

Paramoteur

Pendulaire

Multiaxe

Autogire

Aérostat

Hélicoptère

# la Gazette de l'ULM

LES PILOTES PARLENT AUX PILOTES... ET BIEN PLUS ENCORE !



La Grande Course 2024 | Page 19

Mensuel

09

Octobre 2024



Vers l'Alaska  
en Aircam

Page 6



Essai machine  
en vidéo :  
Le J300

Page 10



Technique :  
Le circuit de  
refroidissement

Page 16



À qui dire ?

Page 35

## Sommaire de la Gazette du mois de septembre 2024

L'éditorial de la rédaction .....	page 4
Vers l'Alaska en Aircam .....	page 6
Essai machine : Le J300 .....	page 10
Claire comme une verrière de Roche... ..	page 13
Podcast - Les Aventuriers du Pôle Nord .....	page 15
Kambouis vulg'air - Le circuit de refroidissement 2/2 .....	page 17
La Grande Course 2024 - les coulisses .....	page 21
La Grande Course que je n'ai pas faite... ..	page 23
Le Podium de La Grande Course! .....	page 26
À qui dire? .....	page 33
Le bazar de la Gazette .....	page 36
L'agenda .....	page 43





OPTÉZ POUR UN ULM FLAMBANT NEUF



**FKS** MARK VI

## Editorial

**Le vol en ULM,  
une expérience  
exceptionnelle !**



### Stéphane Roche

Ayant grandi dans les vapeurs 2 temps de Weedhopper depuis 1981, je partage mes vols entre machines historiques et FK14B2. J'ai la passion du vol mais également celle du partage et l'envie de contribuer à mon niveau, à la redynamisation de notre discipline.

Le Brame du Serf...

Ça y est, nous y sommes. L'automne est là, paré de son cortège de nuages et de flotte, emboitant avantageusement le pas à un printemps calamiteux et un été où les ZRT, ou plus simplement, les zones interdites de survol ont foisonné un peu partout tels des coquelicots flamboyants apparaissant sur nos cartes au gré d'une actualité sportive ou People surchargée.

Céder à la tentation de dresser un bilan catastrophique serait aisé, mais serait-ce bien fidèle à la réalité ? Finalement, chacun vit sa propre version du réel, mais ici, à La Gazette, nous pouvons vous dire que ce que nous vivons depuis janvier à vos côtés nous paraît parfois bien irréel ! Les BBQ, La Grande Course, les rencontres surprises, les essais machines, vos témoignages de sympathie, vos encouragements, sans parler de toutes les initiatives lancées à travers la France par des clubs redynamisés, bref, autant de matière propre à nous conforter dans l'idée que l'un des plus beaux vecteurs de « Good Karma » demeure l'envie, celle de partager, de valoriser, de mettre l'accent, toujours, sur ce qui nous rassemble plutôt que d'appuyer connement et continuellement sur tout ce qui nous sépare. De ce côté-là, nous avons l'embarras du choix.

Bientôt, nous allons tous être sollicités pour définir les nouvelles orientations de notre Fédération. Vous verrez forcément des profils sortir du bois, se positionner comme les chantres de l'ouverture et nous expliquer combien ils sauront redynamiser la discipline, ceux-là mêmes qui bien souvent torpillent depuis des années les classes qui ne les intéressent pas ou balayent d'un revers de clic les opinions qui les dérangent.



À La Gazette, il n'y a que des passionnés, licenciés ou non, mus par un seul enjeu, à savoir VOUS mettre à l'honneur, sans visées électoralistes ni ambitions individuelles contrairement à ce que certains esprits malsains voulaient nous prêter dès le départ de cette aventure. Votre réalité d'ULMiste est aussi la nôtre et faire entendre votre voix à travers les pages de votre Gazette est pour nous un privilège.



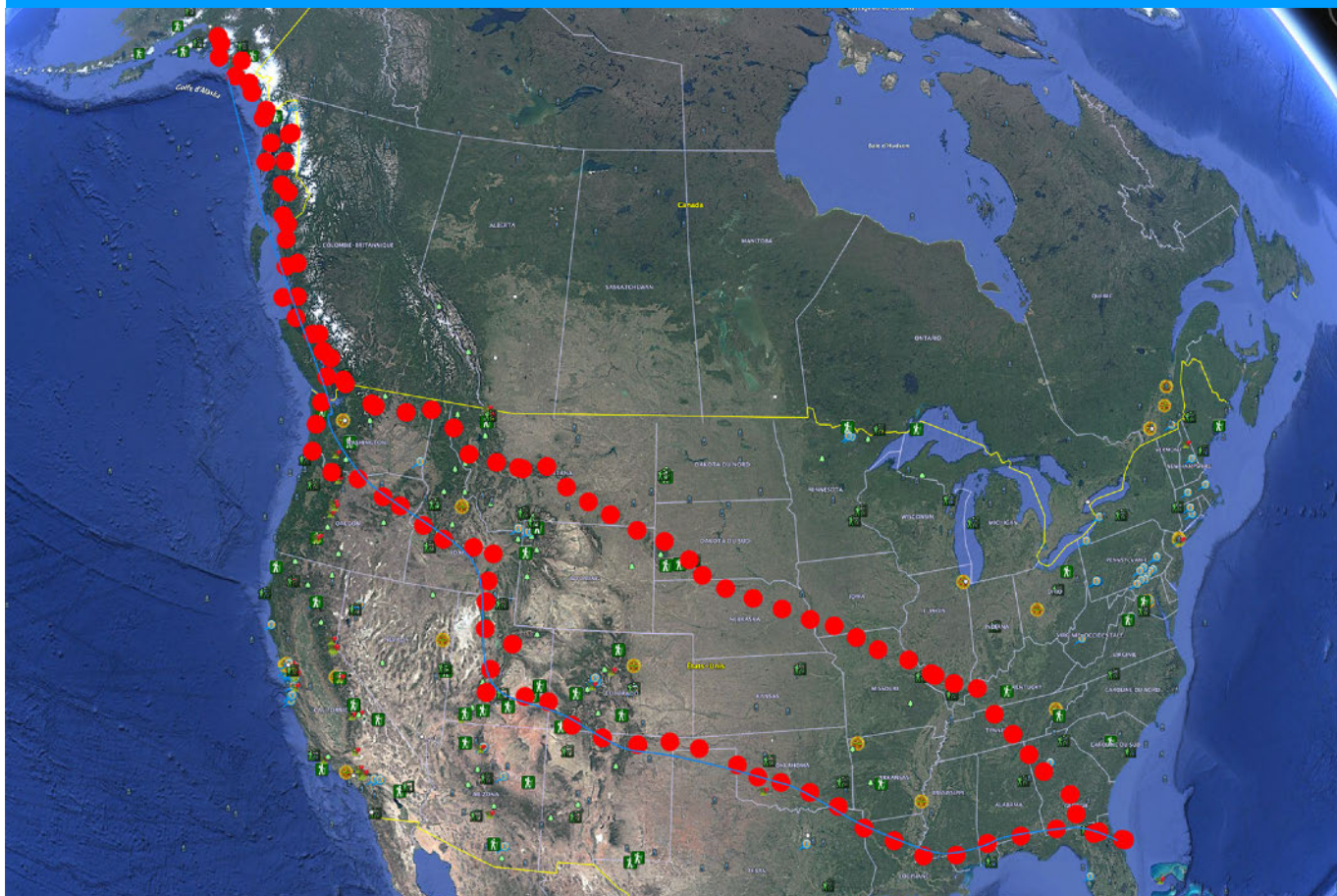
...perdus dans les arcanes serviles...

Vous pourrez toujours compter sur « Le Bazar de La Gazette » pour jouer le poil à gratter, mais en même temps, si ça gratte, c'est qu'il y a un truc qui démange... .

L'expérience de cette année passée près de vous nous démontre que si nous voulons vraiment que les choses avancent, c'est en mouvement qu'il faut être, par essence, et non pas perdus dans les arcanes serviles d'un pouvoir à ce stade tristement éloigné de nos préoccupations quotidiennes. S'il en avait été autrement, nous serions à cette heure en train de survoler une plage ensoleillée au lieu d'écrire. Dans le cahier de La Grande Course, vous aurez confirmation que notre pays est parsemé de petites bases hyper accueillantes où les pendulaires côtoient les 3 axes rapides, les vintages, les autogires ou autres paramoteurs et cela ne pose question à personne. La vie, la vraie, elle se joue là, sur le terrain ! Le reste n'est que littérature et calculs souvent éloignés de l'intérêt collectif, L'existence se charge régulièrement de nous rappeler que nous ne sommes que de passage. Ne gaspillons pas un instant à tergiverser et mettons en pratique ce qui nous unit et nous rapproche toujours un peu des anges, Tournons la clé dans le contact et allons voler ! Bonne lecture à tous

A Benoît...

## Vers l'Alaska en Aircam



### Christophe GUYON

Pilote ULM pendulaire et 3 axes.

Réalise des documentaires sur l'ULM sur la chaîne "l'Appel du Rotax"

### Un prouesse !

Alexis et Jeffrey, deux pilotes passionnés, ont réalisé un voyage fascinant à bord d'un Aircam hydro, un avion atypique propulsé par deux moteurs Rotax 912 S. Ce périple, reliant la Floride à l'Alaska est en soi une prouesse, car aucun autre voyage aussi long n'avait encore été réalisé avec ce type de machine. L'Aircam, un appareil lent, permet les décollages et atterrissages très courts. Dans sa version hydro, il permet de décoller aussi bien sur route que depuis un lac, et peut sans problème décoller sur un seul moteur, offrant une fiabilité précieuse dans les environnements difficiles.

