vol libre

nº 76
nov 82
18 f.
canada 3,25 $

MAGAZINE DE L'AVIATION ULTRA LEGERE



M-2973-76-18 f

L'ULM au parfum du Channel

par Hubert Aupetit

La bonne fée s'est bel et bien penchée sur le berceau ultra léger motorisé ce premier week-en de septembre. Le beau temps a permis à 60 pilotes de voler de Londres à Paris sans amerrissage vaseux ni pénibles branches vent de face dégénérant en opération escargot. Un budget sans précédent pour une manifestation ultra légère pleinement réussie, un gros coup publicitaire pour l'ULM...

"Quand on voit la terre devant soi, on se dit que ça serait vraiment couillon que le moteur tombe en panne !"
Georges Kany, restaurateur avignonnais, n'en mène pas large. C'est la faute aux deux fous, -Aupy et Dreyer-, qui l'ont embarqué dans cette galère. L'amour est aveugle, mais l'amitié aussi, c'est sans doute pour cela que ce père de famille tout ce qu'il y a de sérieux s'est retrouvé seul, abandonné au milieu de la Manche par ses deux copains, plus rapides, forcé de confier son destin aux caprices d'un moteur japonais préparé par des Italiens accroché sous une aile anglaise, et qui hocquète au moindre mouvement du trapèze. D'ailleurs il n'y avait qu'à voir le teint blême des gars du politburo organisateur la veille au soir au brieling : Philippe Le Grix naturellement, parce qu'on la lui fait depuis l'école communale, Richard Fenwick dont le premier contact avec un ULM a préfiguré le dernier lancement de la fusee Ariane, Bernard Lamy, directeur de la course, cachant sous un humour bonhomme sa réelle angoisse d'envoyer des pilotes au bouillon : *"Il y a de fortes chances pour qu'au milieu, vous ne distinguiez plus que la mer, du fait de la brume. Si vous êtes perdus, ne vous affolez pas et surveillez les bateaux : les bleus et rouges sont les malles régulières entre la France et l'Angleterre, elles traversent comme vous. Les gros pétroliers suivent un cap perpendiculaire, ils vont en Mer du Nord ou en reviennent. Si vous voyez des ferries noirs et jaunes, ils traversent aussi, mais vous pouvez commencer à douter de votre navigation, ce sont les lignes belges..."*
Rires nerveux dans l'assistance, qui s'éparpille dans les salons du Bromley Court Hotel. Les discussions se poursuivent jusqu'à minuit, arrosées de cervoise tiède et nourries des tactiques de chacun en cas d'atterrissage arrosé : *"Il ne faut surtout pas sauter, on n'a aucune idée de son altitude.*
- T'occupes, moi je veux pas que les poissons me regardent me noyer dans mon aquarium, rétorque le pilote du Hawk à cockpit fermé.
- Parait qu'il faut ôter le casque, ça fait bocal"...
Des rêves humides entrecoupent les ronflements des apprentis-Bleriot, les réveils sonneront à 6 heures...



