

PILOTEER

*Vu dans
Piloteur n°19*

EDITION SPECIALE G1 - SAISON 2010

AVION • ULM • HÉLICOPTÈRE



Balades alpines
aux commandes d'un **G1**



Balades alpines

Ou la découverte en ULM de pistes privées et autres altisurfaces tout en partant à la rencontre de leurs propriétaires...

François Besse
Photos de l'auteur

Une fois que l'on y a goûté, il est difficile de pas voler en montagne quand on est habitué à la plaine. Ici, point d'horizon perdu ni de champs à profusion mais la rocaïlle, des pics, des paysages constamment renouvelés au détour d'une vallée, au passage d'un col ou au survol d'un sommet. Une piqûre de rappel s'imposait en cette fin de saison et rendez-vous avait donc été pris à Gap, avec Paul Prudent, adepte de la discipline...

Objectif : découvrir en deux jours quelques pistes privées et/ou altisurfaces dans un périmètre proche de Gap-Tallard, histoire de réviser les bases du vol en montagne tout en allant au contact des pro-

Pour les petites pistes, l'idéal reste l'ULM Stol. Paul Prudent préfère les becs aux VG car en limite basse du domaine de vol, l'appareil s'enfonce sans saluer...

propriétaires de ces terrains souvent particuliers.

Le moyen : un ULM Stol de type G1, équipé 912S et hélice Ivoprop à pas variable électrique, mais modifié par rapport au modèle de série, selon les souhaits de Paul Prudent, pour l'adapter à un usage sur pistes courtes. Ainsi, la voilure de l'appareil n'est plus repliable car les charnières des ailerons et volets ne se trouvent plus à l'extrados mais à l'intrados. Les ailerons, alimentés par des générateurs de vortex (VG) à position variable d'un vol à l'autre, sont testés pour améliorer la défense en roulis, notamment par conditions turbulentes. La profondeur bénéficie également de VG à l'intrados, ce qui



Ce tiré à part reprend l'intégralité d'un article publié dans *Piloter* n°19 (novembre-décembre 2009).

doit sans doute améliorer le comportement du G1 à l'arrondi, en atténuant mais sans faire disparaître une particularité : dès que la puissance est réduite, profondeur mal alimentée, l'appareil bascule sur l'avant. En positif, ceci permet de "planter" l'appareil à l'endroit souhaité mais il faut bien avoir le réflexe de tirer à fond le manche en arrière, dès la réduction totale, pour éviter un touché un peu ferme... Enfin, les volets bénéficient d'une fente et avec trois crans sortis, la pente de descente peut être forte tout en arrivant avec un filet de moteur en courte finale. Seul reproche par rapport au G1 déjà essayé (cf. *Piloteur* n°2), les palonniers ont une cinématique particulière faisant que lors d'un virage serré au sol, la pédale extérieure se replie sous le pied et il devient alors difficile de sortir d'une évo-



Le gîte
Les 3 fontaines
accueille pilotes
ULM et avion
via une piste
de 400 m dont
200 m avec 9%
de pente
moyenne.



lution serrée – dommage, car un doublet de palonnier peut être très efficace au sommet d'une plateforme étroite pour un demi-tour rapide avant de replonger dans la pente.

Le programme, mis au point par Paul Prudent, est défini : trois pistes homologuées pour les avions et les ULM (Super Devoluy, Colombes et Clamensane), quatre pistes privées réservées aux ULM. Elles ont été choisies en fonction de leur diversité,

Reconnaissance
haute à
Clamensane
avant la finale.

et de la disponibilité des propriétaires lors de notre venue. Et c'est parti...

Premier sur la liste, l'altisurface de Clamensane, à l'est de Sisteron-Vaumeilh et au pied de la montagne de Jouere. Ce terrain a déjà été pratiqué auparavant mais c'est parfait pour une révision des principes du vol en montagne, avec une reconnaissance verticale et une évaluation des conditions locales, avec l'aide de la manche à air, avant d'attaquer le





tour de piste. Cette dernière mesure 200 m avec 9% de pente mais, au sommet, il reste encore devant soit 200 m avec -1% de pente et un axe dégagé permettant une remise des gaz si besoin – point rare sur la majorité des altisurfaces.

