Aviation MAGAZINE

L'AIR ET L'ESPACE
AIR TRANSPORT LES AILES AIR REVUE

INTERNATIONAL



VOLTIGE : les Soviétiques champions du monde

EQUIPEMENTS POUR L'AVIATION GENERALE : hégémonie US

M 1156-834-12 F Nº 834 du 15 au 30 sept. 1982 12 F BELGIQUE 90 FB - CANADA 2,50 $ - ESPAGNE 200 P. - ITALIE 2 500 L. - SUISSE 5 FS - LIBYE 0,850 DL BIMENSUEL

Aviation MAGAZINE
L'AIR ET L'ESPACE
AIR TRANSPORT LES AILES AIR REVUE
INTERNATIONAL

OCTOBRE 82



GUY WARD AVOIR
PASSAGE AU POINT
TOURNANT "CAP GRIS NEZ"
COURSE LONDRES_PARIS



Un parking inhabituel par sa coloration et sa légèreté, l'aérodrome de Biggin Hill où étaient rassemblés les concurrents de la première course Londres-Paris en ULM, soumis à l'examen du jury attentif à la sécurité et la conformité de chaque appareil.

LES SAUTERELLES

Il manquait aux ultra-légers motorisés, les ULM, cette nouvelle aviation de loisir qui imite les ailes des premiers avions, à faire la preuve de leur aptitude à voler comme leurs aînés. La démonstration est faite aujourd'hui avec panache. En traversant la Manche sans bavure ni mise à l'eau soixante-quatre ULM ont démontré leur capacité à tenir l'air et la distance. Mais ils ont aussi réalisé une véritable course par étapes sur plus de trois cent cinquante kilomètres, qui préfigure d'autres raids, rallyes et courses. Le public ne s'y est pas trompé qui a encouragé spontanément cette grande première entre Londres et Paris disputée les 3, 4 et 5 sept. de Biggin Hill à Bagatelle.

UN pari fou que cette idée de traverser la Manche en ULM ? Et Louis Blériot, en 1909, ne tentait-il pas lui aussi l'impossible ? La raison n'est pas toujours du côté des pessimistes. En 1979 déjà un Anglais Gerry Breen avait franchi le Channel en ULM (il était cette fois encore du voyage). Alors pourquoi pas d'autres ? Si l'aventure a déserté les paramètres de l'aéronautique d'aujourd'hui elle fait encore rêver des pilotes, privés ou professionnels, et, pour ces derniers, bien des insatisfaits qui ne s'épanouissent guère dans un rôle de cocher. Pour eux une course Air Transat Paris-New Yor-Paris, l'assistance aérienne des rallyes Paris-Dakar sont l'occasion de vivre l'air différemment, avec plus de passion. Ce n'est pas par hasard que l'on retrouve parmi les organisateurs de la course Londres-Paris en ULM des récidivistes : Richard Fenwick, Bernard Lamy, Patrick Fourticq et nombre de pilotes et professionnels de l'aéronautique anonymes indispensables à la sécurité de la course.

Partis de Biggin Hill au sud de Londres 68 concurrents sur les 76 inscrits devaient rejoindre Lydd sur la côte anglaise pour une première étape de 74 km. De là, dans la même journée, ils franchissaient la Manche pour virer au cap Gris Nez, puis, longeant la côte, cap au sud-ouest, gagnaient Le Touquet. La première étape fut pour certains une épreuve de qualification imprévue. Quatre concurrents ne prenaient pas le départ à Lydd pour traverser, victimes de la casse pour les plus malchanceux, manquant de préparation pour d'autres, ou pour certains ayant eu la révélation en vol qu'ils n'étaient pas encore au niveau suffisant pour une traversée. Une navigation, le calcul d'une dérive ne s'improvisent pas... ; pourtant l'on voyait encore avant le départ quelques étourdis chercher une boussole ou un compas ! L'équipement imposé par les organisateurs comportait, pour traverser la Manche, une combinaison de plongée ou de véliplanchiste, un gilet gonflable par cartouches, deux fumigènes, un

DE LA MANCHE

miroir de signalisation, altimètre, montre, appareil pour mesurer la vitesse par rapport à l'air, un casque et... un couteau.

