pilote

LA REVUE DES LOISIRS DE L'AIR



CAP X : PREMIER VOL !

OSHKOSH 1982 : ULM, AMATEURS, WARBIRDS

M1062 - 104 - 15 F

FRANCE : 15 F - BELGIQUE : 130 FB - CANADA : 4$ CAN - SUISSE 7 FS

Belle prestation des Pathfinder franco-britanniques dont celui de Jean Cosnard, ci-dessous, qui finit 3e.



LONDRES-PARIS EN ULM

par Alain-Yves BERGER

SOIXANTE-HUIT partants à Biggin Hill, près de Londres, United Kingdom, et trente arrivés à Bagatelle, hippodrome de la proche banlieue ouest de Paris, France. Onze nations étaient représentées ! Avec le Salon européen de Lyon/Bron des samedi 18 et dimanche 19 septembre, la course Londres-Paris aura été l'événement de l'an 82 pour notre Aviation ultralégère. A peine née, elle vire déjà à l'adolescence conquérante ! Un événement que nous avons couvert sur le vif, du départ à l'arrivée, pour vous en retracer les grandes lignes dès cette parution, nous réservant d'y revenir plus en détails le mois prochain...

D'emblée, quelques réflexions pour vous donner le ton et vous situer l'ambiance. Nous-mêmes, comme nos amis britanniques de *Flight Line*, le bimestriel de la fédé d'outre-Manche (BMAA, British Microlight Aircraft Association), étions demeurés sur une prudente réserve vis-à-vis de cette course. Norman Burr, rédac'chef de *Flight Line* (1) avait fort bien traduit cet attentisme circonspect en rappelant que la société Flying Machines Ltd, basée à Blackpool (Lancashire) et qui était à l'origine de l'idée, avait abandonné l'organisation pour désaccord avec son homologue français, Fenwick, et parce que « the race was becoming too commercial ». — La course virait trop à l'opération commerciale (sic), écrivait Norman qui, lorsque nous nous quittâmes à



Bernard Lamy (en médaillon)
André Fournel, fataliste : « La Manche ?... bah ! ».

Lydd (*Pilote Privé* couvrait pour *Flight Line* la partie continentale de l'événement), avait déjà, lui aussi, remis sa montre à l'heure française de Bernard Lamy, le « patron » de l'opération :

— Finalement, Bernard a eu raison. Avec moins de money en jeu, l'organisation n'aurait pas été aussi parfaite et la sécurité eût été moins bien assurée. Je pense que la BMAA sera encore partie prenante l'année prochaine, en a-t-il conclu.

Seconde réflexion et tout aussi stratégiquement importante : les pilotes de l'Aviation ultralégère sont parfaitement capable de s'assumer pleinement en tant que tels et de s'autodiscipliner. Je m'explique : j'ai vécu (et moi-même en vol... et en infraction !) le rassemblement des Constructeurs Amateurs européens à Brienne-le-Château, les 31 juillet et 1er août. Auparavant, il y avait eu Grenoble et Cannes et les échos que j'en recueillis confirmaient Brienne : les « Ulmistes » sont gens infréquentables, incapables de respecter les consignes et notam. à la limite du dangereux, disaient ceux de l'Aviation générale ; et, vu du côté de l'ultralégère, l'amertume se résumait en un lapidaire :

— Mais qu'ont-ils donc besoin de nous emm...der comme cela ?! Leurs règlements sont pondus par des gugusses qui ne savent même pas ce qu'est un ULM, qui n'ont aucune idée de ses perfos ni même de la façon dont ça se pilote et qui, partant de là, nous feraient courir des risques imbéciles au nom de la sacro-sainte sécurité qu'eux-mêmes ne sont pas foutus d'assurer, ne connaissant rien à nos impératifs !