Appareil perché sur un côté, il est temps de prendre le “chemin des avions” pour descendre en quelques minutes de marche au gîte *Les 3 fontaines* (<http://les.3.fontaines.free.fr>) afin d’y rencontrer le patron, Jean-Jacques Bruhl. Sans être pilote, il a acheté la propriété agricole en 1988 et, pour accueillir des visiteurs, a imaginé créer une piste ULM de 360 m de long qui sera finalement portée à 420 m avec l’aide de l’Association française des pilotes de montagne (AFPM) pour l’ouvrir aux avions. Pour la créer, une butte a dû être “cassée” en quinze jours de terrassement. Un tractopelle suffit désormais à l’entretenir. Le propriétaire ne pratique pas les sports aériens mais c’est un “plus” pour son gîte. Avec une piste à flanc de montagne, à la convergence de plusieurs vallées, cette piste permet de se frotter à l’aérologie de montagne – en d’autres termes, il n’est pas possible de s’y poser tous les jours... 350 mouvements annuels sont comptabilisés, avec des visiteurs venant aussi de Suisse, Allemagne et Italie. Piscine et randonnées en cheval font partie des activités proposées.

Un champ près d’une maison, à proximité du village circulaire de Sigonce... la piste de Jean-Louis Gasquet, agriculteur et propriétaire d’un Savannah VG.

La plate-forme suivante se trouve à Sigonce, au sud-ouest de Saint-Auban-sur-Durance, sur les hauteurs surplombant ce village circulaire. La piste fait 200m de long mais du fait d’un creux en début de bande, seulement 150 m sont utilisables avec une pente maximale de 4 à 5% sur une cinquantaine de mètres. Autant dire qu’il faut être précis en plan et vitesse, ne pas hésiter à frôler la cime d’un arbre pour se laisser descendre ensuite dans le creux et aller chercher le seuil de piste pour toucher avant le début de la pente ascendante, histoire de bénéficier de l’effet de frein.

Décoller de chez soi...

Là encore, si la trajectoire se présente mal, la remise de gaz reste sans souci. Ceci ne pose pas de problème au propriétaire, Jean-Louis Gasquet. Agriculteur faisant dans le “bio” avec sa femme, il pratique l’ULM depuis 2001. Après un X-Air, il est passé au Savannah VG il y a quatre ans, l’appareil trouvant place sous un abri adossé à la maison. Sa piste existe depuis huit ans. En goûtant du raisin pris sur la vigne grimant au-dessus de la terrasse, on l’écoute raconter son dernier périple en Italie, l’été dernier. Chaque année, il prévoit ainsi un grand voyage aux commandes de son ULM. Il atteint ainsi les 120 à 130 heures de vol par an, ayant enregistré

Courte finale à Sigonce en allant chercher le seuil de piste pour pouvoir ensuite bénéficier des 4 ou 5% de pente pour freiner l’appareil sur 150 mètres.





300 mètres à 6% de pente attendent les visiteurs au Mas des Grailles. Accueil assuré par Alain Costes... ou le chien !



500 heures de vol depuis le montage de son kit. Il est temps de repartir pour Cruis, à une poignée de minutes plus au nord, au pied de la montagne de Lure. C'est là qu'un parisien, Alain Costes, est arrivé il y a vingt ans. Il ne regrette pas cette décision... La piste qui mène au Mas des Grailles (www.mas-des-grailles.com) n'existe que depuis dix ans. Si l'idée de piloter trotait dans son cerveau depuis longtemps, pour lui, voler, c'est "partir de chez soi" d'où la création d'une bande de 300 m de long à 6% de pente. Après une formation à Salon-Eyguières puis à Gap-Tallard, il est passé du Maestro au SkyRanger 912 désormais garé à proximité de la maison datant de 1750. Malgré la gestion de la maison d'hôtes (capacité de 22 personnes), il arrive à enregistrer une moyenne de 160 heures de vol par an, avec un "grand voyage" qui l'a mené en Sardaigne en 2008, à Gibraltar en 2009. Il lui arrive également de partir dans le sud-ouest, pour un périple aéro-gastronomique... Il est vrai qu'il se sert de son ULM au quotidien. Ainsi, il n'est pas rare que, au lieu de prendre la voiture, il décolle pour six minutes de vol afin de rejoindre la piste ULM d'Oraison à quelques dizaines de mètres d'un supermarché où il fait ses courses... Si vous êtes pressé, ne parlez pas de voitures de collection avec lui, surtout de marque Citroën !