Tout au long du voyage, les deux pilotes ont été mis à rude épreuve. Les conditions météorologiques en Alaska se sont révélées particulièrement difficiles.

« Voler dans cette région est toujours très engagé en raison des vents violents, des températures basses et des changements climatiques soudain, ça exige une vigilance constante et une adaptation rapide, » confie Alexis.

### Un retour semé d'embûches

Leur retour vers la Floride a été également semé d'embûches. En traversant le nord des États-Unis, Alexis et Jeffrey ont dû affronter d'importants feux de forêt, rendant la navigation difficile en raison de la fumée épaisse et des déviations imposées par ces incendies. De plus, à l'approche de la Floride, les premiers cyclones de la saison étaient déjà annoncés, les forçant à accélérer leur retour tout en restant prudents.





Une vie en pleine nature

Pilote de brousse au Kenya, Alexis connaît parfaitement l'Aircam, qu'il utilise pour des missions environnementales souvent dangereuses dans des régions où la fiabilité des moteurs est essentielle. C'est d'ailleurs l'un des avantages majeurs de cet appareil : en cas de panne, l'un des deux moteurs permet à l'avion de continuer à voler sans problème même à des altitudes élevées, un atout crucial dans des environnements reculés où une panne serait fatale. Pour cette expédition, Alexis a pris place à bord de la machine de Jeffrey et à découvert les contraintes et les avantages du vol sur flotteurs.

Alexis et Jeffrey ont passé des nuits de bivouac en pleine nature, notamment en Alaska, où ils ont parfois croisé des ours lors de leurs haltes.

Ils ont également noué des liens avec les Bush Pilots locaux, des pilotes habitués aux conditions extrêmes, avec qui ils ont partagé conseils et expériences.

Ce voyage vers l'Alaska ne se résume pas à une performance aéronautique, mais avant tout une expérience humaine exceptionnelle.

La lenteur de l'Aircam, qui aurait pu être perçue comme un obstacle, s'est révélée être un avantage, leur





permettant de vivre pleinement chaque étape de leur parcours. Chaque défi surmonté, chaque bivouac et chaque rencontre ont contribué à forger des souvenirs impérissables que personne ne pourra leur enlever.

Comme il aime le raconter, Alexis s'attache à remplir son existence de moments uniques et intenses, toujours curieux de découvrir ce que la planète peut offrir.

Ainsi, ce voyage, à la fois technique et profondément humain, restera un modèle pour ceux qui cherchent à allier la passion du vol avec la découverte des grands espaces et l'exploration des limites de l'aviation légère.

Alexis nous transmet aussi son carnet de bord en pièce jointe. N'hésitez pas à vous plonger dans le récit jour par jour de cette aventure :

<https://lagazettedelulm.fr/wp-content/uploads/2024/09/carnet-de-bord.pdf>







Une bande-annonce qui vous donnera un aperçu de ce formidable périple aérien

**VENEZ TREMBLER D'EMOTION AVEC L'ASSOCIATION DES PILOTES D'AUTOGIRE ATTEINTS DE PARKINSON**



**Journée Portes Ouvertes**  
les 15 et 16 octobre  
à Tremblay en France

 **MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DE LA PRÉVENTION**

 **REPUBLIQUE FRANÇAISE**

**JOURNÉE MONDIALE VIVRE AVEC PARKINSON**  
#regardsurparkinson

## Essai machine : Le J300



### Le Sauper J300 : l'ULM qui défie les lois du temps et des tendances !

Ce mois-ci, chers lecteurs, la Gazette de l'ULM vous embarque pour un voyage rétrofuturiste aux commandes d'une machine qui refuse de se plier aux diktats de la modernité : le Sauper J300.

Ah, vous pensiez qu'on allait vous parler d'une antiquité bonne pour un musée ? Détrompez-vous !

Si ce petit bijou d'aéronef a déjà quelques heures de vol au compteur, il a encore bien des tours de piste à offrir.

Loin des standards dorés, ce J300 s'impose comme la machine pour tous les pilotes en quête de sensations authentiques à moindre coût. Parce que oui, on le sait bien, pas besoin de casser sa tirelire pour tutoyer les nuages !





### Petit, mais costaud !

Une fois de plus, Ludo a enfilé la casquette de pilote d'essai pour un tête-à-tête avec le J300, un ULM qui arbore fièrement les couleurs de notre compagnie nationale — un clin d'œil qui ne manquera pas de vous décrocher un petit sourire

Premières impressions ? Compact, solide, un peu rustique, mais c'est comme les vieilles Renault : ça a du caractère !

### En vol, le J300 fait le job

C'est parti pour quelques tours de piste. Dès les premiers mètres au sol, la petite machine se montre docile. Ludo, aux commandes, ne cache pas son enthousiasme : « Ça répond bien, on sent que ça a du vécu, mais c'est fiable ». Et dans les airs ? Malgré les années le Sauper J300 monte, vire et descend en toute sécurité.

Bon, ne vous attendez pas à des performances de jet privé. Le J300, c'est plus la balade du dimanche en 404 que la F1 des airs. Mais justement, c'est ça qui fait son charme. « Il n'est pas fait pour battre des

records de vitesse, mais pour profiter du paysage », souligne Mathieu.

Le J300, c'est aussi une consommation de carburant raisonnable, ce qui, vu les prix à la pompe, n'est pas à négliger. Pas besoin de vendre un rein pour faire le plein ! Et puis, soyons honnêtes, qui a besoin d'un avion dernier cri quand on peut s'amuser avec une machine qui a fait ses preuves ?



*En cas de pépin*

# AIR COURTAGE ASSURANCES

*On répond même  
au téléphone*



**RECOMMANDÉ POUR  
LES PILOTES DU DIMANCHE**



## Claire comme une verrière de Roche...



### Stéphane ROCHE

Ayant grandi dans les vapeurs 2 temps de Weedhopper depuis 1981, je partage mes vols entre machines historiques et FK14B2. J'ai la passion du vol mais également celle du partage et l'envie de contribuer à mon niveau, à la redynamisation de notre discipline.

Quand on part en vol, on aspire, et c'est légitime, à voir clair à travers les vitres, pour autant que la machine en soit équipée bien sûr !

Si vous galérez avec des plexis rayés, voire très rayés, vous avez 3 options :

- 1 — les remplacer
- 2 — Les retravailler vous-même
- 3 — Les faire reprendre par un pro.

Perso, avec ma verrière complètement déglinguée, probablement nettoyée à la paille de fer, j'ai envisagé les trois options. La première dépassait les Dix mille euros, donc No way ! La seconde m'a tenté un moment, mais il fallait déjà trouver les bons produits, sans compter le risque d'aggraver la situation plutôt que de l'améliorer. En effet, on peut imaginer refaire soi-même sa verrière, mais la maîtrise du grain de ponçage, le seuil critique qui vous fera basculer d'un poly poncé à brulé, etc etc. je ne suis pas joueur et je voulais vraiment que le travail soit parfait.

C'est à cette étape que Rafaël (Et non pas Raphaël comme je l'ai écrit dans la vidéo, Pardon !) intervient pour symboliser la troisième option. Basé à Roanne, du haut de ses 16 années de pratique, formateur en







rénovation de surfaces (plexi/Poly/peintures/etc.), ayant travaillé avec les marques ULM les plus courues du marché haut de gamme... (vous aurez trouvé, j'en suis sûr) il excelle dans son art et je mesure mes propos. Il est un artisan, oui, l'artisan de votre liberté retrouvée d'admirer les paysages au travers de surfaces parfaites. C'est un artiste, soucieux à chaque instant de faire toujours mieux. Sa main ne tremble jamais lorsqu'il bosse et très sincèrement, là où je pensais que j'allais passer la journée à attendre la fin du chantier, j'ai découvert un métier magnifique et j'ai pu assister en direct à la renaissance de ma verrière.

Au final, j'ai repris les airs en début d'après-midi pour rejoindre Persan avec une verrière magnifiée, réellement comme neuve et traitée céramique pour

être moins sensible aux futures rayures potentielles, le tout pour un tarif tout à fait correct à trois chiffres !

Alors, si vous galérez face au soleil, si vous fustigez la ventouse qui était supposée ne pas laisser de trace, mais qui au final vous a quand même pourri la matière ; bref, si vous voulez retrouver une verrière nickel, je ne saurai trop vous conseiller de faire appel à Rafaël ! Je n'ai aucune action chez CAVOK Protect Shine, mais quand on croise des gens comme lui, on ne peut faire autrement que de saluer leur engagement, leur passion et leur savoir-faire. Encore Merci à toi Rafaël.

**CAVOK PROTECT SHINE – LFLO Roanne — Rafaël**  
au 06 .72 .54 .06 .10





## Podcast - Les Aventuriers du Pôle Nord



J'aimerais bien savoir quel type de discussion vous avez entre copains au coin d'un feu de cheminée... Les deux acolytes dont on va bientôt partager l'aventure, eux, ont discuté voyage et plus précisément, expédition. C'est sous l'insistance du premier que le deuxième finit par céder. Croyez-moi, à cet instant, ils sont loin d'imaginer, l'un comme l'autre, que cette douce soirée au pied de l'âtre sera le point de départ d'une aventure exceptionnelle !