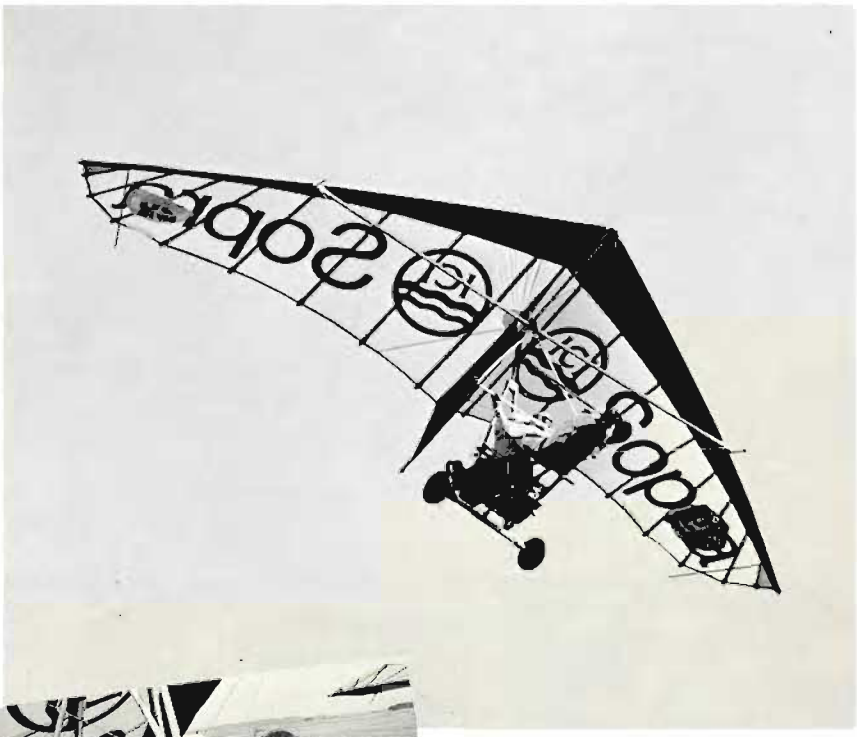


On tire à vue sur le sponsor

L'histoire commence autour d'un Moët et Chandon dans les salons de l'Aéroclub à l'automne 81. Fenwick et Le Grix ont réuni la presse spécialisée et les représentants des associations concernées, -FAI, Aéroclub de France, FFPLUM-, pour annoncer que d'une part, ils n'y connaissent rien en ULM, mais que d'autre part ils touchent leur bille lorsqu'il s'agit de braconner le sponsor. Ils ont décidé d'organiser une grande course, la première, entre Londres et Paris, pour ces machines au travers desquelles ils voient poindre un renouveau de l'aviation de loisir. Ils engagent Bernard Lamy, pilote chevronné, habitué des Paris-Dakar à la sauce Transat aérienne, c'est en fait toute la famille Lamy qui va se consacrer à la tâche à temps plein pendant près d'un an. Du T-shirt à l'autorisation d'atterrir à Bagatelle en passant par l'intendance d'une cara-









vane de plus de 2 000 personnes sur 4 jours, on n'a pas idée de la consommation d'énergie humaine et pécuniaire qu'exige une idée aussi bête ! En quelques mois, nos deux chasseurs de primes rassemblent les

De gauche à droite et de haut en bas : Bernard Lamy, déjà crevé au départ pour Beggin Hill, pour lui et sa famille la plaisanterie dure depuis presque un an !

La grande bleue me rend nerveux

J.A. Breuvart, Vector 610, vainqueur en multi-axes.

Le vainqueur des pendulaires François Thovex, sous biplace Danis. Il gagne également toutes classes confondues.



Ci-dessus. La Pipistrelle seulement 26e, le rendement aerodynamique n'a pas payé.

Ci-contre, de haut en bas, le chouchou de papa König, Dick Broome, constructeur de son Resurgam, venu d'Australie pour voir Big Ben et la tour Eiffel, le plus rapide sur l'étape de vitesse

Gerry Breen tient l'entonnoir, Steve Hunt verse pour le premier la traversée de la Manche, il connaît, il a été le premier à la réussir en U.L.M. en 1979. Quant au second, il se frotte les mains de voir son Pathfinder conquérir le marché

1 500 000 F nécessaires, grâce en particulier à 3 firmes : Ecco, VSD, RTL, cette dernière garantissant la diffusion de l'événement par son canal, mais aussi, effets concurrence et retour de bande, par tous les autres médias. Et cette belle énergie finit par créer un tapage digne de l'anèmélectroreculpédalietc... paracloucycle du savant Cosinus. RTL réquisitionne notre spationaute Jean-Loup Chrétien pour commenter les épreuves en biplace, dresse un podium dans le parc de Bagatelle, assez solide pour supporter le poids de talent de 20 nouvelles vedettes de la chanson qui accueilleront le peloton des tubes en dural au son des tubes de l'été. Antenne 2 garantit une heure d'Eurovision, c'est la grande foire. A compter du lundi 6 septembre, le premier badaud qui demande à un pilote d'ULM combien ça pèse, si c'est dur à diriger, si ça fait drôle le première fois, aura la tête tranchée ..

