café...

Chose promise, chose due... Malgré un petit vent limite, Jacques forme les équipes de la patrouille donne les instructions, définit les figures que le leader décompose ensuite dans un briefing. Après différents passages en formation, c'est l'atterrissage en règle qui marque la fin des activités programmées. Mais les vols continuent encore, car toutes ces évolutions ont un caractère entraînant pour le groupe.


Le feu est maintenant bien démarré. Des volontaires disposent les entrées et les desserts préparés par des bonnes âmes attentionnées. Pendant ce temps, Gilbert tourne autour des braises pour surveiller le moment où il va faire griller les chipos et le travers offerts par le club Les Copains d'Eole. La bonne participation de tous contribue à la bonne ambiance générale.

Il est vingt heures lorsque les ailes sont pliées et rangées. Tous les copains d'Eole et leurs invités sont réunis en un groupe de 42 personnes, autour du verre de l'amitié. La lumière invite les convives à rentrer sous le chapiteau qui va rester animé jusqu'à une heure matinale.

Merci à tous les participants, pilotes, épouses, invités qui ont contribué à cette réussite...



Il est près de 15 heures quand les premiers amoureux des "thermiques" reprennent l' air avec deux litres de carburant pour tenter de rester le plus longtemps possible en l'air. Il y a maintenant quinze pilotes qui s'activent pour animer la curiosité des spectateurs qui sont présents autour du terrain. Puis s'enchaîne l'épreuve de la précision d'atterrissage : il faut faire plusieurs décollages et atterrir avec le moteur en marche ou sans moteur, en PTU ou en PTI...sans quitter des yeux la cible placée sur le terrain. Une quarantaine de spectateurs assistent à l'évènement jusqu'à l'arrivée des correspondants de presse de La République du Centre qui ont eu vent de la fête et qui viennent voir la patrouille défilier.




**Jackadi 2004**

**Ne faites pas de patrouille, si vous n'avez pas suivi un dégrossissage !! sous mon contrôle.** Je suis à votre disposition, c'est intéressant, et gratuit !!  
Si vous ignorez les règles du vol relatif, vous pouvez être dangereux!!  
Après quelques conseils, vous vous ferez plaisir une fois le premier stress passé.



Puis la deuxième épreuve se prépare: il faut faire le plein, étudier la carte remise par Jacques où figurent quatre balises posées au sol sur un rayon de quelques kilomètres et qu'il va falloir déchiffrer en un temps record pour obtenir un maximum de points.

**Le bonheur est au bout du pré...** à condition de faire du paramoteur. Parfois, il ne faut pas aller bien loin de chez soi pour découvrir des paysages aussi exceptionnels, qu'éphémères.



**Jackadi 2004**

Pour l'année 2004 les cotisations restent inchangées  
70€ pour le terrain, par chèque à l'ordre de : **ESSONNE PARAMOTEUR**  
20€ pour le club, par chèque à l'ordre de : **LES COPAINS d'EOLE**  
Pour les assurances, qui sont, je rappelle, obligatoires, l'important c'est de me redonner la feuille jaune, que vous preniez A.I.R. ou Verspiere, les deux reversent pour 2004 10% au club, ( si nous récupérons la feuille jaune)

### LE 14 JUILLET 2003 CHEZ FRANCK...

Ce n'est pas parce qu'on l'a oublié, que Franck n'a pas la place qu'il mérite dans les pages du petit journal.

Il y avait bien du monde sous les projecteurs et autour du barbecue. Le feu d'artifice du 14 juillet a couronné cette bonne soirée, dont la chaleur précédait la canicule.

Dans l'ambiance générale les rares photos qui ont été prises, ont dû rester dans les boîtes ou dans les albums sans avoir été communiquées à notre rédaction.

Ceci ne remet pas en cause, la reconnaissance de tous pour le dévouement de notre collègue.



Photo Claude Gahon.



« Bonjour Claude,  
J'ai bien reçu tes photos sur lesquelles, il me semble reconnaître Dominique. Par contre je ne connais pas l'endroit ...  
Merci de m'éclairer sur cette petite sortie... »

« Il s'agit effectivement de Dominique qui me servait de mire lors de notre promenade vers et jusqu'au château de Farcheville (à côté de Bouville à 20 km NE de Méréville et 10 km E d'Etampes). Le château d'eau doit être celui du village(ou lieu dit) de Bois Champ-Beau, le village est sans doute Puiset Le Marais, qui sont sur le parcours. Ce jour là était quelque peu brumeux, d'où la qualité un peu faiblarde des photos, et puis c'était pratiquement mes premiers essais en numérique. Jacques et Michel étaient aussi de cette balade, le survol du château en vaut la peine, c'est sans problème en aller retour. La météo et les températures ne me semblent pas très favorables à une sortie prochaine, mais on ne sait jamais...