Vous êtes prêt à les suivre ? Alors, faites-vous tout petit et prenez place discrètement comme co-pilote dans l'un de ces deux ULMs jaune canari qui s'apprête à décoller. Je préfère vous prévenir tout de suite, la température risque de chuter brutalement ! Préparez gants, écharpe et bonnet, installez-vous confortablement et savourez ce moment suspendu sur les traces de ce périple à mi-chemin entre défi et folie. Bienvenue sur les Podcasts de la Gazette, nous vous souhaitons une très belle écoute....





# 2ÈME JOURNÉE DE LA FEMME

Maison des Jeunes du Bouzollois  
6 rue du Stade  
99430 BOUZOLLES

**Le 05 octobre 2024 !**

*Ne loupez pas la date ! Le 06,  
on revient à l'année de  
l'Homme !*

Ouvert à  
Toutes les  
femmes, mais  
vraiment  
toutes !

**A la FFENFUM.ORG, on est ouverts  
Et on le montre !**

Pour les mecs, le 05 octobre, BBQ géant et vols à gogo sur toutes les bases !

Pour les mecs, le 05 octobre, BBQ géant et vols à gogo sur toutes les bases !

ET ON LE MONTRE !



# Kambouis vulg'Air



## Le circuit de refroidissement. (2 / 2)

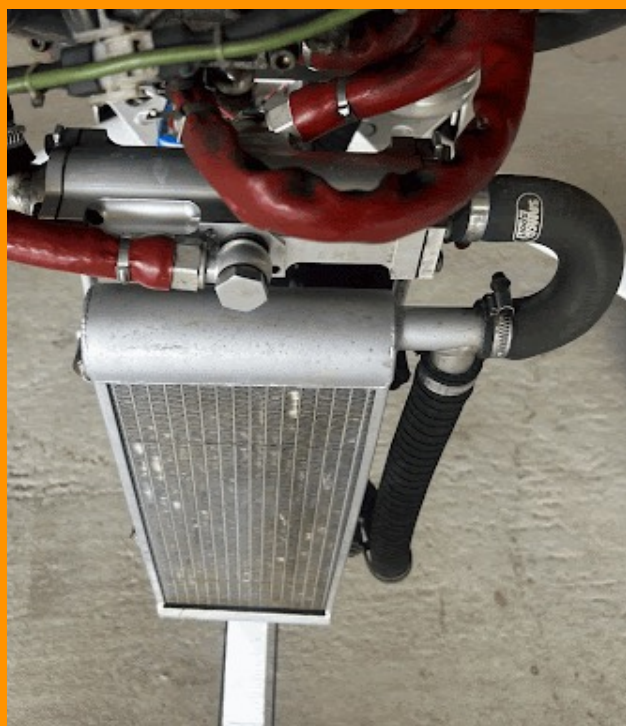
Nous reprenons, dans ce numéro, l'exploration du circuit de refroidissement des ROTAX série 9-. Nous avons déjà compris le fonctionnement général d'un circuit de refroidissement et détaillé deux des éléments le composant. Il nous reste, pour aujourd'hui, à faire la connaissance des derniers éléments du système, à savoir : Le radiateur, le vase d'expansion et le liquide de refroidissement.

### Le chasseur de chaleur

Le radiateur est l'élément permettant d'évacuer l'énergie calorifique (la chaleur) du circuit. Pour ce faire, il est composé d'une multitude de circuits, appelée rangées, (de 10 à 15 rangées en général). Chaque rangée va accueillir un volume de liquide arrivant du vase d'expansion. L'idée est d'étaler le volume de liquide à refroidir sur l'ensemble de la surface du radiateur pour gagner en efficacité.

Autour de chaque rangée se positionnent des ailettes (visible de l'extérieur du radiateur). Ces ailettes vont canaliser l'air traversant le radiateur pour le diriger directement sur les rangées. Le liquide de refroidissement entre, chaud, dans les rangées du radiateur et se débarrasse de sa chaleur au fur et à mesure de sa progression, laissant son fardeau à l'air frais circulant perpendiculairement. Il n'y a donc pas de réglage proprement dit sur le radiateur. Pas de molette qui nous permettrait de choisir la température moteur désirée. C'est sa taille, sa position sous le capot et son orientation par rapport à l'arrivée d'air frais qui vont déterminer sa capacité à refroidir le système.

Dans le cas d'une montée en température inhabituelle, il faudra vérifier que le radiateur soit toujours bien en place et pas obstrué. Il arrive aussi qu'il se bouche mais c'est plus rare. Une qualité



médiocre de liquide de refroidissement ou un choc ayant endommagé une ou plusieurs rangées peut en être la cause.

Si, au contraire, le moteur a du mal à atteindre sa température de fonctionnement, il est tout à fait possible de réduire la surface de refroidissement, en



obstruant une partie des ailettes du radiateur ou d'ajouter au circuit en amont du radiateur, un thermostat. C'est une porte qui ne s'ouvrira que si la température du

circuit atteint un certain seuil. Dans ce cas, le radiateur est exclu du circuit durant toute la phase de montée en température et n'entrera en jeu qu'au besoin. Attention, il est bon de se rappeler que plus il y a d'éléments sur un système, plus il y a de source de pannes. N'envisagez la pose d'un thermostat, sur votre circuit de refroidissement, qu'en cas de nécessité

### L'Espace détente...

Poursuivons notre périple dans le dernier élément du circuit, le vase d'expansion. L'eau (le liquide de refroidissement), comme tout liquide, prend plus de place à chaud qu'à froid. Notre circuit étant fermé et rempli, il va arriver un moment où le liquide montant en température va commencer à se sentir à l'étroit. La conséquence de cette dilatation va se traduire par une montée en pression. La montée en pression joue un rôle important dans le maintien de température du circuit. Elle est bénéfique. Mais comme toute bonne chose, il ne faut pas en abuser et si on laisse la pression montée de façon trop importante, elle va devenir destructrice. Il existe donc une porte de secours (c'est le bouchon métallique, à la forme singulière, situé sur le haut de votre moteur, chapeautant fièrement le bocal noir du circuit) permettant au liquide d'atteindre un espace supplémentaire pour se sentir plus à son aise. C'est le bocal, généralement transparent et en plastique, relié par une durite de faible diamètre au bocal noir. La combinaison de ces deux vases et du bouchon sont appelés vase d'expansion.

Quand la pression monte (au-dessus de 1,2 bar dans notre cas) un clapet s'ouvre et le liquide s'échappe dans le second vase. Cette fuite de liquide

créé une chute de pression et par conséquent une légère baisse de température. Si cette chute de température, combinée au travail du radiateur et aux facteurs extérieurs (régime moteur, altitude,...) se poursuit, le liquide reprendra sa place initiale dans le circuit jusqu'à la prochaine montée en pression.

D'un point de vue technique, il y a plusieurs choses à vérifier. Premièrement le niveau de liquide dans le circuit. Il faut qu'il soit au niveau du bouchon dans le vase noir (Attention, ce niveau doit se faire moteur froid ! Rappelez-vous, qu'à



chaud, le circuit est sous pression. N'ouvrez surtout pas le bouchon !). Dans le bocal transparent, le niveau doit être au minimum, ou juste au dessus. C'est une erreur que l'on rencontre fréquemment. Ce bocal ne doit pas être rempli. Rappelez-vous que sa première fonction est d'accueillir le liquide sous pression venant du circuit, il va falloir lui laisser de la place !

Il vous faudra surveiller également l'usure de la durite reliant les deux vases et le bouchon du vase noir. Une partie du clapet étant en caoutchouc, comme tout polymère chez Rotax, sa durée de vie est fixée à 5 ans (Il y a la date de production inscrite dessus ! Si vous lisez 1,2 c'est sa pression de fonctionnement, regardez de l'autre côté !). Un autre point important à contrôler. Une protection caoutchouc est positionnée sous le vase noir pour l'isoler du moteur. Cette protection a pour rôle de protéger le vase qui s'abîmerait rapidement, à cause des vibrations, au contact





répété du moteur. Cette protection a une fâcheuse tendance à casser et à se faire la malle. Jetez-y un œil régulièrement et remplacez-la au besoin.

### Ça coule de source !

Nous concluons cet article en allant à la rencontre de notre acteur principal, le liquide de refroidissement. Son rôle n'est pas sorcier, il est caloporteur (fallait oser l'écrire celui-là !) Il sert à transporter l'énergie calorifique jusqu'au radiateur.

Comme vu le mois dernier, ce liquide n'est pas de l'eau. C'est un mélange d'eau, de glycol et d'un inhibiteur de corrosion. Le glycol est ajouté à l'eau pour modifier ses propriétés. Cela permet de repousser ses limites de gel et d'ébullition. Il y a deux grandes familles de liquide. L'eau peut être mélangée à des composants d'origine minérale (les types C) ou des composants d'origine organique (les types D). J'essaie d'aller vite pour ne pas vous perdre avec des explications



fastidieuses. Gardez en tête que, pour les moteurs qui nous concernent, il faut utiliser du liquide organique. Ne vous fiez pas à la couleur du liquide. Avant (presque Jadis...) on différenciait le minéral de l'organique grâce à sa couleur. Les bleus et les verts était minéraux, les jaune et les rose, organique. C'était simple donc ça ne pouvait pas durer... Les stratégies commerciales passant par là, chaque fabricant est venu apporter sa petite touche chromatique rendant ces repères complètement caduques. Il va donc falloir lire les étiquettes !

Ne faites jamais l'économie de liquide de refroidissement, il faut en avoir à portée de main. Il en va de la survie de votre moteur. Ne faites jamais, non plus, de complément avec de l'eau. Si nous avons vu que l'eau prenait plus de place en s'échauffant, elle a la caractéristique sournoise de se dilater aussi en refroidissant (en dessous de 4°C). Donc si elle vient à geler, elle causera des dommages irréversibles au moteur.