J'étais à Biggin Hill. C'est, pour l'importance jugée au nombre des mouvements (décollages et atterrissages) d'aéronefs, le 2e aérodrome en Grande-Bretagne. Quand décollèrent les plus de soixante ultralégers motorisés, ce fut sans la plus petite anicroche, sans la moindre fusée rouge et sans que le personnel du *Control* en ait frôlé l'infarctus du myocarde pour autant. Sans aucun doute parce que les contrôleurs anglais étaient fort compétents, certes. Mais parce qu'aussi la manipulation avait été pensée d'emblée en termes communs d'Aviation générale et ultralégère par des responsables, vraiment responsables et également compétents. Biggin Hill, ce matin-là, connut son habituel nombre de mouvements d'avions légers, des Beagle *Pup* et autres Slingsby (ex-RF 6B) aux Beech *Queen Air* et Cessna *Titan* ou *Citation*, et assuma de surcroît sans bavures tous les décollages et essais (transformés ou ratés) des coursiers ultralégers. Les deux aviations peuvent donc parfaitement coexister sur les mêmes aérodromes. Tout est question d'intelligence et de compétence. CQFD — that's it, en franglais dans le texte.

Fabuleux accueil britannique, donc, contrôles aériens redoutables d'efficacité et de gentillesse — jusqu'à en excuser nos déplorables french et inintelligibles accents gargouillant sur les fréquences radios (2) — et une organisation sans anicroches mais qui aura sans doute coûté quelques cheveux blancs à Bernard Lamy et Madame, Patrick Fourticq (deux anciens de l'Air Transat 1981) et aux autres, à l'extraordinaire équipe réunie par Fenwick General Medias, voici ce qui ressort de cette grande première. Bravo, Bernard, un grand bravo : toutes et tous redoutions des accrocs, des crashes sanglants, voire même quelques noyés ou des collisions en vol ; il n'y eut que quelques bobos relevant à peine des blessures d'amour propre !

Quant à l'impact de l'opération, tant en Angleterre qu'en France et qu'à travers les mass medias du restant de l'Europe et de la planète, il reste encore difficilement mesurable tant il aura été énorme. Des deux côtés de la Manche, il est maintenant devenu presque impossible de ne pas savoir ce qu'est un ultralégère motorisé.

---

(1) Norman Burr, mandaté par la BMAA, et la revue *Flight Line* deviennent nos correspondants pour l'Aviation ultralégère, ce qui nous assure, pour ce qui concerne le Commonwealth, une source d'informations aussi objective que nous-mêmes qui vaudrons promus, en retour, contributeurs, en France, de *Flight Line*.

(2) NDLR : Quoiqu'il faille préciser qu'en ce qui concerne l'accent oxfordien, maître Yves de Buisminon, notre avocat préféré (il défendit Alain Marchand) et commis « pilot » pour l'occasion, réalise d'énormes progrès en deux jours : quand notre Cessna 172 quitta la fréquence de Lydd, au retour, au-dessus du Channel, la contrôleuse anglaise n'éprouva plus même le besoin de lui faire répéter son au-revoir ni ses compliments : Yves était devenu tout à fait intelligible en britannique !



Bausatz oder flugbereit für 4-Zyl.-König-Motor
Attraktion auf Flugtagen.

« Best new design » Oshkosh '82.

BOOTH U. GRASS U. LIGHT AIRCRAFT CONSTRUCTION
7991 Oberteuringen/Bodensee. Tel. 07546/2280 od. 0751/45244

un *microlight aircraft*. Et l'image de marque qu'y a gagnée notre aviation nouvelle est bien établie à la hauteur de nos prétentions : sympa mais sérieuse, à la portée de toutes et tous mais voulant rester fermée aux imbéciles à tendances suicidaires, amusante à l'extrême sans pour autant avoir sombré dans le fastidieux ni le bégueule. La presse, quotidienne, hebdomadaire, écrite ou télévisuelle, en aura parlé et ce fut bien rédigé ou dit, dans la très grande majorité des cas. Etablissez un parallèle avec ce que fut l'impact, l'été 1981, de la première course transatlantique pour avions légers ou légers-lourds, et vous mesurerez sans peine ce par quoi pourra s'être traduit celui de la première Londres-Paris en ULM !