Divisez la consommation par le Facteur Cheval

"Allo Guy ? - Oui Simone, je vous entends très mal -Nous on vous entend bien - Eh bien Simone je suis à Beggin Hill, au départ de la course des ULM. Au programme ce vendredi, deux étapes : Beggin Hill - Lydd, environ 80 km, puis Lydd - Le Touquet avec contournement obligatoire du cap Gris Nez pour pointer les concurrents qui auront traversé, soit 84 km. Plein soleil, brise d'ouest - sud-ouest 10 - 15 nœuds, le temps est inespéré, ils auront le vent arrière ou 3/4 arrière sur les deux étapes !"

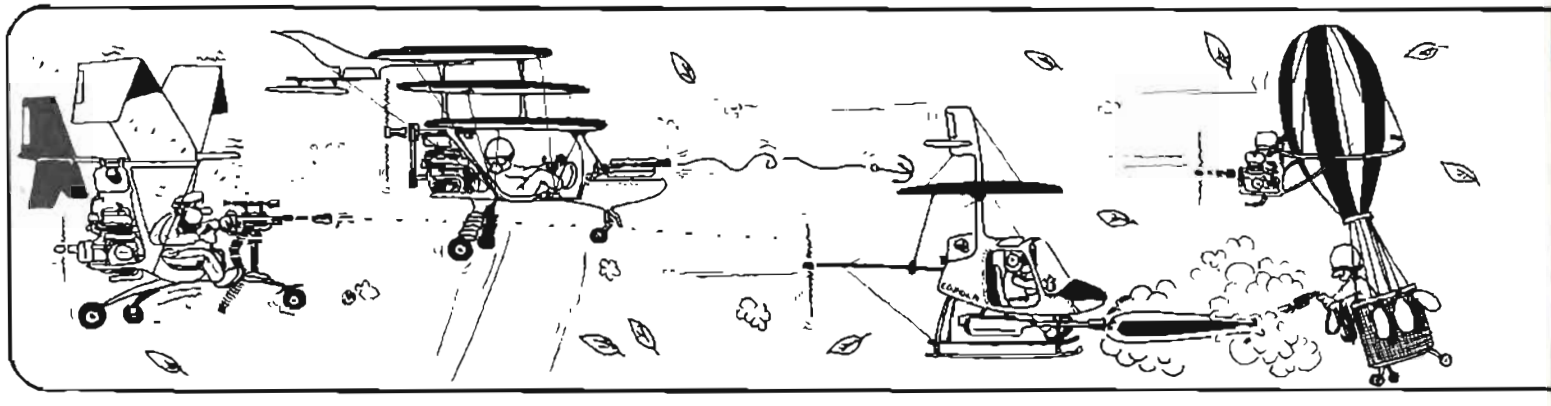
La première est une épreuve de consommation. Le plein fait, chaque concurrent se voit sceller son réservoir ; à chaque remplissage, on peut ainsi mesurer la quantité de carburant consommée. Pour le calcul des points, on divise ce chiffre par la puissance nominale du moteur donnée par le fabricant. Oui ! Vous avez bien lu : les gros moteurs sont avantagés ! Outre que cela semble contraire à la "philosophie des petits poids" qui est à la base de l'ULM, imaginez le remords du constructeur qui aurait surestimé son bijou par inadvertance, et se retrouverait ainsi dans le classement devant d'autres sans le mériter ? Atroce... Certains participants refusent carrément le dilemne en oubliant le côté compétition pour considérer la course comme un rallye. Comme le dit ce Breton pilote de Pathfinder, *"celui qui sera dimanche à Bagatelle aura déjà prouvé qu'il est un bon pilote et qu'il a une bonne machine"*. L'ULM n'a pas encore besoin de records, mais doit démontrer sa fiabilité.

La seconde épreuve fait également intervenir la précision du temps en vol chacun devant au départ de Lydd annoncer son heure d'arrivée au Touquet.

Sur la ligne de décollage, beaucoup de Français et des échantillons de nombreux pays. Les Britanniques, dont la Fédération des "Microlights" a, semble-t-il, boudé une épreuve qu'elle souhaitait organiser, ne se pressant pas au départ. Seuls quelques pionniers sont là, comme Gerry Breen, déjà auteur d'un Londres-Paris en ULM en 79, ou Len Gabriels, monsieur Skyhook, détenteur d'un vieux compte à régler avec les autorités françaises qui lui avaient interdit en 80 au Touquet de poursuivre un voyage Londres-Paris pourtant bien attaqué. Le superbe Lazair (VLM n° 55) d'Angus Fleming est le seul bimoteur engagé. Un magnifique biplan rouge nous met l'eau à la bouche, mais se fait emporter dès son arrivée sur le terrain par un client victime du coup de foudre. L'Australien Dick Broome songe encore à la note d'avion qu'il s'est tapée, l'Allemand Klaus Richter surveille le travail de ses groupies qui montent son AN 20 (voir couverture VLM de ce mois). Le Suisse Marco Broggi s'y retrouve tout de même dans le dédale du montage de son Daedalus, qu'il donnera après la course au musée de Zurich, le Norvégien Johnes s'interroge sur la Justice de son pays, qui interdit le vol des ULM.

