■■■
L'escale à Gap-Tallard

A signaler aux visiteurs aériens de passage à Tallard, deux formules d'hébergement sont à disposition dans la zone nord (Aéropôle), avec sous la même direction, l'hôtel Le Cap (le-cap.fr) et RésidenCiel (residenciel.com), une formule offrant dortoir, studios ou appartements. Non content de disposer d'un restaurant, de multiples activités aéronautiques (parachutisme, ULM, vol à voile, vol moteur, hélicoptère), le terrain compte une place de parking pour les pilotes handicapés et une pompe à essence SP95.



Le terrain suivant se trouve au nord-ouest de Sisteron, au pied de la montagne de Saint-Genis. Désormais à la retraite, Christian et Monique Ferlin ont été contactés il y a quatre ou cinq ans par Noël Genêt, président de l'AFPM. Celui-ci avait noté sur leurs terres une belle bande pouvant se transformer en piste. Le dossier a été mené par l'AFPM et l'altisurface de Colombes, sur la commune d'Eyguians, est ainsi venu s'ajouter aux pistes ouvertes aux ULM et avions, D-140 Mousquetaire en tête. La pente n'est pas très forte, une ligne haute tension pousse à resserrer le tour de piste pour avoir une base du bon côté des fils électriques. Une butte en courte finale s'obstine à vouloir vous faire remonter et il est préférable d'éviter de survoler la ferme près de la trajectoire finale... mais à part cela, c'est une classique piste de montagne avec 320 m de long sur 25 m de large, avec 10% de pente régulière. Et nous repartons vers l'ouest de Gap, avec une piste privée (La Grange) se trouvant près d'Aspremont, quasiment sous la base des circuits de piste des aérodromes d'Aspres-sur-Buëch et de Serres.

La piste de Colombe d'Eyguians a été ouverte par l'AFPM avec un usage pour les ULM ou les avions.





Escale à La Grange où nous attend Jacques Gailly à l'ombre d'un superbe tilleul et discussion au bord de la piste, bien délimitée par des plots blancs...



La cluse de Sisteron, gardée par sa citadelle, à ne pas rater avec ses plis géologiques.



■ ■ ■
Pour aller plus loin...
Toutes les techniques de pilotage en montagne sont abordées dans le dossier "Voler en montagne" paru dans *Piloteur* n°2, toujours disponible. Sommaire complet sur piloteromag.com
■ ■ ■

Arrivée face à sa majesté le pic de Bure qu'il faut toujours aborder avec déférence...

Propriétaire depuis dix ans et à la retraite depuis cinq ans après une carrière de PL achevée sur A340, Jacques Gailly y pratique l'ULM, disposant d'un G1 basé à Aspres. Malgré cela, il n'accumule qu'une cinquantaine d'heures par an. Sa piste est un simple champ de 215 m à 5%, dont l'orientation n'est pas idéale quand le vent du nord ou du nord-ouest souffle dans la région. Elle est parfaitement matérialisée par des balises. Avec une longueur et une pente faibles, c'est le règne des Stol car il ne faut arriver ni trop haut ni trop vite – une piste beaucoup plus pentue effraie souvent le novice en montagne mais c'est une facilité, à l'atterrissage comme au décollage, pour utiliser la gravité afin de ralentir ou accélérer sa machine.

Sans vent, et alors que le brouillard se dissipe localement tandis que l'aérodrome de Serres, à une poignée de kilomètres, reste sous la couche, je pose l'appareil sur cette bande herbeuse que côtoie un superbe tilleul planté en 1931. Les traces de roue, laissées dans la rosée, trahiront un atterrissage sur une roue principale avant l'autre – un détail que Paul Prudent ne pouvait manquer !

À la rencontre d'aviateurs

Un café et l'on repart. Destination La montagne (c'est le nom du lieu-dit...), sur la commune de Montmaur, au sud du pic de Bure. C'est dans ce hameau que vit la famille Movio. Frédéric pratique la région depuis longtemps, en planeur, en avion et en ULM. Quand il travaille, il est aux commandes d'un Global Express, un biréacteur d'affaires aux 14h00 d'autonomie maximale, pouvant croiser 12h00 à Mach 0,85 dont les trois dernières heures au FL510. Le reste du temps, avec sa femme Sabine, il préfère les basses couches et l'aviation de loisirs, ayant été, ou étant encore, propriétaire de Jodel D-112 (dont un modèle



Courte finale à La Montagne, chez les Movio. Avec 13 à 20% de pente, un atterrissage peut se faire en à peine plus de 20 mètres ! L'hiver peut être froid d'où le tas de bois !