**VOUS MANQUEZ DE CONFIANCE  
AVEC VOS PETITES ROUES?**

**OFFREZ-VOUS EN UNE GROSSE PAIRE**

**ALASKAN WHEELS**



# LA GRANDE COURSE





# LA GRANDE COURSE

## Les coulisses



La Grande Course s'est tenue les 11, 12 et 13 septembre dernier, renouant avec l'esprit d'aventure, rappelant la célèbre émission des années 80 « La Chasse au Trésor » animée par Philippe de Dieuleveult. Ce véritable jeu de piste aérien, mêlant défi et navigation, a vu le jour grâce à une équipe de passionnés, dont nous avons rencontré les principaux artisans.

Christophe, l'un des organisateurs, revient sur la genèse du projet : « L'idée a germé en septembre 2023 : pourquoi ne pas organiser une course aérienne sur plusieurs jours, avec un tracking en ligne comme le Vendée Globe ?

Il a immédiatement partagé l'idée avec Tristan chez Safesky, qui a adhéré sans hésiter. Bien que le concept n'était pas encore complètement défini, ils ont aussi sondé les pilotes sur les réseaux sociaux et l'enthousiasme a été unanime. »

« On avait fait le Grand Prix de France en 2023, il fallait refaire La Grande Course, un clin d'œil à une époque marquée par la liberté et l'aventure dans le monde de l'ULM. »

Christophe a appelé Hubert Aupetit pour avoir l'autorisation d'utiliser le nom emblématique « La Grande Course ».

Rapidement, les choses s'accélérent. « Johan Debit a conçu le logo et l'affiche, tandis que Jean Le Pargneux a développé le site web. En moins de 72 heures, plus de 100 pilotes s'étaient déjà inscrits », explique Christophe.

Le parcours devait offrir des terrains inédits. « Avec Christophe Verrier, nous avons exploré des terrains possibles et contacté les gestionnaires. Nous voulions proposer des atterrissages dans des endroits inhabituels, mais obtenir des autorisations a été un véritable défi.

Enfin, nous avons obtenu deux pistes occasionnelles sur les 13 repérées. Des pistes que nous avons décidé de fermer au dernier moment, car il avait plu beaucoup la semaine précédente. Tous ces mois de travail pour rien ! »

Pour financer l'événement, une boutique en ligne a été lancée avec du merchandising (T-shirts, mugs), faisant revivre des marques disparues comme Aviasud, ou Weedhopper. « Nous avons aussi collaboré avec l'illustrateur JP Budillon, figure





emblématique de l'ULM. Mais, malgré tous nos efforts, la boutique n'a pas rencontré le succès escompté, et nous avons dû financer une partie de l'événement nous-mêmes. »



Xavier Grimont et son fils ont participé à la GrandeCourse

Face aux obstacles techniques, Julien Foyer a rejoint l'équipe avec des solutions innovantes, comme l'intégration de QR codes. « Julien a été indispensable, toujours prêt à trouver des solutions » souligne Christophe.



Pendant l'événement, il a été assisté par Sylvie Benard, qui a veillé au bon fonctionnement de l'interface.

La suite, vous la connaissez. Malgré une météo capricieuse, les participants ont bravé le vent, les orages et le froid pour venir à bout de La Grande Course. Ils ont rallié une trentaine de pistes de brousse, tout en déchiffrant des énigmes mystérieuses. Face à la rudesse des conditions, les pilotes sont unanimes : l'expérience a été exceptionnelle. Aucun n'a renoncé en chemin.

Si on demande à Christophe et Julien s'ils vont refaire une nouvelle Grande Course en 2025, ils répondent :

« A priori non, on a une règle entre nous, on ne refait jamais deux fois la même chose, cependant on pense continuer à développer l'interface informatique qui rend possible la Grande Course, et la mettre en Open Source, ainsi, quiconque voudra organiser une Grande Course, pourra le faire sans supporter le développement. »

Un aperçu sur le Logbook de la Course créé par Christophe Verrier : <https://lagazettedelulm.fr/wp-content/uploads/2024/09/LOGBOOK-LGCv11-pdf.pdf>





## La Grande Course que je n'ai pas faite...



### Stéphane ROCHE

Ayant grandi dans les vapeurs 2 temps de Weedhopper depuis 1981, je partage mes vols entre machines historiques et FK14B2. J'ai la passion du vol mais également celle du partage et l'envie de contribuer à mon niveau, à la redynamisation de notre discipline.

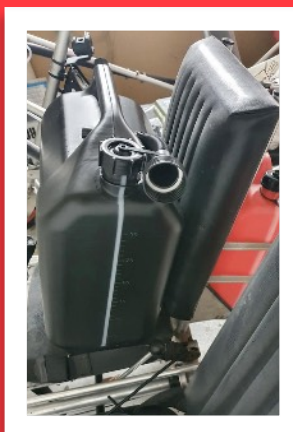
### ...mais que j'ai faite quand même !

Salut à tous. Je ne sais pas pour vous, mais ce qui me plaît par-dessus tout dans le fait de voler, c'est ce qui se cache dans le verbe lui-même, car « voler », c'est quelque part dérober au ciel une part



d'éternité qui nous emplit d'abord les yeux puis le cœur avant de nous abandonner une fois posé, terrassé par notre condition de terrien, au moins jusqu'à ce que le prochain décollage ne concrétise à nouveau ce petit miracle.

Faire La Grande Course, c'était pour moi une obligation, une évidence qui s'imposait d'autant que je disposais de la machine idéale pour parcourir tous ces terrains relativement proches les uns des autres : le Paon d'Or.



### La stratégie...

Fort d'une première expérience très concluante sur la première étape du grand Prix de France 2023, je décide de m'inscrire et d'aligner sur la ligne de départ de Champrond mon fidèle destrier de 1984. Allez, procédons dans l'ordre :

Je commence par poser des congés sur la période de sorte que je ne puisse reculer face à l'échéance le moment venu en invoquant un quelconque impératif pro. Je ne sais pas pour vous, mais de mon côté, être tenté de reculer aurait été de l'ordre du possible, surtout au vu de la météo ! CONGÉS : Check !

Le deuxième point clé, c'est l'ambition et croyez-moi, elle est forte ! J'envisage tout simplement de procéder au montage du Paon d'Or à Persan et de me rendre sur le départ directement en vol. Rien d'impossible dans l'absolu, mais un beau challenge quand même pour une machine aussi ancienne.

### AMBITION : Check !

Pour nourrir cette ambition, il faut de l'autonomie en carburant, et de l'autonomie, j'en ai pas ! Avec mes 20 litres, je peux à peine compter sur une heure 20 de vol. Pas terrible quand on aspire à parcourir 30 bases en 3 jours ! Qu'à cela ne tienne, les sites marchands sont mes amis. Je trouve (après moult recherches) la perle rare avec un bidon auxiliaire de

30 litres qui va sans aucun doute me mettre à l'aise sur les étapes prévues. Circuit carburant : Check !

Je vous ferai grâce de la radio, des roues, trop petites que je veux passer en mode roues de brouettes, mais qui ne conviendront pas du fait des haubans qui froteraient ! Je passerai également sur la commande de frein à réinstaller, indispensable vu la taille de certains terrains ! Je vous épargnerai la séquence déco des empennages et celle des ailes... bref... admettons, le gars.... , il arrive à remettre tout ça à l'endroit et prêt au départ. La machine : quasi Check !

Allez, on touche au but ! Bon OK, je vous l'accorde, le printemps est on ne peut plus merdique, mais je m'accroche à l'espoir improbable d'une accalmie au milieu d'une sal.p.rie de météo calamiteuse pour réaliser un chantier sans lequel il sera très difficile d'avancer, à savoir la reconstruction de la toiture de la remorque du Paon d'Or. Il ne faut oublier que la remorque date elle aussi de 1984 ! Une fois qu'on a dit ça, comprenez mes journées, composées chaque matin avant d'aller bosser, d'un écopage en règle de la bâche qui recouvre la remorque et se creuse à chaque ondée, ce qui est également mon lot en rentrant le soir, le tout sous la flotte bien sûr !

### Problème... Le stratégie !



Fin mai, le miracle se produit : une journée entière sans pluie ! Je fonce chercher le nécessaire pour construire ma toiture de remorque. De retour à la

maison, on attaque les travaux. On vire la bâche d'origine qui est cuite puis on installe les panneaux de polycarbonate qui donneront une certaine rigidité à la toiture. Allez, encore un petit effort ! On y est presque ! On ajuste la dernière plaque. A mon épouse : « vas-y, monte là et pousse un peu sur cette plaque ». A mon fils : « vas-y monte sur la flèche »... « avec moi »... Vous voyez la suite sur une poutre elle aussi de 1984 ou je vous fais un dessin ? Bon je pense qu'une simple photo suffira ! La roue jockey est en travers, la poutre se torsade littéralement sur son axe du fait du surpoids engendré par notre présence sur la flèche d'une part, et d'autre part à cause d'une corrosion majeure de la poutre qui sur le dessous était totalement bouffée.

La poutre qui s'enroule sur elle-même emporte dans un tourbillon infernal mes rêves de vols d'été, mes espoirs d'essais de machine avant que les J.O. ne nous interdisent de prendre les airs. La Remorque : Pas Check !

Les congés d'été arrivent, on part... on rentre... C'est les J.O. On repart un peu, les paralympiques démarrent... C'est écrit, même si je parviens à faire réparer la remorque, je n'aurai désormais pas le temps d'essayer la machine avant le départ pour Champrond. Pas grave. J'ai foi en mon oiseau.