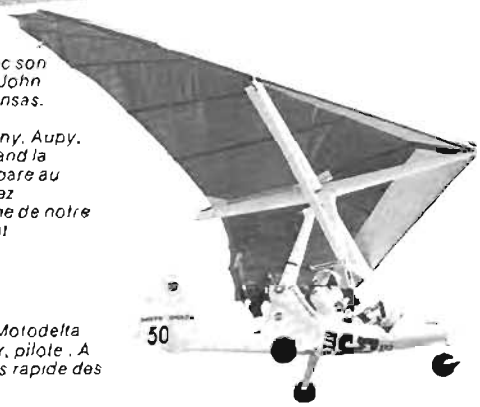
Ci-dessus, Rene Thierry, second multi-axes, un succès pour ce Butter Fly belge dont le constructeur devrait tout de même arrêter de clamer qu'il est le meilleur ! Ça ne veut rien dire et ça va finir par énerver les autres...

Vous me mettrez 500 kg de Quicksilvers !

Patrick Poulet, malgré de nombreux conseils d'amis absorbe le redoutable "Pork Pie" du panier bouffe de Lydd : "Allo, l'estomac ? Bon tu regardes pas la traversée, on t'envoie un truc qui va te faire bosser au moins une heure"

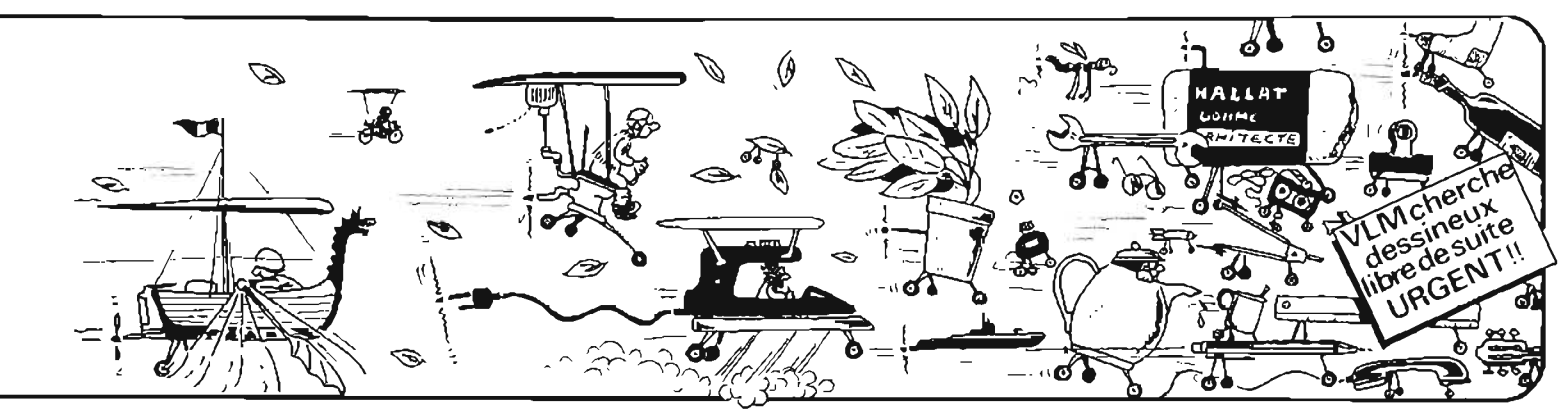
Le sunfire avec son constructeur John Marsey du Kansas.