Belle performance pour le Butterfly du Belge René Thierry : un 25 cv 2e des ULM munis de gouvernes !





Le Resurgam de l'Australien Raymond Broome : un 3 axes 24 cv qui finira 22e.

des croquis à main levée pour un portrait rapide

L'anecdotique maintenant, pour achever de vous brosser le tableau...

Pour traduire la hantise générale, à l'issue du premier briefing, le vendredi soir à Biggin Hill, cette petite annonce scotchée sur la porte de l'hôtel où avaient lieu la conférence et un premier cocktail abondamment arrosé : « Pilote français, peu expérimenté, cherche... rames. S'adresser à B. Lamy qui fera suivre. Pas sérieux s'abst. — French pilot, little experience, seeks rowing boat. Contact B. Lamy. Only serious inquiries ». La Manche, the Channel, c'était encore pour le lendemain ! La *translation* en anglais était de Norman Burr. Je vous laisse deviner de qui émanait la version française. — Le ton était donné : l'humour serait aussi l'un des rois de la fête de l'ultralégère.

N° 12, le monoplace pendulaire du sénateur RPR Raymond Dohet (son confrère PS, Bernard Parmantier sera à Bagatelle) utilise un moteur Daf 4 temps 850 cc qui délivre 24 ou 25 cv à 2400 tr/min, avionisation maison comme le restant de l'appareil, construit en famille. Raymond Dohet, prudemment rappelé à l'ordre par des ratés moteur décourageants, ne « fera pas la Manche ». Une demi-heure avant de décoller de Biggin Hill, comme je l'aborde pour discuter de sa surprenante bécane (un blindé léger qui affleure les 140 kg à vide) :

— Mais quel foutu cap faut-il tenir, sacré nom, pour rejoindre ce satané terrain de Lydd ?

Où il arrivera, d'ailleurs, sans s'être le moins du monde égaré.

Dernier à se poser à Lydd, un monoplace suisse aile haute à mi-chemin entre les deux genres de pilotage : pendulaire de par son pilote qui gigote dans son harnais et muni d'un gouvernail de direction relié par câbles audit harnais. Il refera trois approches trop longues avant de finir par se poser... trop court, à trois ou quatre mètres de la bande gazonnée qui, entre deux taxiways bétonnés, servait de piste. Le pilote se déharnache et, d'une rage rare en Helvétie, refile un maître coup de pied à l'ULM fautif. Je n'ai pas vérifié s'il en avait tordu un tube mais ne jurerait pas le contraire !

A Lydd encore, André Fournel, qui déjeune tout seul dans un coin de la salle (il vient de réaliser un beau 58 min sur les 74 km depuis Biggin Hill avec son *Quicksilver* MX monoplace, un « high visibility » bariolé dans les tons super vifs) :

LES ETAPES

● **Jeudi 2 septembre** : arrivées par la route des participants, à Biggin Hill ; vérification des avions, des équipements et... des pilotes ; conférence briefing. Huit abandons.

● **Vendredi 3** : première étape Biggin Hill-Lydd, 40 nm (74 km) après passage obligatoire verticale l'aérodrome de Lashenden-Headcorn à 25 nm du décollage. L'après-midi, la Manche ! Lydd (Kent, en bord de mer) - Le Touquet avec le continent rejoint au cap Gris-Nez, soit 87 km dont 50 au-dessus de l'eau. Au Touquet, 16 abandons constatés... mais personne n'a achevé la traversée à la rame !

● **Samedi 4** : Le Touquet-Abbeville (épreuve de vitesse sur 43 km)-Beauvais (point tournant obligatoire et ravitaillement en carburant) et arrivée à Pontoise, soit, au total, 94 nm (174 km).

● **Dimanche 5** : Pontoise-Bagatelle avec atterrissage de précision après 30 km de cheminement. Annonce du classement et remise des coupes à 17h. Soixante avions au départ de Pontoise malgré un vent qui va rafaler jusqu'à des 30 kts (55 km/h) !