### La lumière au bout du tunnel ?

A une semaine du départ, je trouve enfin mon sauveur, qui vient chercher la remorque sur un plateau. Est-ce à dire que je peux à nouveau espérer ? Mais en fait... je n'étais pas préparé à cette éventualité ! Je me remets au boulot sur le Paon ! On ne sait jamais, sur un malentendu...



Le départ est calé au 10. Je récupère la remorque le 09 ! C'est chaud, mais ça peut passer ! Avec mon fils, on remonte la structure de la remorque et on y range les ailes.



Je bosse d'arrache-pied sur l'appareil, je change une roue qui était complètement craquelée, je nettoie le circuit de refroidissement, j'installe un appuie-tête, je travaille sur le circuit d'essence, etc etc...

On est le 10, jour du départ vers Champrond. Dans la matinée, je décide quand même dans un éclair de lucidité de contrôler le bon fonctionnement de toutes les parties mécaniques. Je veux manipuler la manette des gaz,... Et là rien ne se passe. C'est grippé ! Pas grave ! Je desserre le câble d'accélérateur, je démonte sur le RORO 532 le cylindre où arrive le câble de la manette de gaz et d'où repartent les 2 câbles qui filent vers les carbus. Opération couronnée de succès ! Tout coulisse désormais parfaitement ! Il ne me reste plus qu'à remonter mon câble d'accélérateur comme il se doit et on pourra partir pour l'aventure !



### Désillusion !

Je retends le câble des gaz, je serre à la clé au niveau de la poignée pour être certain que rien ne puisse bouger et là... c'est le drame ! Pris dans mon élan, je sers trop fort, détériorant de fait le câble qui s'effiloche au gré de mes tours de clé...

Je constate les dégâts, c'est fini. L'aventure s'arrête là. Pas le temps de remplacer le câble pour être au départ de la course. Je suis vraiment déçu. j'en commande un neuf malgré tout, mais je sais déjà que je ne l'aurai pas avant jeudi, et jeudi, la course aura déjà pris le large.

Dépit, j'accuse le coup et remets en question jusqu'à ma présence sur cet événement que j'attendais depuis un an. Je me dis « A quoi bon »... sauf que quand même, les copains sont là



bas ! et puis, dans la foulée, les images commencent à arriver ! On voit des Pendulaires, un magnifique Weed de 1990, mais on y voit aussi un VL3 et un Sting Carbon !

### Épilogue...

C'est décidé ! La Grande Course en Paon d'Or est morte, vive la Grande Course en FK14 ! Car en fait, en y réfléchissant bien, on se fout totalement de la machine quand on s'engage sur une telle expérience. Tout ce qui compte, c'est l'envie, l'envie de partager de bons moments avec d'autres

passionnés, l'envie de voler à leurs côtés, certes, en volets 2... et alors ? On s'est caillé ensemble, on a mangé ensemble, et surtout, on s'est vraiment bien marrés ensemble ! Les niveaux de pratique étaient très variés, mais au final, chacun a trouvé sa place. Etre là, au présent, vivant reconnaissants envers chacune et chacun d'avoir contribué à rendre cette aventure bien réelle, et bien sûr reconnaissants envers Christophe qui une fois de plus a su raviver la flamme de ce qui nous unit, dans un esprit de franche camaraderie que je n'avais pas ressenti depuis bien des années.

La passion couve, là, sous les cendres d'un pseudomodernisme qui voudrait nous faire croire que nous devons confronter nos façons de voler pour exister. Rien n'a changé au fond. Le sourire d'un pilote heureux sera toujours

le même, quelle que soit sa monture. Pour ma part, en Paon d'Or ou en FK14, l'aventure s'est avérée magnifique et je garderai longtemps le souvenir précieux de cette Grande Course que je n'ai pas faite... mais que j'ai faite quand même !

# Le Podium de La Grande Course !

# LA GRANDE COURSE



À l'issue de trois jours de pérégrinations aériennes,  
3 pilotes se sont vus attribuer le titre dans leurs catégories respectives.

Partons à leur rencontre.





## Julien Daudry

### Qui es-tu ?

Je m'appelle Julien Daudry, papa de deux enfants, Léna et Zacharie, avec qui j'aime partager ma passion pour l'aviation.

Je suis aussi marié à Julie, qui supporte (presque) tous mes projets fous. Chez nous, tout tourne autour du vol, que ce soit en avion, ULM ou hélicoptère. Il ne se passe pas une journée sans que je parle de voler.

Côté professionnel, j'ai toujours été attiré par l'entrepreneuriat. J'ai racheté ma première société de transport à 20 ans, et depuis j'ai monté plusieurs entreprises dans des domaines variés comme le prêt-à-porter, l'import-export, la menuiserie, l'informatique, les télécoms et l'impression. J'aime relever des défis et voir mes projets grandir, c'est ce qui me motive.

### C'est quoi ton parcours aéro pour en être arrivé à faire La Grande Course ?

Côté aviation, tout a commencé quand je regardais des vidéos de Mathieu en hélicoptère. Ça m'a donné envie de me lancer. J'ai rencontré Bernard Bonnet, un instructeur qui m'a bien poussé dans mes retranchements, et j'ai commencé à voler en autogire avant de passer à d'autres machines. Aujourd'hui, je pilote à peu près tout ce qui vole, et je suis également instructeur.

Je participe régulièrement à des baptêmes de l'air, souvent pour des associations, parce que pour moi, voler c'est quelque chose à partager. Récemment, on m'a parlé de La Grande Course 2024, et je me suis inscrit sur un coup de tête avec mon autogire. C'était une expérience incroyable, pleine d'aventures et de rencontres avec d'autres passionnés.

### C'est quoi ta vision de l'ULM de demain ?

Pour moi, l'avenir de l'ULM, c'est l'aventure et les histoires qu'on écrit ensemble, pas juste la performance. Je suis convaincu que La Grande Course 2025 peut accueillir encore plus de passionnés, même ceux qui n'ont pas encore leur propre machine. Personnellement, je suis prêt à emmener un passager pour lui faire découvrir ce monde.

## Sur quelle machine as-tu fait La Grande Course et Pourquoi ce choix ?

J'ai fait La Grande Course avec un Magni M16 914



Turbo. Le Magni M16, c'est vraiment une machine polyvalente, sans fioritures ni assistance, mais surtout ultra-fiable et facile à dépanner. Pour moi, c'est la machine la plus robuste dans sa catégorie. La marque Magni, c'est un peu la référence, la plus ancienne marque d'autogire fabriquée en Europe. Ce modèle, c'est un intemporel, un peu comme la Porsche 911 dans le monde des voitures. Et puis, la voilure tournante, c'est aussi ma classe de prédilection, d'où mon choix d'utiliser un autogire !

Pour La Grande Course, je savais que les rafales de vent, les vents à plus de 50 km/h et les posés rapides en demi vent arrière me feraient gagner un temps considérable à l'atterrissage. J'avais donc un avantage certain en choisissant l'autogire !

### Quelle est ta devise ?

« Voler, gaz à fond ! »





## Dimitri Mercier

### Qui es tu ?

Houla, ça ne commence pas bien... Je m'appelle Dimitri, mais beaucoup me connaissent sous mon surnom, Titou. Je pense être quelqu'un de très

simple, mais en réalité beaucoup diront que je ne suis pas facile, je n'aime pas les injustices, et j'ai un gros défaut, je dis toujours ce que je pense, surtout quand je ne suis pas d'accord. Ma priorité : ma moitié, mes enfants et ma famille, je suis très famille.

Ça c'est le côté caractère et personnel. Du côté ULM, et autre, je suis quelqu'un qui aime les défis, dès que j'en ai atteint un, il faut que j'en cherche un autre, j'ai toujours pleins d'idées, et comme dirait Émilie, si j'ai l'idée et qu'elle est réalisable, c'est parti...bon OK, j'ai aussi beaucoup d'idées de « merde ».. Qui ne sont pas réalisables. Un exemple, le lendemain de La Grande course, je mettais en place une autre idée, celle de passer l'examen instructeur, objectif pour 2025.

Je suis aussi quelqu'un qui a toujours baigné dans le monde associatif, j'adore ça, je suis accro. J'étais investi dans ce monde au niveau association sportive, aujourd'hui c'est pour mon club ULM (ULM Chenay) que j'adore et pour qui j'aime donner de mon temps, j'en suis le secrétaire depuis 3 ans.

### C'est quoi ton parcours aéro pour en être arrivé à faire la grande course ?

J'ai commencé à découvrir le monde en 3D, il y a seulement 6 ans, à mon divorce j'ai fermé un livre, et j'ai décidé d'en ouvrir un autre.

Mon frère m'avait parlé de chiffon volant, il ne s'est pas décidé sur le coup, je l'ai donc fait à sa place. J'ai commencé par une initiation en paramoteur, on était en 2018, j'ai donc passé mon brevet, et mon Bi place, 3 mois après, car j'ai une grande chance, c'est de pratiquer l'ULM toujours à deux ! elle est aussi folle que moi de la 3D ! ! ! Du coup, découvrant un monde et des gens nouveaux, capable de voyager avec rien, voyant que le paramoteur avait des limites de météo, et autres, en 2020, j'ai passé mon brevet pendulaire (3 mois après le bi place) pour plus de possibilités de voyager.