Ainsi équipés, machines contrôlées, pesées, réservoirs plombés ils partirent 64 pour la grande traversée. Une heure à une heure trente de vol au-dessus de l'eau entre 150 et 1 500 m de hauteur, avec, par chance, une météo favorable : vent de sud-ouest, légèrement par le travers. Départs échelonnés entre une et deux minutes par groupes de machines de vitesses compatibles, l'une d'elles au moins disposant d'une liaison radio. En mer quelques navires de surveillance de la Marine nationale et de la Royal Navy ; mais il était impossible de disposer un cordon de bateaux en alerte qui auraient provoqué plus d'abordages qu'assuré une sécurité fiable. La circulation en Manche est celle d'une autoroute avec des tankers d'un déplacement et d'une longueur impressionnants. Le contact radio des navires en trafic avec le cap Gris Nez représentait, dans de bonnes conditions de visibilité, une assistance suffisante en cas d'amerrissage d'un appareil. Une astuce de navigation consistait d'ailleurs à voler en croisant perpendiculairement le sillage très visible des navires... Ce qui n'évita pas à certains une importante dérive – à 20° on tangente la côte belge – et de se faire remettre sur la route par un hélicoptère ou un avion léger suivant la course.

« Après le départ, une fois engagé sur la mer – avoue un concurrent – il faut résister à la tentation de regarder en arrière... Très vite on ne voit plus rien... Alors c'est le cap et la montre, et c'est devant que l'on doit découvrir quelque chose... » Si le moteur ne sait pas qu'il est au-dessus de l'eau, le pilote, lui, ne l'ignore à aucun instant et ça fait toujours quelque chose !

Quelques concurrents n'atteindront pas la côte au point tournant imposé mais ils auront traversé ! Il leur restera à remonter ou descendre vers le phare du cap Gris Nez où tous passèrent. Là, à moins de 30 m d'altitude, passant entre phare et radar, chaque pilote est contrôlé depuis le sol et prend la voie royale, facile, longeant la côte, une promenade jusqu'au Touquet, avec la terre à gauche la mer à tribord. Vol au ras des dunes, chaque pilote salué par un public qui spontanément agite les bras vers ces merveilleux fous volants et leurs incroyables machines. L'air a un goût d'aventure au terme de cette journée où les pilotes auront parcouru plus de 160 km, trois n'atteignant pas leur but posés en campagne.

La Manche franchie c'est, le lendemain, par beau temps, une promenade pour atteindre Pontoise à plus de 170 km. Après une épreuve de vitesse Le Touquet-Abbeville, un point tournant à Beauvais, avec atterrissage et pleins facultatifs, c'est l'atterrissage à Cormeilles-en-Vexin, où, là encore, les supporters ne manquent pas. Deux concurrents étant éliminés pour cette journée.

Quelques atterrissages « aux vaches » à défaut de faire la joie des pilotes fit celle des spectateurs trouvant l'occasion d'approcher et toucher ces drôles de machines volantes. De la casse il y en eut, mais sans gravité. Ici un train faussé à changer, là des tubes pliés, au hasard de décollages acrobatiques parfois ou d'atterrissages sur un sol qui ne fut pas toujours un billard. Ce fut l'occasion pour les équipes d'assistance de donner toute leur mesure ; elle était grande et compétente. Le hasard n'épargna personne du concurrent « en vue », pas toujours pour ses capacités d'aviateur, au participant plus obscur. Heureusement il n'y eut aucun blessé sur l'ensemble du parcours.