— Hello, Alex, c'est le Channel qui te rend méditatif comme ça ? Effrayé ?

— Non, hausse-t-il les épaules. Cela ne servirait plus à rien, maintenant : fataliste, c'est plutôt le mot juste.

Tais-toi et nage !

L'un des héros de la course et que toutes et tous ont intronisé comme tel : le Norvégien Henrik Johnsen. Son appareil, un Demon 175 *Tripacer* britannique, avec 25 cv, est immatriculé 75-Y à Paris, France. Henrik est titulaire d'une licence anglaise de pilote de *microlight* et vole avec un drapeau norvégien, ostensiblement, dans le but de prouver à son gouvernement que si, un ULM, c'est parfaitement volable (l'ultralégère reste encore interdite en Norvège). Derniers détails mais non des moindres, Henrik, qui est plongeur (en mer, précisons) professionnel dans le civil, ne parle ni anglais ni français — sauf pour dire « à la vôtre » —et n'a ni sponsor pour couvrir ses frais ni assistance technique. Notez, enfin, qu'il n'a contracté une assurance que le jeudi, la veille de la course, en début de soirée, à Biggin Hill. — Sacré bonhomme !

Lydd, 13 h 25, avec un vent qui hoquète du 320° 8 kts au 280° 10 kts sans savoir vraiment d'où souffler : deux *Baroudeur* ouvrent le bal et piquent droit sur la mer, suivis d'un Danis pendulaire et d'un *Quick*, résolument. — Que d'eau, que d'eau, que d'eau ! A côté de moi, autour du n° 69, un Soarmaster *Trike* monoplace, pendulaire et britannique, toute une équipe procède dans le plus grand sérieux au gonflage de petits ballons et de gros flotteurs en plastique souple qui sont ensuite accrochés sous la voilure, le long de la quille et de la transversale — la sécurité passive au détriment de l'aérodynamique active !

Une heure plus tard, notre F 172 rejoint lui aussi le point d'attente pour regagner le continent tout en surveillant le Channel. Dialogue sur la fréquence avec Fox-Zoulou, un *Piper Commanche* français qui attend lui aussi qu'un 310 belge achève sa finale :

— Quel cap tu prends, Fox-Zoulou ?

— Je suis avec la présidente de la Fédération aéronautique internationale. Elle tient à voir les ULM au-dessus de l'eau ; donc, je chope le 120.

— OK, on te suit ; ne fais pas de 360 au-dessus de la mer sans prévenir avant, nous serons derrière toi !

Cinq minutes plus tard, en montée après le virage au-dessus de la grande mare : parole, ce n'est pas la première fois que je viole la Manche d'un coup d'ailes mais, cette fois-ci, à considérer l'étendue gris-vert qui n'en finissait pas en dessous, j'en ai eu froid dans le dos en songeant aux copains qui se la payaient en ULM ! Ce n'était rien de l'imaginer, fallait toucher ça du bout des yeux pour vraiment comprendre. — A tous, un sacré coup de chapeau ! Mes respects, les gars !

QUAND L'ESPRIT SOUFFLE



par Yves de BOISMILON

Biggin Hill et Lydd (ci-dessus), les terrains de la Bataille d'Angleterre à l'heure des ULM !

LONDON INFO : this is For Bravo Victor India Quebec, god evening Gentlemen !

— Fox India Quebec... five.

— India Quebec, Cessna 172, four people on board, proceeding from Le Touquet to Biggin Hill, cruising 2500 feet on radial 304 Dettling VOR, mid-Channel, request your instructions, over.

— Wilco India Quebec, Take heading ...mnoawhginhow... and report hedg woamndenouane...

Evidemment, j'ai tellement peaufiné mon entrée en matière — et premier voyage « over the channel » — que les contrôleurs de Londres Info ont dû me prendre pour un quasi professionnel !

— Tu as compris quelque chose, toi ?

— Non, rien du tout, j'ai arrêté l'anglais en 6e, me répond Jean-Michel Mazery, alternativement copi et commandant de bord lors de « l'expédition ».