Mais comme il y avait encore des classes que je ne connaissais pas, et que j'adore tout essayer, en 2021, j'ai repéré un skyranger abandonné dans nos hangars. J'ai alors passé mon multiaxe (3 mois après le bi place ;)). Il me restait une classe à explorer ! j'ai donc trouvé un autogire à remettre en route. Une fois passé cette étape, il me fallait donc le brevet... et le bi place, en même temps cette fois ci 😊

Aujourd'hui, notre plus grand plaisir est de voyager avec notre tente et notre duvet, découvrir les bases que l'on ne connaît pas, découvrir les personnes que l'on ne connaît pas, ce qui avait amené au GPF23, à découvrir des personnes avec la même passion que nous. Nous avons aussi la grande chance d'avoir des « anciens » et baroudeurs dans notre club, qui adorent nous cocooner, et nous faire découvrir tous leurs bons coins.

C'est donc tout naturellement, que nous en sommes arrivés à la Grande Course, tout ce qu'on aime, en solo par contre, faute de travail pour Émilie.

### C'est quoi ta vision de l'ULM de demain ?

Ma vision est juste la simplicité, tu tournes la clé ou tu tires la ficelle et tu t'envoies te faire un petit ou un grand tour....

Je ne suis fermé à rien ! chacun vole comme il le veut, comme il l'aime. Je n'aime pas les discours sur les ULM rapides. Je pense que si des personnes sont capables, ont les moyens de voler avec des turbines, tant mieux pour eux ! Je suis sûr qu'ils s'éclatent, et je suis content pour eux.

Je souhaite que ce monde, qui est un monde d'entraide et de partage reste ainsi et avec tout le monde.





## Que dirais tu à ceux qui n'ont pas participé à la grande course ?

Ben.... Qu'ils demandent à Émilie dans quel état elle était pendant la grande course, ne pouvant pas y être!!!!!!

Je ne sais pas répondre à cette question, comme je t'ai dis au dessus, j'accepte tout le monde, nous avons dans le club des personnes que l'on essaie de sortir en vain, car chacun a sa façon de voler, certains préfèrent le tour de piste, d'autres les voyages, les paysages magnifiques, les rencontres extraordinaires, la bonne humeur, le partage, les aventures ...la Grande Course quoi !

## Et aux jeunes qui voudraient pouvoir s'engager ..... ?

J'ai 44 ans aujourd'hui, si j'avais su il y a 20 ans, que ce monde n'était pas un monde huppé comme je l'imaginai, peut être que j'en aurais poussé les portes plus tôt !

Si j'ai un mot à dire aux jeunes, « n'hésitez pas, oui c'est un monde où certains ont de l'argent, d'autres ont des passions, mais l'argent ne fait pas le bonhomme, la passion oui, car si tu viens, on t'emmènera de tout façon ». Moi aujourd'hui, j'adore ces jeunes fous qui osent, comme Jean l'année dernière, c'est eux qui me font rêver...

## Sur quelle machine as tu fait La Grande Course et Pourquoi ce choix ?

Bon tu connais l'histoire, car là c'est pareil, une rencontre dans un resto, assis en face d'un grand gars qui a restauré un Paon d'Or pendant le GPF23, celui de son père, ça fait rêver, des émotions, ça donne des idées... et l'opportunité s'est présentée.

Au mois de septembre 2023, Christophe envoie la vidéo pour la restauration des vieilles machines dans le fond des hangars, ma pensée « oui c'est super ça », et nous dans le club, quelques mois avant, le fils du fondateur de notre club nous annonçait qu'il donnerait le Weedhopper de son père à qui voudrait le restaurer et le remettre en vol.

Ni une ni deux, voici mon idée, et voici mon objectif, et en plus il a tout son sens pour tous les membres du club. Nous faisons ça en équipe avec mon frère et les membres du club...J'avoue que j'aurais été très déçu de ne pas pouvoir faire La Grande course avec pour cause de météo, mais la météo était là, sportive, mais possible, donc c'était super.. Avec cette machine, un weedhopper de 1990, j'ai fait sur 5 jours 12H30 de vols, je ne peux pas faire toutes les bases, découvrir tous les personnes qui tiennent ces bases (mon p'tit bémol, mais j'y retournerai...) car beaucoup de vent, une vitesse peu élevée, sécurité avant tout.....mais que du plaisir, que du bonheur, et super content d'avoir pu le faire. J'ai découvert le plaisir de voler avec une vieille machine, et j'espère pouvoir le faire découvrir à tout le monde, ça vole pas vite, les cheveux presque au vent, tu prends le temps, tu voles quoi!!!!

## Quelle est ta devise et le mot de la fin ?

Alors moi j'ai vraiment une devise : « chaque problème a sa solution »

Mais je dirai juste à tous ceux qui se posent des questions sur « les départs », « les arrivées », les « je ne sais pas » ...N'hésitez pas !!! allez découvrir les gens, allez visiter les lieux, n'atterrissez jamais, que pour dire bonjour à l'enfant qui vous a fait coucou au sol, il en rêve et vous êtes ce rêve....

J'aimerais aussi remercier tous les acteurs de ce rassemblement extraordinaire, vous les « faiseurs d'idée », mes amis, plus particulièrement les 4 pilotes qui m'ont accompagné pendant la Grande Course pour répondre à tous problèmes éventuels, en plus de ceux comme Georges, qui m'ont suivi aussi au cas où, et que je ne connaissais pas 2 jours avant, c'est vraiment ça que j'aime, les bases,

les gens etc.etc..etc. 😊



## Thibault Robert

### Qui es tu ?

Salut camarade du ciel !  
J'ai 35 ans, originaire de Picardie à Laon, je vis actuellement à Bordeaux où j'exerce mon métier d'éducateur de rue en

prévention spécialisé pour des jeunes de 10 à 25 ans. J'ai fait un passage de 8 ans à Annecy pour ma formation d'éducateur spécialisé, ce qui, via l'attrait et le goût pour la rando, l'escalade et le kayak, m'a permis de développer cette soif d'aventure, de découverte et de dépassement de soi.

### C'est quoi ton parcours aéro pour en être arrivé à faire la grande course ?

C'est une rencontre via un projet socio-éducatif en mer qui a été déterminant vers l'apprentissage du parapente puis du milieu aéronautique avec l'ulm pendulaire. Une histoire d'une rencontre de passionnés qui transmettent leur virus, avec humour, auto-derision, humilité et convivialité mais néanmoins très expérimentés à l'aérodrome de Darois (Cosmos, la mouette....) Les premiers vols en biplace avec ces potes m'ont rapidement ouvert la voie de l'aéronautique et des aventures qui en découlent. Rapidement convaincu par cette extraordinaire rêverie éveillée et soutenu par mon pote Alex qui habite dans son hangar aéro à Darois, j'ai craqué pour un DTA feeling 582 en dynamique 16, double commande. Illustrant la robustesse et l'envie d'évasion, cette robuste machine m'a permis d'être formé dessus après 6 mois de rénovation et d'être breveté en juin 2023 au bout d'1 an. Biberonné par les incroyables histoires de fly trip racontées par tout ces pilotes d'Ulm à Darois, des vidéos de Mike Blyth et Olivier Aubert et celles de Christophe Guyon avec l'appel du rotax, il m'a fallu peu de temps pour comprendre l'extraordinaire potentiel d'aventures que mon pendulaire allait pouvoir m'apporter en terme d'expérience et de rencontres !

J'ai par conséquent rapidement développé l'envie de sortir du bocal, de ma zone de confort, puisqu'au fond, dans l'inconnu et le dépassement de soi, on est toujours récompensé. J'ai fait mon premier trip solo cet été, de ma base de Cestas LF3354 à côté de Bordeaux, à destination de



Granville en passant par le trait de côte jusqu'au golfe du Morbihan et le Mont Saint Michel. Rejoindre la famille en somme mais en vol ! Voyage ô combien déterminant pour oser me lancer et faire cette fameuse Grande Course 2024 ! Projet qui a bien évidemment mûri depuis l'annonce de l'événement jusqu'à la semaine avant la décision du départ. Et comme on dit, qui regarde la météo reste au bistrot, alors le vent annoncé m'a peu démotivé pour renoncer...

### Que dirais tu à ceux qui n'ont pas participé à la Grande Course ?

Pour ceux qui hésitent à se lancer dans de tels événements ou fly trip, foncez, vous en serez récompensés, à la fois par les rencontres que vous ferez en chemin mais aussi de l'expérience de vol que vous en tirerez !

### Et aux jeunes qui voudraient pouvoir s'engager ..... ?

Aux jeunes et aux jeunes vieux qui hésitent et pensent que l'ulm n'est pas accessible, n'oubliez pas que c'est l'aviation populaire et conviviale, développée par les pionniers du milieu qui ont





permis de créer moult bases ulm en France ! Cet héritage se partage bien évidemment par des passionnés avides de transmission d'expérience et de conseils ! Allez discuter, vous trouverez vos réponses voire même la machine qui vous attend sagement dans un hangar....