ULM à 270 kg), SF-25, S-7 Courier, J-3 Kitten. Lors de notre passage, c'était un Avid-Flyer qui l'attendait, une machine jugée trop "papillon" pour le vol en montagne, trop légère pour avoir une bonne défense face à une ascendance en finale par exemple. Formé à la montagne par Serge Blanc (Le Versoud), sa prédilection demeure pour les petites pistes, préférant désormais délaissier les altiports beaucoup moins nombreux, recherchant des "aviateurs" et non pas des "pilotes". Son rêve s'est concrétisé par la réalisation, quelques années après l'acquisition de sa maison, d'une "piste" à proximité, grâce à l'aide de son voisin agriculteur. La bande n'est pas délimitée par des balises et la manche à air n'est sortie que le jour du passage d'un journaliste. Car voler en montagne, c'est "savoir lire un paysage, observer les barbules se former près du relief, regarder bouger le feuillage des arbres" et avoir le goût de la maniabilité. C'est l'esprit "montagne", avec la possibilité de décoller de chez soi pour aller se poser sur une piste, randonner, ramasser les champignons et revenir chez soi le soir... Avec une pente moyenne de 13% pouvant atteindre 20% max et une longueur de 200 m environ, cela devient une piste technique même si

Un ULM garé devant chez soi permet de voler à la moindre occasion...



la courte finale est bien dégagée, permettant de couler sa trajectoire avec un bon changement d'assiette pour passer de la pente de descente en finale à la pente ascendante pour toucher des roues, avant de remettre du moteur et atteindre la plate-forme supérieure. Quand le vent est du nord/nord-ouest, la piste devient inutilisable. Il est alors possible de poser face au vent, dans le creux du vallon, à 90° de la piste en pente mais l'approche peut alors être mouvementée...

En début d'après-midi du second jour, Super Devoluy est au programme. Cette fois, il faut décoller de Gap et poursuivre la montée vers le nord-ouest, avec le pic de Bure dans le pare-brise, et ses plus de 8 000 ft utilisés par des antennes astronomiques analysant le ciel profond... On en fait le tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour

Décollage avec deux crans de volets en laissant l'appareil quitter le sol avant de reprendre un vario positif...





Encore en suspens, la plate-forme d'Entrepierres est idéale pour l'entraînement. En extrémité de plateau, un panorama inégalé sur Sisteron...



découvrir la station de Super Devoluy et son altisurface. Les remontées mécaniques sont inertes, pas un chamois à l'horizon, la piste est à nous. Près de l'aire supérieure de la bande, une dalle de béton a été coulée pour recevoir un chalet financé par l'AFPM. Celle-ci a déjà mis en place une manche à air près d'une table idéale pour pique-niquer. La bande utilisable est longue avec une bonne pente : 130 m à 7,7% puis 125 m à 15,3% et 190 m à 10,5% soit un total de 445 m, ce qui laisse de la marge. Mais le sol est bien caillouteux et il faut progressivement remettre des gaz en fin de roulage pour limiter les dégâts à l'hélice. Il en sera de même au décollage, en laissant tout d'abord plonger l'appareil dans la pente avant de progressivement mettre la puissance. Le spectacle offert est grandiose, avec une vue panoramique du secteur. Cette plate-forme est idéale pour débiter en montagne, avec une pente régulière sur une grande longueur,

Label Montagne

Sur le site de la FFPLUM, on trouvera différents documents liés au label Montagne facultatif, avec les objectifs du programme, le cursus en cinq modules. Pour les coordonnées des formateurs d'instructeurs Montagne (Luc Vernay, Claude Delluc, Christophe Despond, Jean-Pierre Ebrard, Franck Toussaint et Paul Prudent. Coordinateur : Louis Collardeau), il faudra en faire la demande auprès de la fédération. À ce jour, 32 IULM ont été labellisés.



acceptant des divergences dans les paramètres tout en pouvant récupérer la situation...