— Et toi, Alain-Yves ?

— Bof ! Il a dû nous dire d'aller tout droit et d'ailleurs tu n'as qu'à lui répondre que nous sommes l'équipe de *Pilote Privé* pour la Microlight race... Il ne peut pas ne pas nous connaître (sic !).

Le temps que je concocte une nouvelle, brillante (et si possible intelligible) intervention sur les ondes, le contrôleur, qui au quart de tour a pris la mesure de notre émoi, me répète le plus lentement possible et avec un superbe accent français (!) ses instructions précédentes qui étaient, ni plus ni moins, que de nous souhaiter la bienvenue et de nous diriger sur la fréquence de Biggin Hill Approach.

Sitôt fait, plus de problèmes car le contrôleur de Biggin-Hill (en l'occurrence une contrôleuse à la voix de rêve) a déjà réceptionné depuis le matin plusieurs avions français et donc mis au point un système efficace : d'abord écarter momentanément tous les autres avions du circuit, ensuite nous acheminer jusqu'au seuil de piste avec un soin quasi-maternel, une patience d'ange et des attentions dignes d'un éducateur s'adressant à des débiles-profonds ! « Handle with care ! ».

Qui donc parlait de la perfide Albion ? Les Anglais, à tous égards, des contrôleurs aux conducteurs de navettes, se sont révélés d'une gentillesse et d'une courtoisie sans faille. Nous y voici, au départ de cette course dont A.Y. Berger, passionné d'ULM s'il en fût, nous vante depuis plusieurs semaines déjà l'opportunité, les mérites, les inconnues (peut-être même les dangers ?), bref toute la foi qu'elle lui inspire... Nous étions, autour de lui, plus sceptiques — en tous cas, je l'étais — car enfin, et sans même se risquer à des comparaisons hasardeuses avec l'avion, qu'il soit planeur, voltigeur ou voyageur, le domaine de vol de l'ULM me semblait pour le moins restreint (voire étriqué) et ne pouvait permettre — du moins le croyais-je — que de petits bonds champêtres par tempête de ciel bleu et moucherons collés à la visière du casque...

Combien de fois n'avais-je entendu répéter avec une condescendance narquoise qu'avec un tant soit peu de vent, un décollage (ou un atterrissage) en ULM tenait de la cascade de haute volée et que toute tentative d'éloignement relevait d'un entêtement borné et quasi-suicidaire compte tenu de la fiabilité plus que douteuse des moteurs qui, si l'on avait la chance de les conserver durant tout le vol bien arrimés aux tubulures de la « trapanelle », ne manquaient pas une occasion de tousser, cracher et de manifester bruyamment (ou, pire, par un silence aussi soudain que coupable) leur regret d'avoir déserté leur support habituel : mobilette ou tronçonneuse...

Et puis, enfin, l'avionique dans tout cela ? Bien qu'on en parlât moins ou même pas du tout, plus de cadrans savants, plus de boutons mystérieux, plus de pressions, plus de cap, plus de radiale, plus de temps estimé, plus d'admiration mêlée de respect de la part des passagers confiants mais néanmoins craintifs, plus de casquette ni galons...

De Biggin Hill à Lydd, sur cette campagne anglaise où même les prairies ressemblent à des terrains de golf ; au cours de cette traversée de la Manche que tous appréhendaient (surtout, me semble-t-il, B. Lamy et l'ensemble des organisateurs) ; du Touquet à Abbeville et Pontoise puis enfin, pour les plus téméraires, rapides ou expérimentés, jusqu'à la kermesse de Bagatelle, il a été clairement démontré que ces trapanelles sont simples mais robustes et que les moteurs sont fiables et même remarquablement performants. Mais, par-delà la technique dont eux-mêmes font grand cas et qui les entraînent souvent dans des discussions aussi passionnées qu'ésotériques sur les mérites comparés de tel profil, cellule ou carburateur, tous, pilotes comme constructeurs ou assistants, brûlent, c'est évident, d'une même passion indicible pour la troisième dimension :