Le classement des participants portait sur quatre épreuves. Indice de performance selon la formule

$$\frac{\text{consommation}}{\text{puissance SAE}} \times 100,$$

la consommation totale étant mesurée depuis le départ de Biggin Hill jusqu'à l'escale de Pontoise. Vitesse pure, à la minute, entre Le Touquet et Abbeville (43 km). Régularité entre Lydd et Le Touquet, différence entre le temps de vol estimé et le temps réel × 10. Enfin précision d'atterrissage à Bagatelle, épreuve qui fut annulée. Les classements étaient établis par catégorie, pendulaire et trois axes, et par équipes. Nombre de pénalités estimées par les commissaires intervenaient pour modifier les résultats, ce qui ne simplifia guère les classements et fit quelques mécontents.

Au terme de 335 km de course, les ULM ont démontré qu'ils étaient capables, eux aussi, de voler sans histoire. Et la diversité des machines ajoute à la démonstration puisque l'on comptait quarante appareils différents. Les plus utilisés étant le « Quick Silver » (11), le « Pathfinder » (8), le « Baroudeur » (4) et le « Vector » (4) aux côtés de modèles jusqu'alors inconnus comme le « Resurgam » venu d'Australie. 29 pendulaires et 47 trois axes étaient inscrits au départ et il faut noter l'excellent comportement des pendulaires qui ont démontré là leurs capacités ne craignant pas la concurrence. Ils étaient 76 inscrits représentant onze nations, à forte dominante française (47), anglaise (9) et belge (6) mais aussi des Américains (3), Allemands (4), deux Luxembourgeois et les individuels venus de Colombie, Australie, Suisse, Hollande, Norvège. Tous motivés et passionnés par l'aventure.

Le dimanche enfin, c'était le rendez-vous à Bagatelle, une étape pour le panache, de 30 km, entre Pontoise et le Bois de Boulogne, devant 80 000 spectateurs accourus. Hélas, ce jour-là, pour la météo la

Au terme de la seconde épreuve, disputée dans la même journée que la première, 61 concurrents arrivèrent au Touquet sur les 64 qui traversèrent la Manche sans incident. Ici à l'atterrissage un « Pathfinder » l'un des appareils les plus représentés dans la course Londres-Paris.