Ce périple montagneux va se poursuivre par le survol d'une nouvelle altisurface au sud de Sisteron, près de Salignac. Avec une piste parfaitement découpée dans un massif boisé, avec un plateau surplombant la vallée et offrant une vue panoramique sur la citadelle de Sisteron, cette plate-forme d'Entrepierres semble idéale pour le vol en montagne. Sa piste est bien longue, avec un dégagement au moins aussi long. Seul problème, sur la pression d'un élu local, ce terrain a été fermé quelques jours après son ouverture. Le dossier est encore en cours. A suivre !

Une école de perfectionnement

Pour achever ces deux jours de vol en montagne, Paul Prudent va poser le G1 sur sa piste privée, non loin de la Malaup, relief bien connu des vélivoles de la région. L'approche est technique car le terrain est coincé au fond d'un vallon et pour se réserver une porte de sortie au cas où les conditions ne seraient pas propices, il faut arriver verticale avant de descendre en spirale. Si cela chahute trop, il est encore temps en base de se laisser descendre vers la vallée. Dans le cas contraire, il faut passer en





finale après avoir laissé derrière soi le point de non-retour. Il reste alors une courte finale à 80 km/h, tous volets sortis, faisant passer le G1 au-dessus d'une grange pour venir toucher en début de bande, la pente permettant de s'arrêter en quelques dizaines de mètres même s'il reste de la piste devant soi...

Que dire après ces deux journées et près de six heures de vol ? Le vol en montagne demeure une formidable école de perfectionnement. Si voler "au-dessus" des montagnes s'avère aussi facile que du vol en plaine, voler "dans" les montagnes ne s'improvise pas. Des règles de base sont à appliquer et il faut pratiquer régulièrement pour connaître un secteur, les conditions selon le vent et l'heure de la journée (brise, thermiques, etc.). Il ne s'agit pas d'improviser et une formation, non obligatoire, reste un bon gage de sécurité. Même avec de l'expérience, la pratique d'une piste pour la première fois est plus sereine aux côtés d'un pilote ayant déjà pratiqué la plate-forme. Dans le cas contraire, une reconnaissance préalable au sol s'impose car la pente réelle, l'environnement d'un terrain, sont parfois difficiles à bien analyser avec le recul dû à la hauteur.

Par rapport à l'avion, la pratique de l'ULM

Parfaite pour l'école en montagne, l'altisurface de Super Devoluy a été ouverte par l'AFPM avec, prochainement, un chalet d'accueil.

Approche à Super Devoluy, dans un environnement majestueux totalement désertique en cette fin de saison.

apporte ses spécificités. Les vitesses d'approche peuvent être plus basses, les distances d'atterrissage également. La réserve de puissance est importante, permettant parfois des décollages dans la montée ou une remise de gaz tardive. Mais la charge alaire plus faible impose une pente d'approche plus basse que sur avion. Le pinceau de l'approche du G1 est ainsi plus plat que celui d'un D-140, l'appareil ayant un excès de puissance lui permettant une finale sous un plan plus faible que les fameux 5% pour ne pas risquer, sur le plan suivi par le D-140, de se faire aspirer par une ascendance. De plus, l'angle du pinceau du G1 s'avère sans aucun doute nettement plus large, entre l'arrivée plein gaz en montée et la finale tout réduit. C'est pour cela que Paul Prudent préconise les machines type CH-701 et ses divers clones (G1, Yuma, Savannah), avec un train solide, une bonne défense aux commandes, et non pas des machines plus "papillon" laissant le pilote désarmé en cas de rafales de vent ou de thermiques. C'est pourquoi il préfère également les becs de bord d'attaque aux générateurs de vortex car avec ceux-ci, au décrochage, il y a une abattée, tandis qu'avec les becs, l'appareil s'enfonce et un rajout rapide de puissance permet de raccrocher les filets d'air et limiter





l'enfoncement de l'appareil en courte finale...