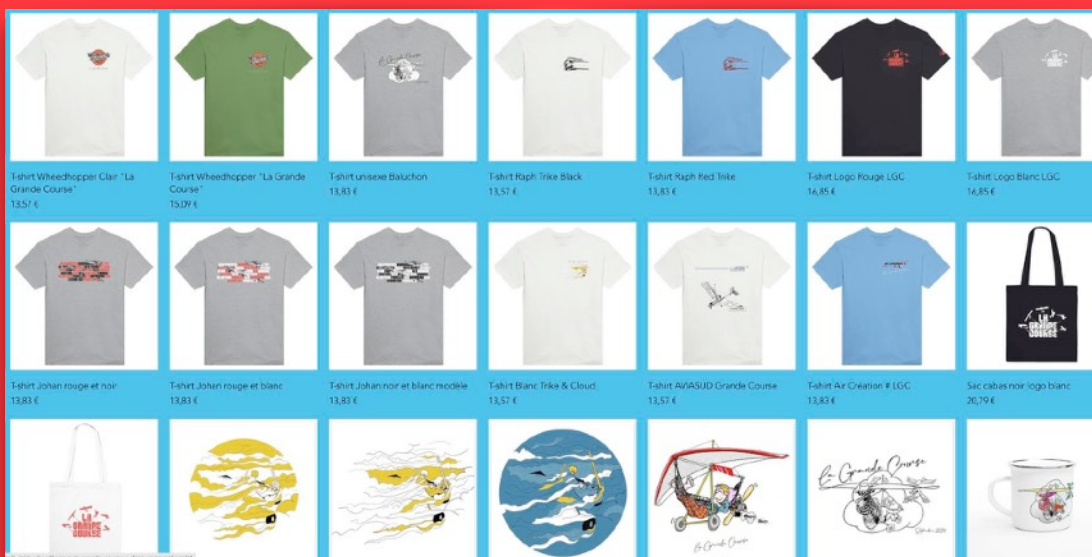
### Quelle est ta devise ?

une qui résume bien l'esprit de l'ulm : Seul on va plus vite, ensemble on va plus loin !

Et pour prolonger l'aventure (à prix coutant !) :

<https://www.grandecourse.fr/category/all-products>

C'était le grand bain pour moi cette Grande Course, tant par les vols réalisés que par les pilotes rencontrés, la solidarité et la convivialité dont je garde un souvenir inoubliable ! Un grand merci à tous les pilotes qui transmettent l'envie et rendent de tels événements possibles ! L'année prochaine, on s'organise pour mettre l'ULM à l'honneur une nouvelle fois ? 😊









## À qui dire ?



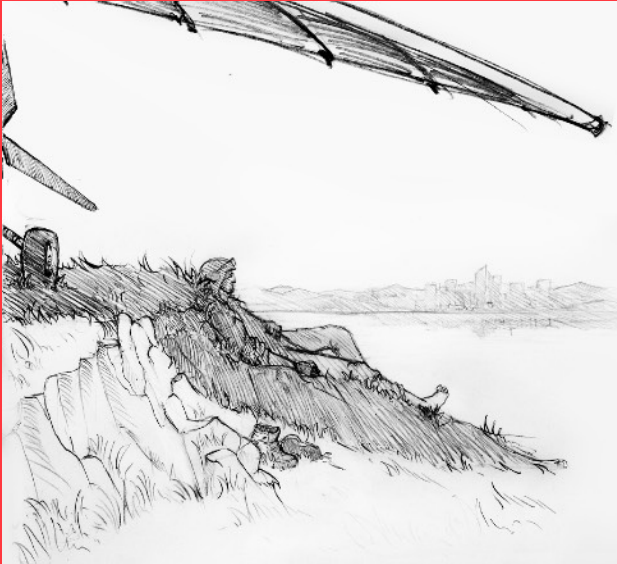
Il y a une poésie du vol qu'il est difficile de partager tant fort peu la connaissent et qu'elle s'oublie, se dissout dans l'air d'un temps ordinaire qui reprend trop vite ses droits.

On redevient un piéton, un automobiliste, un citoyen, un collègue, un mari, un amant, un père de famille, que sais-je. On a pourtant tutoyé le ciel, essuyé ses douceurs et ses brusqueries. On s'est gavé de ses lumières, indigné de ses secousses, contrarié des vents quand ils nous freinaient, ravi des toboggans où ils nous précipitaient. On s'est élevé dans l'ombre laiteuse des campagnes à l'aurore, sachant le bien-être que ce serait lorsque, émergeant de l'horizon comme un dieu paresseux, le soleil jaunirait les prés de ses premiers rayons. Il faisait froid. Le moteur toussait aux ultimes décharges d'une batterie faiblarde. Il a suffi d'une étincelle pour que l'hélice toupine ! L'herbe mouillée par la rosée de septembre détrempait les toiles de tente, imbibait les chaussures que trois jours de bivouac avaient gratifiées de parfums mirobolants.

Ah qu'elle était loin, enfin, la civilisation des douches et des déodorants, la société des faux-semblants et des sourires forcés, des obligations réglementaires et tatillonnes. Et loin, plus loin encore, l'esprit étriqué des fonctionnaires de l'air,

asphyxiés dans leur bureau, payés au mois pour brider un désir de vol débridé, enraciné dans l'histoire humaine. On ne leur veut pas de mal notez bien, sinon qu'ils nous fichent la paix avec leurs textes alambiqués et leurs prescriptions inapplicables : qu'ils laissent à leur Grande Course ces grands sauvages unis par l'essentiel, par ce que Mallarmé sur sa yole appelait « l'entier oubli d'aller » ! Comment restituer tout cela sans avoir l'air d'un irresponsable, d'un bravache, sans se faire rappeler à l'ordre des procédures par les adjudants d'aéroclubs et les frileux du manche ?

On ne dira jamais assez que septembre est béni pour l'aviation. Pas seulement parce que le ciel se calme un peu des ardeurs estivales, mais pour ses lumières obliques, honorant chaque élément de paysage à son heure, comme sous un projecteur doré. Septembre, mois du bonheur aérien. Des buissons de mûres au bord des pistes, des noisettes au cul roux sur le chemin du ravitaillement. Tu avises de là-haut une jolie petite bande d'herbe tondu par un camarade prévenant. C'est ta prochaine étape. Tu zeyutes alentour pour vérifier que tu es seul dans le ciel. Tu souris devant la manche à air qui tortille. Par un phénomène aérologique inexplicable, et alors que les trente et une pistes du parcours offraient une orientation



différente, le vent sur chacune soufflait de travers, à 90°, et dans le genre fort... de quoi saler les approches et poivrer les atterrissages, surtout avec un train classique comme le mien, enclins aux ruades de jeune poulain dès qu'il touche l'herbe. Oui, tu souris, parce que ce n'est pas facile et très amusant, bien plus qu'une morne, mais sûre approche en U sur un terrain fréquenté. La piste est courte, il faut éviter les haies successives. Tu vires, tu voltes, tu enchaînes les S, retrouvant le plaisir des manœuvres en vol libre. Ah ! la jolie cadence des virages en aile delta, ah le dandinement paresseux des parapentes ! Mais te voilà stabilisé en courte finale, comme sur des rails, commandes croisées pour faire la nique au vent fripon, prudence,

prends garde à tes pistons. Et tu t'immobilises, seul, jaunissant dans le matin jaune, verdissant dans la prairie verte. Il est temps de marquer ton passage (Grande Course oblige !), et de redécoller vers la prochaine.

Au fond, nous sommes bien tous pareils. Feignants comme des pilotes du dimanche. Le mardi j'étais prêt à tout annuler pour cause d'offense météo. Le mercredi encore, au réveil, je faisais traîner mon départ, espérant je ne sais quel typhon pour me servir d'excuse. Ce jeudi, entre deux ciels, au-dessus de la Mayenne, pressé vers le finale à Loches, c'est comme si j'étais resté en l'air depuis... quarante et un ans, date de ma dernière Grande Course, où j'avais fait les quatre coins de la France en tube et toiles, posant au jour, près des stations-service, couchant au soir sur les plateaux, au-dessus des vallées à brouillard. Les règles ont changé, la compétition est moins âpre, mais qu'importe : ce qu'il nous faut c'est une raison de partir, de quitter les sentiers battus, de prendre congé pour un temps de l'aviation petite-bourgeoise... Redevenir canaille, renouer avec ces clochards du ciel que furent les Mermoz et les Saint-Ex, et qui n'en finissent pas de nous faire rêver.

*Hubert Aupetit*









# LE BAZAR DE LA GAZETTE

« Redonnons à l'inutile la place qui lui revient. »



## Mondial de l'ULM à Blois : la Kermesse des Aigles!

Ah! Blois, début septembre, les premiers frimas de l'automne et... le Mondial de l'ULM. Un événement que tout passionné d'ULM d'aviation ultra légère attend avec la ferveur d'un enfant un matin de Noël.

Et cette année encore, la fine équipe du comité d'organisation du MULM nous a réservé une nouveauté de taille. Une innovation digne des plus grands esprits visionnaires!

Non, il ne s'agit pas de l'entrée au salon à 10 euros (un tarif en somme fort modeste pour admirer des appareils qui coûtent à eux seuls le prix d'une maison dans le Cher), ni du feu d'artifice mêlant étincelles et voltige de modèles réduits, et encore moins du mythique défilé des paramoteurs en file indienne (ça vaut bien la parade du 14 juillet, même si on nous le ressert à chaque meeting).

Non, chers amis, la vraie, la grande, la révolutionnaire surprise de cette année... roulements de tambour... c'était la Tombola! Oui, oui, vous avez bien lu. Vous imaginez? 45 minutes de pure adrénaline, de suspense haletant, d'émotions incontrôlées, devant une foule frémissante au bord de l'évanouissement. Le genre de moment où vous sentez le palpitant s'emballer à l'idée d'un gain exceptionnel... comme, par exemple, un bon de réduction de 50 % sur un kit de vidange. Oui, on ne plaisante pas avec ça. Le rêve absolu du propriétaire d'ULM : une vidange à moitié prix!