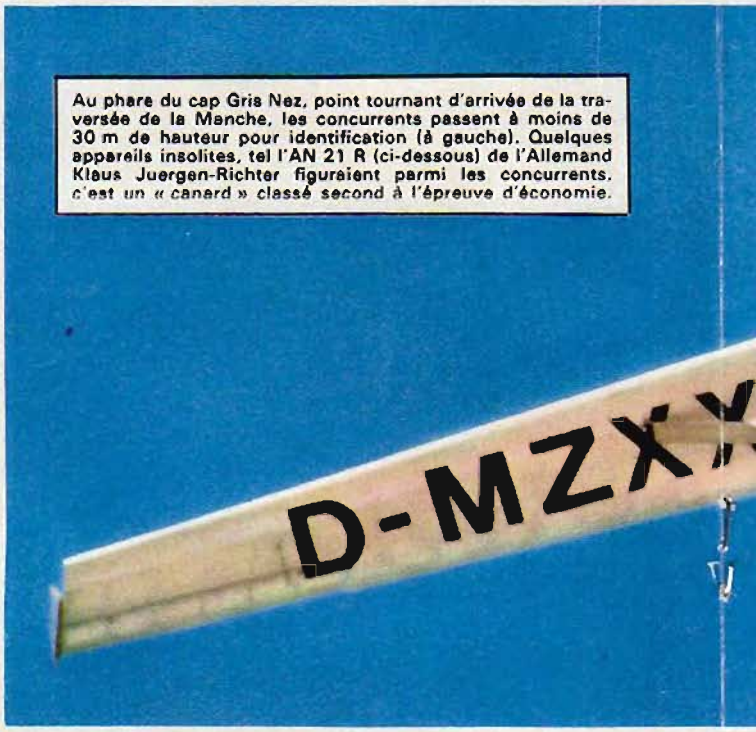




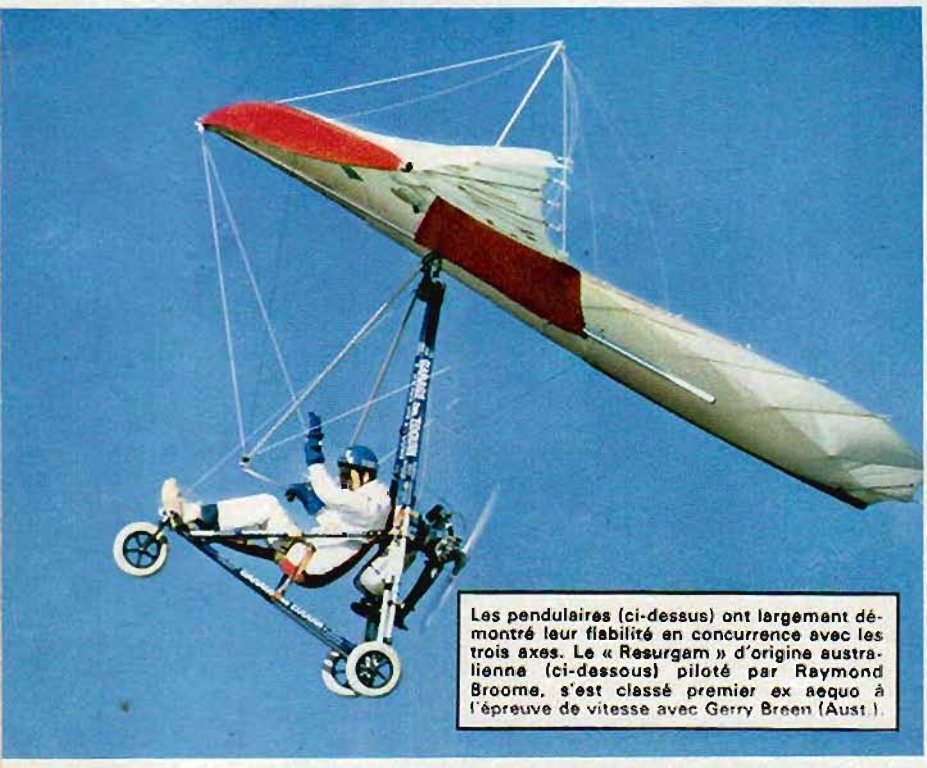
Sur le fond des tours de la Porte Maillot un KDA pendulaire à l'arrivée à Bagatelle, renouant avec les premiers vols du « 14 bis » de Santos Dumont qui fit ici ses essais en 1906, avant que l'inventeur brésilien crée les « Demoiselles », les ancêtres des ULM d'aujourd'hui.



Au phare du cap Gris Nez, point tournant d'arrivée de la traversée de la Manche, les concurrents passent à moins de 30 m de hauteur pour identification (à gauche). Quelques appareils insolites, tel l'AN 21 R (ci-dessous) de l'Allemand Klaus Juergen-Richter figuraient parmi les concurrents. c'est un « canard » classé second à l'épreuve d'économie.







Les pendulaires (ci-dessus) ont largement démontré leur fiabilité en concurrence avec les trois axes. Le « Resurgam » d'origine australienne (ci-dessous) piloté par Raymond Broome, s'est classé premier ex aequo à l'épreuve de vitesse avec Gerry Breen (Aust.).