Une formation Montagne est obligatoire pour les pilotes avion (qualification Roues ou Skis). Ce n'est pas le cas pour l'ULM même si les problèmes rencontrés sont très similaires. C'est pourquoi, la FFPLUM a lancé il y a quelques années un label Montagne, non obligatoire mais recommandé, pour former à cette discipline les instructeurs intéressés. Six formateurs d'instructeurs (multi-axes et pendulaires) ont été désignés, dont Paul Prudent. Ce dernier organise ainsi, pour la région Paca, la formation théorique (tronc commun Montagne), avec une journée portant sur les fondamentaux du vol en montagne. Il s'agit d'évoquer cette discipline et ses spécificités, de l'usage de la fréquence Montagne (130.00 MHz) au cheminement en vallée en passant par la reconnaissance d'une plate-forme, le passage sous 30° des cols pour se réserver une "porte de sortie" ou encore la technique d'atterrissage sur piste en pente. Un stage pratique est à l'étude pour 2010. Il s'avère nécessaire avant d'aborder le vol en montagne de bien maîtriser les bases du pilotage...

L'ULM est également une machine idéale pour rencontre des gens, discuter d'aviation après un posé sur une piste privée. Au préalable, il faut évidemment obtenir l'autorisation du propriétaire, ce qui peut se faire progressivement par cooptation et au gré des rencontres ici ou là. Soit la piste est privée, utilisable à titre occasionnel et la demande d'ouverture doit se faire auprès du maire de la commune. Soit la piste est privée, pouvant être ouverte à d'autres visiteurs et la demande se fait au niveau préfectoral, avec un registre des passages à tenir. Le règlement peut varier d'un département à l'autre. L'information de l'arrivée d'un visiteur doit être faxée au préalable au préfet mais certaines préfectures confirment ne pas savoir traiter ces envois, demandant une tenue du registre a posteriori. Tous les propriétaires rencontrés ne souhaitent pas que l'activité de leur piste s'accroisse outre mesure, il en va de la survie des plates-formes, avec un respect des riverains et une nécessaire intégration au niveau local, après avoir parfois "démîné" des craintes locales voyant dans la création d'une "piste privée" le risque de voir se créer un aéroport ! Aucun ne regrette son choix de vie, étant heureux de voler en liberté, avec un appareil parqué à faible distance, leur permettant de décoller directement de chez soi... Que du bonheur ! ■

Reconnaissance haute puis basse pour analyser l'état de surface à Super Devoluy. En montagne, il faut savoir prendre son temps, pour un pique-nique à côté de la manche à air...

Paul Prudent fait partie des formateurs d'instructeurs labellisés Montagne. Signe particulier : ramasse les champignons sur certains altisurfaces !





G1 la Gelinotte modèle de base

G1 le Goéland modèle amphibie

G1 la Grive modèle agricole

Dimensions

Masse à vide de base (kg)	282
Envergure (m)	9,91
Longueur (m)	6,73
Hauteur (m)	2,34
Largeur cabine (m)	1,22
Surface alaire (m ²)	14,80
Facteurs de charge (g)	+4/-2

Équipement

Moteurs Rotax 912 (80 ch) ou 912S (100 ch).
 Hélice tripale Ivoprop ou Duc Swirl
 1,70 m de diamètre, réglable au sol.
 Freins à disques (commande centrale)
 Frein de parc
 Aérateurs de portes
 Radio et transpondeur Filser ou Becker
 GPS Garmin 295 en option
 Manches repliables
 Ailes repliables en 10 mn par une seule personne

Performances

	80 ch	100 ch
Croisière rapide (km/h)	165	172
Croisière économique (km/h)	145	150
Taux de montée (ft/mn)	1 500	
VNE (km/h)	200	
Décrochage (km/h)	50	
Roulage au décollage (m)	20 à 60	
Roulage à l'atterrissage (m)	20 à 60	
Distance franchissable (km)	600 à 900	

Tableau de bord

Badin, altimètre, Med 80 (tous paramètres moteur avec alarmes), bille, compas, jauge essence électrique.

Construction

Fuselage en aluminium anodisé 2024 T3, Alclad et cabine indéformable (type voiture de Formule 1), en tubes carrés en acier 25CD4S. Seuls les volets, ailerons et dérive en aluminium sont entoîlés en Dacron. Volets électriques. Trim.



G1 Aviation

Siège social et service commercial

522, Chemin des Carmes

84250 Le Thor

Tél./Fax : 04 32 52 90 05

Mail : contact@g1aviation.com

Atelier et service technique

801, Route de Châteaublanc

84310 Morières-les-Avignon

Tél. : 04 90 33 36 48

Essais en vol dans notre agence du sud

G1 Aviation - Aérodrome de Gap-Tallard

Sur rendez-vous : 06 75 93 76 05

www.g1aviation.com