A la prochaine

Claude »



TIP N°1 : Le moteur se noie dès que l'on essaie de le démarrer

**Le pointeau est sale et n'est pas étanche dans son logement. Pour remédier à cela sans démonter le carburateur :**

Démonter au niveau du carburateur, la durite jaune reliant la petite poire au carburateur, sur l'étage de membrane supérieur, à côté de la durite reliant le carburateur au moteur. **Aspirer** par ce picot soit avec de l'air comprimé ou à l'aide d'une petite poire en ayant la ligne d'arrivée d'essence pleine et en charge. Aspirer à plusieurs reprises ligne d'arrivée d'essence ouverte puis de même ligne d'arrivée d'essence fermée. Répétez l'opération deux à trois fois. Le pointeau sera alors nettoyé. Redémarrer le moteur sans amorcer.

## Du paramoteur au CEA !



Le monde du paramoteur s'agrandit, une section paramoteur est née au CEA de SACLAY depuis septembre 2003. Elle est ouverte à tous les centres CEA et non pas uniquement au centre de Saclay.

L'inscription est principalement réservée aux agents et aux ayants droits (conjoint(es), enfant(s)).

Le club "Les copains d'EOLE" regroupe déjà quatre membres, agents CEA. Actuellement, quelques agents CEA (une dizaine) se renseignent auprès du responsable de cette section et certains commencent à prendre contact avec l'école "Essonne Paramoteur" pour le passage du

Adventure envoie des TIP aux instructeurs, j'ai décidé de vous en faire profiter; En cas de doutes ou d'incompréhension merci de me considérer comme l'interlocuteur!!! vous pouvez les archiver  
Jacques

brevet.

Pour les agents CEA qui ne sont pas encore inscrits auprès de l'ASCEA-Paramoteur, il est encore temps. Le coût d'inscription à cette section est de 23 €. Une attestation médicale portant la mention paramoteur est obligatoire.

**A quoi sert cette cotisation ?**  
Au fonctionnement interne de l'ASCEA d'une part. Aux différentes participations financières par l'ASCEA liées à cette activité (formation à l'école pour le passage du brevet de pilote, sorties, cotisations à un club, etc...). Les différentes participations financières sont

actuellement en discussion, elles seront de l'ordre de 20%. Elles ne seront prises en compte que sur justificatifs (factures).

Pour tous renseignements, trois solutions :  
Site Internet :  
[Http://www.ascea.paramoteur.free.fr](http://www.ascea.paramoteur.free.fr)

- Contact : Robert ROLLAND.  
Tel travail : 01.69.08.39.64
- E-Mail :  
[Rolland@aquilon.cea.fr](mailto:Rolland@aquilon.cea.fr)

**Bons vols, Robert.**

# Clin d'oeil... Clin d'oeil...

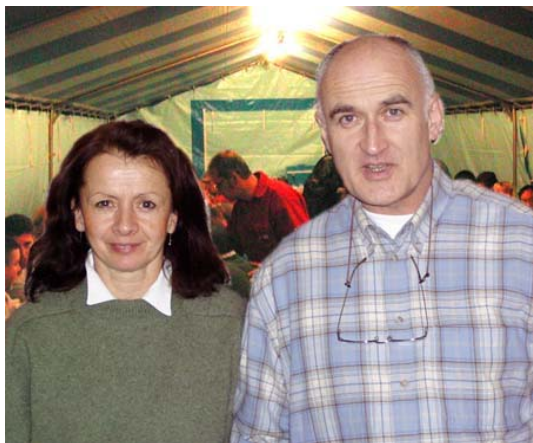
## Le virus est dans l'air...

Quand la cinquantaine nous gagne, et que la sagesse s'installe en nous, au lieu de prendre comme on le dit habituellement, un peu de recul, on peut parfois avoir envie inconsciemment de prendre de la hauteur... pour voir...

C'est pour avoir fréquenté un pilote de paramoteur qui ne se lassait pas de satisfaire sa curiosité que Gilbert a été atteint par le virus de l'air. Pour tenter de le soigner, son épouse et ses enfants lui ont offert un baptême de l'air en montgolfière... Mais, pour cet ancien champion du tir de précision, après les championnats de France et d'Europe, quoi de plus naturel que de viser un peu plus haut... en l'air quoi !

Rajoutons que l'expérience précieuse d'un instructeur toujours disponible, les anecdotes et les aventures, même modestes, des plus anciens, constituent sûrement, en toile de fond, une ambiance qui contribue à venir sur la base ne serait-ce que pour partager un bon moment. C'est ce qui a emballé notre ami.

Dès lors, les longues chevauchées sauvages sur leurs motos, de Gilbert et Régine son épouse, ont fait place à la préparation d'un brevet de pilote...