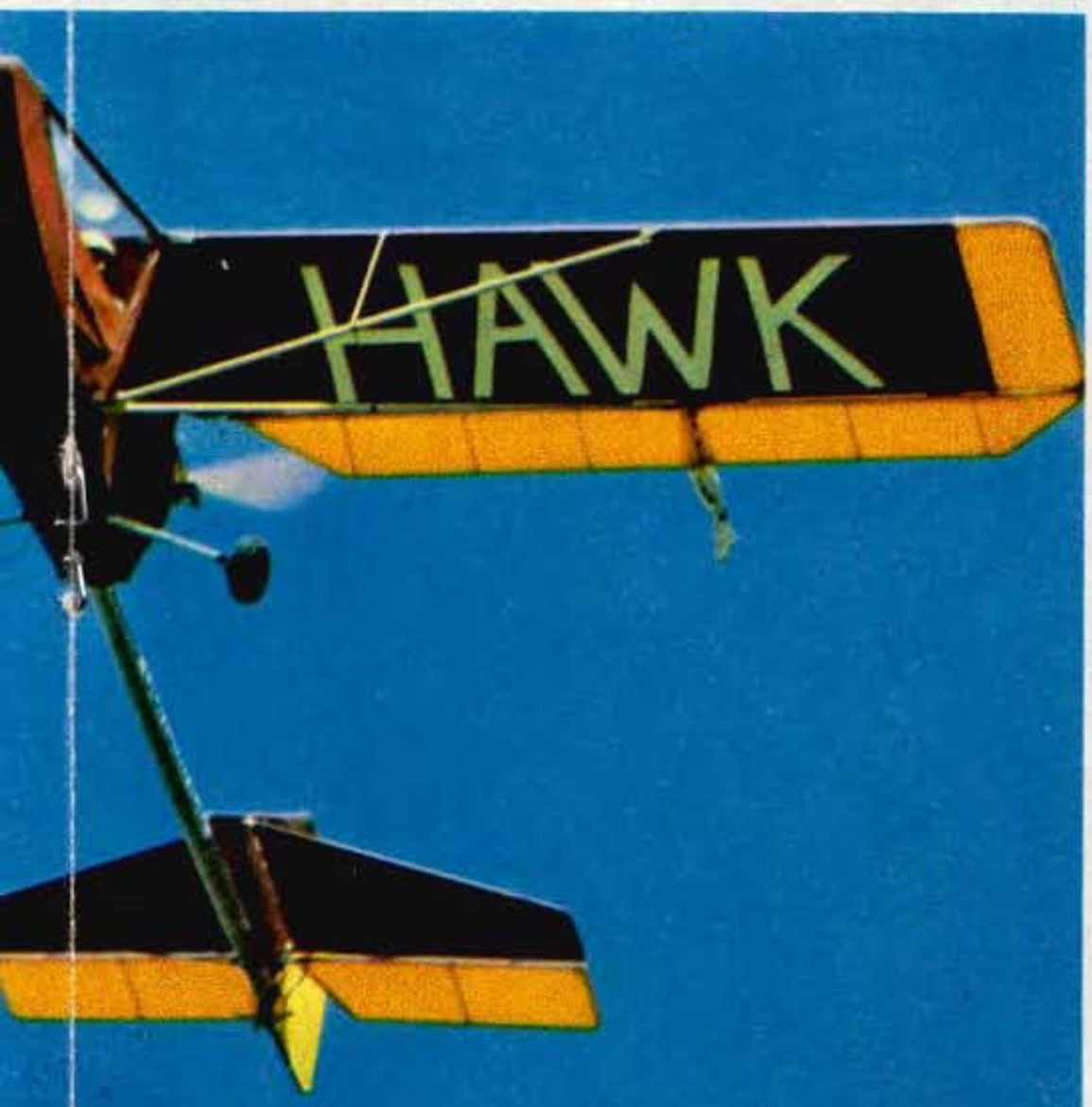




LES SAUTERELLES DE LA MANCHE







Le « Butterfly » du Belge René Thierry (à gauche), second en catégorie trois axes, fut l'un des plus remarqués des concurrents, il est dérivé de la formule Mignet. Le spectaculaire « Lazair » transparent (à droite) ne cachait rien de sa structure. Ci-dessous à gauche le « Pathfinder », un trois axes, largement représenté remportant la 3e place en individuel et figurant à quatre exemplaires parmi les six pilotes classés par équipes.