Mais voilà, tout cela aurait été mémorable (et presque épique), si un petit détail n'était pas venu gâcher la fête : une grande partie des participants à cette tombola... étaient déjà partis. Oui, déjà en route vers des contrées plus accueillantes, sans doute éblouis par tant d'innovations qu'ils ont préféré rentrer chez eux avant l'apothéose. Du coup, notre cher président s'est retrouvé à appeler



vainement des gagnants absents. Silence glacial dans le public. Malaise général. L'atmosphère était si lourde que même les paramoteurs auraient eu du mal à décoller. On parle d'un spectacle qui a fait frissonner l'audience, mais pas dans le bon sens.

Heureusement, l'innocente main de Patrice Franceschi, était là pour tirer les billets gagnants. Enfin, « gagnants », c'est un bien grand mot. Mais bon, ne soyons pas trop sévères, c'était après tout une première! On sent bien que l'équipe du MULM est en pleine recherche créative. Ils osent, ils innovent, ils tentent... même si, parfois, l'audace se heurte à la réalité d'un public qui a quitté le navire.

Alors, qu'est-ce qu'ils nous réservent pour 2025? On se prend à rêver. Peut-être un chamboule-tout géant? Une pêche aux canards, ou une course en sac? Qui sait, avec ces esprits éclairés, tout est possible. Une chose est sûre : on attend avec impatience la prochaine innovation, parce qu'après la Tombola 2024, le niveau est sacrément haut. Allez, vivement septembre prochain pour de nouvelles sensations fortes à Blois!

A man in a light blue shirt and red overalls stands in a large, well-lit industrial workshop. He is holding up a blueprint with his right hand and looking at it with a smile. In the background, there are various pieces of machinery, workbenches, and a large aircraft on the floor. The workshop has a high ceiling with a complex network of pipes and structural beams.

***DES DIFFICULTES A ECOULER  
VOTRE STOCK DE PIECES ?***

***SIMPLIFIEZ-VOUS LA VIE EN  
EDITANT UN BULLETIN DE SERVICE***

***CONCU SPECIALEMENT POUR LE MARCHE DE L AERONAUTIQUE***

***CONCU SPECIALEMENT POUR LE MARCHE DE L AERONAUTIQUE***

***EDITANT UN BULLETIN DE SERVICE  
SIMPLIFIEZ-VOUS LA VIE EN***





## Les signes du mois d'octobre la balance

**Amour** : Les sanglots longs des violons de l'automne blessent mon coeur d'une langueur monotone.

**Santé** : Nous ne sommes qu'en automne, pas la peine de commencer la raclette c'est trop tôt. Mange de la soupe aux légumes fait maison. Ton cholestérol te remerciera.

**Humeur** : Ça balance pas mal à Paris, ça balance pas mal

Ça balance pas mal à Paris, ça balance aussi (bah oui le signe c'est balance).

**Argent** : Il est temps d'économiser pour Noël. Auras-tu l'outrecuidance d'offrir un présent à ton appareil plutôt que des cadeaux pour tes proches ?



### **Grand Maître Kofi– Marabout de l'Aviation**

*Ami pilote, ULMiste ou simple passager souffrant de mal de l'air, tes problèmes aériens sont finis !*

*Grâce à mes incantations certifiées "certificat de vol mystique", je fais décoller ta vie... et ton avion !*

*Dépôt de Plan de vol par télépathie, Annulation des retards mystérieux. Plus de soucis avec tes autorisations de vol,*

*mes gris-gris débloquent instantanément les pistes d'atterrissage les plus récalcitrantes.*

*Retour immédiat de l'être aimé... en vol. Grâce à mon talisman "vent favorable" fini les vols à rallonge. Réussite assurée de ton brevet de pilote Grâce à ma technique secrète*

*"Nuage de la Réussite", même si tu as raté l'atterrissage 12 fois, tu l'auras avec les félicitations du jury. Plus rapide qu'un Boeing, plus précis qu'un copilote, et plus fiable qu'un GPS qui capte mal. Garantie satisfait ou tour en hélico offert ! Grand Maître Kofi-*

*travail sérieux, résultat garanti. Reçoit tous les jours de 8h à 20h. Rue Pierre Budin 75018 Paris*

*travail sérieux, résultat garanti. Reçoit tous les jours de 8h à 20h. Rue Pierre Budin 75018 Paris*

*du,un GPS qui capte mal. Garantie satisfait ou tour en hélico offert ! Grand Maître Kofi-*

*félicitations du jury. Plus rapide qu'un Boeing, plus précis qu'un copilote, et plus fiable*

*"Nuage de la Réussite", même si tu as raté l'atterrissage 12 fois, tu l'auras avec les*

*rallonge. Réussite assurée de ton brevet de pilote Grâce à ma technique secrète*

# A.C. DÉCÈS

Parce que tous les atterros  
ne sont pas un succès...



Service funèbre  
Organisez un enterrement d'enfer !

"Prenez votre billet en first class pour l'éternité,  
nous gérons les bagages."

nous gérons les passagers."  
"Prenez votre billet en first class pour l'éternité,"



## Un peu de Culture : Le coin des cinéphiles

### Revue de presse — « Les Moissons du ciel 2.0 » : quand Terrence Malick laisse place à Michael Bay!

Ah, Les Moissons du Ciel... Ce chef-d'œuvre poétique de 1978 réalisé par Terrence Malick, où les champs de blé ondulent sous le vent, où l'amour est murmuré sous un soleil couchant, où Richard Gere et Brooke Adams incarnent une romance tourmentée avec une subtilité qui ferait rougir un haïku japonais. Eh bien, oubliez tout ça!

Dans cette version blockbuster, Terrence Malick a cédé son champ de blé au grand barnum du cinéma d'action. Exit Richard Gere et Brooke Adams, bonjour Dwayne « The Rock » Johnson et Jack Black! Oui, vous avez bien lu : Dwayne Johnson dans le rôle de l'amant torturé par la vie... Ou plutôt torturant la vie à grands coups de poing.

Fini la poésie des champs de blé dorés, bonjour les moissonneuses-batteuses explosives et les drones de combat!

**Résumé du chef-d'œuvre revisité :** Bill, joué par Dwayne Johnson travaille dans une usine high-tech de récolte de céréales... automatisée par des drones de combat, bien sûr. Il est pris dans un triangle amoureux avec Abby (jouée par Scarlett Johansson, parce qu'il faut bien un peu de glamour dans ce maelstrom de testostérone) et son patron maladroit, joué par Jack Black, que l'on a rebaptisé, pour l'occasion, « Monsieur Wheat ». Ce dernier est non seulement riche, mais possède un arsenal de gadgets technologiques qui ferait pâlir Tony Stark.

### Les critiques sont unanimes (ou presque) :

«Terrence Malick a-t-il vu ce film? Espérons que non.»

– Le Cinéphile Perdu

« Les champs de blé n'ont jamais été aussi explosifs. Littéralement. »

– Explosion Magazine

« Ce n'est plus une moisson, c'est un carnage.

– La Gazette du Grand Cinéma d'Auteur (désormais en dépression)



*AU BLED, LES MÉCANOS UTILISENT TOUS*

*«L'HUILE À RACHID»*



Recommandé pour votre 912s

RECOMMANDÉ POUR VOTRE 912S



## Dans vos agendas !



**Quand :** octobre 5 @ 9h00 - octobre 6 @ 17h00

**Quoi :** Les rencontres électriques avec Flying Ohms

Le 5 Octobre Petit rappel ! Nous organisons une rencontre le weekend prochain autour de l'ULM électrique à l'aérodrome de Montaigu ! Nous amènerons à boire et mettrons à dispo un barbecue sur place Rendez vous dès samedi matin (heure en fonction de la météo...)Envoyez-nous un petit message pour nous indiquer si vous venez (histoire [...])



**Quand :** octobre 12 - octobre 13

**Quoi :** Participez au WUFI 2024 !

Le temps d'un week-end, prenez les airs pour entrer dans l'univers WUFI, et n'oubliez pas d'immortaliser ce moment avec un selfie sur lequel devra apparaître une indication de la date. Le groupe Facebook dédié à la déclaration des vols pour obtenir vos certificats WUFI 2024 sera mis en place afin que vous puissiez le rejoindre [...]



**Quand :** octobre 12 @ 8h00 - octobre 13 @ 17h00

**Quoi :** REGIONALE ULM PROVENCE 2024

**Où :** Saint Martin de Castillon Aerodrome du Grand Lubéron

Ca balance pas mal à Saint Martin de Castillon. Que vous soyez pilotes ou spectateurs, il y aura de quoi faire les 12 et 13 octobre prochains en Région Sud !



**Quand :** octobre 12 @ 9h00 - 12h00

**Quoi :** Café Croissant à Persan

**Où :** Aérodrome de Persan Beaumont - Bernes sur Oise

Tout le monde est le bienvenu pou venir prendre un croissant chaud aux Ailes de Persan le 12 octobre à partir de 9h.



**Quand :** octobre 13 @ 9h00 - 17h00

**Quoi :** Café Croissant à Loudun LFDL

Message des organisateurs Loudunais : Bonjour, Nous organisons un café croissants le 13/10/24 à l'Aéroclub Loudunais. Nous serions heureux, amis pilotes, de vous accueillir. Il sera possible de participer à un petit rallye ,circuit de 30 minutes environ. A partir de midi, arrivée du club de voitures anciennes qui seront exposées durant toute l'après midi.

# Rejoignez l'équipe de la Gazette



envoyez vos articles à  
[article@lagazettedelulm.fr](mailto:article@lagazettedelulm.fr)

envoyez vos articles à  
[article@lagazettedelulm.fr](mailto:article@lagazettedelulm.fr)