- Volubiles et irrésistiblement touchants et drôles comme Raymond Dohet qui nous racontait comment il avait construit lui-même, avec l'aide de ses fils, son innénarable engin, fait de poutrelles de récupération (?) auxquelles il a fixé un moteur de Daf 850 cc. Jean-Michel et moi l'avions baptisé immédiatement « Poclain » tant l'ensemble tenait autant du chariot élévateur que de la libellule. Pensez donc, 140 kg sur la bascule (sans la batterie !). Mais qu'on ne s'y trompe pas, ça vole et même bien et vite quand le vent et la malchance ne s'en mêlent pas trop !
- Serein et particulièrement attachant comme Marco, ce Suisse, véritable pionnier de l'ULM ayant déjà survolé les Alpes de bout en bout sur son *Daedalus* et qui n'avait d'autre ambition que de remporter le prix du moteur le plus silencieux : « Tu comprends, en Suisse, les gens ont besoin de calme ! ».

Tout est dit (et fort bien sans doute) sur le déroulement des épreuves et les particularités techniques comparées des machines, l'organisation d'ensemble de la course (pour un coup d'essai, joli coup de maître !). Tout est dit également sur les résultats qui étaient acquis dès l'étape de Pontoise puisque le vent, à défaut de l'Esprit, soufflait sur Bagatelle et avait conduit à annuler l'arrivée de bon nombre de concurrents et de l'épreuve de précision d'atterrissage qui devait s'y dérouler. Ceci n'a pas empêché la kermesse de Bagatelle de battre son plein, à grand renfort de tintamarre et de hit-parade. L'Esprit, lui, était demeuré à Pontoise...

C'est décidé, je serai ULMiste. De grâce, Madame l'Administration, que le succès de tout ceci ne réveille pas trop vos ardeurs procédurières !

Y. de B.

LES GAGNANTS

- **ULM de pilotage pendulaire :** 1er : François Thovex, France, n° de course 39, 158 points réalisés sur un Danis *Sabre 23*. 2e : Patrick Rebeyrol, F, n° 10, 183 pts sur Solar Wing *Typhoon Magic*. 3e : Jean Guerreau F, n° 20, 206 pts sur Véliplane *Baroudeur*. 4e : Serge Varsat, F, n° 35, 207 pts sur La Mouette *Dragster*. 5e : Daniel Lepeu, F, n° 46 237 pts sur Véliplane *Samouraï*. 6e : Henrik Johnsen, Norvège, n° 37, 273 pts sur Damon 175 *Tripacer*.
- **ULM munis de gouvernes :** 1er : Jacques-Antoine Breuvart, F, n°3, 160 pts sur ULM SARL *Vector 610*. 2e René Thierry, Belgique, n°28, 161 pts sur *Butterfly* (ULM belge de formule Mignet). 3e : Jean Cosnard, F, n°55, 171 pts sur *Pathfinder*. 4e : Gerry Breen, Grande-Bretagne, n°67, 172 pts sur *Pathfinder*. 5e : Patrick Poulet, F, n°56, 194 pts sur *Pathfinder*... Victoire franco-belge en pilotage et prédominance du monoplace britannique *Pathfinder* après l'américain *Vector* et le *Poudu-Ciel* redessiné par Mossous en Belgique.
- **Prix de vitesse :** attribué à l'Australien Raymond Broome, n° 65, sur *Resurgam* 24 cv, ex-aequo avec Gerry Breen, GB, n° 67, sur *Pathfinder*.
- **Prix de l'économie** (moindre consommation en carburant) : attribué à Jean-Pierre Danis, n° 73, sur Danis *Mercure*.
- **Prix du plus jeune pilote :** attribué à Jean-Pierre Danis... le plus jeune mais qui ne fut certes pas le moins compétent, peu s'en fallut !
- **Prix du moteur le plus silencieux :** attribué au Suisse Marco Broggi pour un moteur Koenig monté sur Daedalus *Apex 2*.