LES SAUTERELLES DE LA MANCHE



Vainqueur de la course Londres-Paris pour la catégorie trois axes Jacques Antoine Breuvart sur son « Vector » 610 dont l'aile a été redessinée pour une meilleure pénétration (moteur Fuji-Robin) Ce pilote qui compte 700 h de planeur, doit son succès à une préparation très minutieuse.

dominante était l'instabilité. Les pendulaires passèrent les premiers pour le régal des spectateurs étonnés par les configurations quelque peu acrobatiques parfois, les contacts un peu durs, le roulage jusqu'aux barrières. Le cercle des 40 m resta longtemps désert dans l'attente d'une accalmie. Certains passèrent de justesse, tel le « Patrilor » III ramant au-dessus des arbres



Les ULM à pilotage pendulaire se sont remarquablement comportés par rapport aux trois axes, prouvant qu'ils ont encore quelques belles années à vivre. Beaucoup ont atteint Bagatelle parmi les trente concurrents qui y parvinrent. Ici l'« Agriplane » 2000 piloté par J.-C. Armaing à l'atterrissage dans le cercle des 40 m sur la pelouse de Bagatelle.

Les classements

Catégorie pendulaire

1. Thovex (F) sur « Sabre » 23 Danis. - 2. Rebeyrol (F) sur « Solar Wing ». - 3. Varsat (F) sur « Mouette ».

Catégorie trois axes

1. Breuvart (F) sur « Vector » 610. - 2. Thierry (B) sur « Butterfly ». - 3. Cosnard (F) sur « Pathfinder ».

Par équipes

1. Equipe A : Cosnard-Poulet-Breuvart, sur « Pathfinder » et « Vector » 610. - 2. Equipe C : Sautereau du Part Guegan-Massena d'Eslig, sur « Pathfinder ».

Prix de l'Economie

1. J.-P. Danis sur « Mercure » Danis. - 2. K. Juergen-Richter (RFA), sur AN-21.

Régularité sur la Manche

1ers ex aequo : Breuvard (Vector 610) et Thovex (Sabre 23 Danis).

Vitesse Le Touquet-Abbeville

1ers ex œquo : Broome (Australie) sur « Resurgam » et G. Breen (GB) sur « Pathfinder ».

Appareil le plus silencieux : « Deadalus » Apex 2 du Suisse Marco Broggi.

Premier appareil de construction française : « Sabre » Danis 23 (pendulaire) de Thovex.

Premier pilote étranger : Thierry (B) sur « Butterfly ». **Plus jeune pilote** : J.-P. Danis sur « Mercure » Danis. **L'ancêtre** : L. Gabriels (GB) sur « Sky hook ». **Le pilote le plus fair play** ayant été A. Dreyer sur KDA.

Les concurrents au départ et à l'arrivée

Il y avait 76 concurrents inscrits dans la course. 68 prirent le départ à Biggin Hill. 66 arrivèrent à Lydd. 64 décollèrent de Lydd, traversèrent la Manche, passèrent au cap Gris Nez ; 61 atterrirent au Touquet et en repartirent, 59 arrivèrent à Pontoise.



La navigation ne s'improvise pas, tant pour traverser la Manche que pour le parcours Le Touquet-Pontoise où suivre la route ou la voie de chemin de fer reste insuffisant pour se placer parmi les meilleurs à l'arrivée. L'équipe de chaque pilote participait activement, même les femmes, que l'on regretta de ne pas voir aux commandes pour cette première.

pour refaire un tour. Etonnante aussi la démonstration du « Butterfly », assurément le plus petit concurrent (l'appareil ne pèse que 48 kg), une curieuse formule Mignet, qui bousculé à l'approche du sol par une rafale toucha de l'aile comme un insecte déséquilibré. Mais faute d'avoir pu être courue par tous en raison des conditions météo l'épreuve fut annulée, trente appareils seulement s'étant posés à Bagatelle.

Le pari fou avait été tenu haut la main. La première course en ULM Londres-Paris avait été un plein succès mais aussi une grande fête.

Jacques DUBOURG
Photos Roger DEMEULLE



Indice de performance, régularité, épreuve de vitesse, n'étaient pas les seuls paramètres permettant le classement des concurrents, des points de pénalisation intervenaient pour diverses infractions et même pour la différence de bruit mesurée au départ et aux étapes, systématiquement, comme ici au Touquet où les commissaires de course contrôlent l'AN 21 R.