Un jour Gilbert ancien responsable de club, propose d'organiser une soirée auprès d'un « espace grillade ». Régine, partage discrètement les préparatifs avec son pilote de mari. C'est une réussite !

Depuis, il ont récidivé à plusieurs grandes occasions, avec dernièrement, le pot au feu des participants au Téléthon. Avec tous ceux qui ont profité de ces moments privilégiés, nous leur faisons un clin d'œil en leur tirant notre chapeau.

## LE TELETHON 2003

Vendredi après-midi, Daniel livre les chapiteaux, les tables, et les premiers volontaires s'apprêtent pour faire l'installation.

Samedi, huit heures, le jour se lève mais pas la grisaille... Il faut y aller, car le relais commence à neuf heures

Neuf heures... une aile en l'air, puis deux... C'est parti. Le premier chariot biplace est fin prêt et prend l'air rapidement malgré le vent qui monte encore un peu. C'est vers onze heures que le vent baisse et que l'activité reprend de plus belle. Au sol, tout le monde finit les préparatifs et attend Gilbert et Régine pour le Pot au feu qui arrive enfin ! Les premiers dons sont tombés dans l'urne, et les huîtres se vident en série.

Il est près de quinze heures lorsque les correspondants du journal Le Républicain et le photographe pro arrivent... C'est le moment de faire évoluer la patrouille, pendant que Radio + nous apporte son soutien sur les ondes, et que les "Frères du son" se déchaînent. Cinq heures, la nuit tombe, il faut commencer à plier... Alain le vidéaste du club a fait de bonnes prises déjà présélectionnées pour être diffusées sur France2 dès ce soir. Les commentaires pour la vidéo seront écrits dans la voiture qui portera les documents à Paris.

Dimanche matin, c'est un beau soleil qui éclaire la journée. Malheureusement, le vent souffle encore très fort et les installations ont un peu souffert durant la nuit. Il faut replier une partie du matériel et rester cloués au sol

Le coup de Merlot "sans colorant" offert par Daniel aide à maintenir le moral de tous.

Le soleil attire néanmoins quelques familles qui pensent faire une ballade dans les airs, mais ce n'est pas possible. Le terrain semble désert et il faut penser à plier bagages, car la nuit va tomber vite. L'urne n'est pas pleine, le pot au feu a disparu, quelques huîtres sont partagées entre les derniers participants, le matériel plié est dans la remorque... La fatigue commence à se faire sentir... Salut tout le monde ! A la prochaine !...



Pour écrire :

**Ecole** Essonne Paramoteur

**Instructeur** Jacques

Tél: 06 08 92 05 02

**Club** Les Copains d'Eole

107 chemin du Guette Lièvre

Auvers Saint Georges 91580 ETRECHY

E-mail

[jacques.rocherieux@wanadoo.fr](mailto:jacques.rocherieux@wanadoo.fr)

**Site web** [www.essonne-paramoteur.com](http://www.essonne-paramoteur.com)

**Webmaster** : Gérald

Tél : 06 1180 25 27

E-mail

[gerald.lescaudron@jcdcaux.fr](mailto:gerald.lescaudron@jcdcaux.fr)

Rédaction : Patrick

Tél : 06 16 01 70 32

E-mail [plescaudron@tycoint.com](mailto:plescaudron@tycoint.com)

## la patrouille en 2004

Une patrouille aérienne, c'est une équipe. Le but est donc de faire progresser chacun d'entre nous, de manière à être, lors des présentations, tous au même niveau technique.

Chacun a sa place à tenir, nous progressons à chaque entraînement, imperceptiblement pour vous peut-être, mais il suffit de faire un retour en arrière pour voir le chemin parcouru.

L'idéal bien sûr pour progresser eut été un stage, mais devant la difficulté de réunir l'équipe entière, il faudra donc faire sans.

Nous avons néanmoins des objectifs à atteindre :

1° il faut apprendre à serrer en toute sécurité. Pour cela il faut retravailler à deux (on est en sécurité lorsque l'on est décontracté, les réactions sont alors plus justes et plus rapides)

2° il faut se perfectionner dans les relatifs (rassemblements) travail à deux (ils doivent se terminer en place)

3° il faut surtout et ce sera le secret de la réussite, anticiper chaque "correction" de manière ce qu'elle soit la plus douce possible (cela afin d'éviter les coups de bélier, les yo-yo, chez les suivants)

4° l'idée est enfin de qualifier le plus de monde possible (de manière à avoir toujours suffisamment de gens qualifiés disponibles)

5° il faut réfléchir à la partie pyrotechnique (chacun de son côté)

6° les mélomanes doivent penser au show musical (faire passer en radio kenwood, le même air que celui entendu au sol) et essayer d'évoluer en musique

Voilà le travail à accomplir, le tout en acceptant de bon gré les briefings et débriefings de votre serviteur!!!

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

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