De g. a d. : Kany, Aupy, Dreyer ou quand la K D A se prépare au bouillon. Notez l'enthousiasme de notre cher president



Ci-contre, le Motodelta de J M Geiser, pilote . A Gérard, le plus rapide des pendulaires

La majorité des voiles sont publicitaires. 2 000 F d'inscription. 1 500 pour l'accompagnateur, essence, ferry, faux-frais, l'opération dépasse les 5 000 F. Il y a ceux qui ont vu l'annonce de la course et se sont dit : *"ce truc là, c'est pour moi !"* ; ils ont traqué le sponsor avant même de posséder la machine et de savoir la piloter. Il y a les pilotes d'ULM de la première heure qui ont trouvé là l'occasion de sortir de leur tour de piste et ne se sont pas soucié du prix. Il y a les membres d'une équipe constructeur, comme ULM - SARL, Quick ou Fulmar de Bruxelles, qui ont bénéficié d'une négociation groupée. Je sais bien que tout cela est aussi rasoir que mon rasoir Calor, que l'objectif de mon Olympus finit par avoir le torticolis à force de se détourner des voiles marquées, que ma plume Sheaffer se câbre à relater les exploits du Vector 610 Crédit Agricole, mais les faits sont là, nous sommes en 1982, la publicité est infiltrée partout, la subvention privée devient le seul moyen d'organiser de belles aventures. .



Un ULM vers le royaume de Danemark

Je survole rapidement la prosaïque première étape au-dessus de la campagne anglaise, sorte de répétition générale avant la poétique traversée, dont certains tireront de tels doutes sur le fonctionnement de leur moteur ou la fiabilité de leur navigation qu'ils préféreront jeter l'éponge à l'eau et la suivre en ferry. Ils sont 64 sur les 68 initiaux à se préparer à partir sur la piste de l'aérodrome de Lydd. 64 à transpirer en combinaison de plongée, 64 bibendums engoncés dans des gilets de sauvetage, 64 paires de fusées de détresse, 64 paniers-repas remplis d'une redoutable bouffe anglaise consommée distraitement, mécaniquement, la tête tournée vers ce phare du cap Gris Nez qu'il fera si bon survoler. La brise a fraîchi, 15 nœuds, à 15° du cap par l'arrière. Le premier part, un Baroudeur bien-entendu, et Panurge fait le reste. Bernard Lamy passe successivement par les trois couleurs du drapeau italien, Philippe Le Grix ironise : *"on aurait proposé une traversée de l'Atlantique, je suis sûr qu'on aurait aussi trouvé 80 bonshommes pour s'inscrire !"* Richard Fenwick n'a plus d'humour, et s'énerve bêtement à vouloir réparer la radio de son hélicoptère qui n'est que débranchée. Le preneur de son d'Antenne 2 détecte la panne, Richard démarre le moteur, le rotor tourne, nous décollons.

Lamy sur les ondes, depuis son avion, annonce qu'il vient de remettre sur le droit chemin un pendulaire qui se dirigeait vers le Danemark. Devant nous rien, le bleu, l'œil de Fenwick scrute la mer et tressaille à la vue du moindre objet qui pourrait ressembler à un ULM mouillé. Coup au cœur, un petit point, devant, à un mille environ, suspendu dans le bleu, loin de tout, hors de vue des côtes, un truc que j'ai vu décoller pour le première fois il y a trois ans dans la boue normande, un Planeur Ultra léger Motorisé, renfermant un homme qui ressent des émotions qu'il n'a jamais ressenties. Transgresser pour une fois la loi du terrain, de la panne moteur, de l'atterrissage aux vaches, ici on ne pose pas Monsieur, et c'est tellement beau qu'on s'en fout ! Il y en aura d'égarés au Sud, à l'Est ou à l'Ouest. Georges Kany débouchera sur Boulogne et sera forcé de remonter vers le Gris Nez, imité d'ailleurs par un troupeau de Quicksilvers et quelques pendulaires. Il y en aura qui raseront la flotte, d'autres grimperont pour la finesse. Christian Lhéraut finira son vol d'une main, tenant de l'autre son pot à moitié détaché, près de briser l'hélice. Un Belge aura l'agréable surprise d'entendre son moteur caler à portée de finesse de la côte française. Mais tous arriveront sains et saufs au Touquet, sourires aux lèvres, mines d'aventuriers, sous les vivas de la foule et les demandes d'interviews des journalistes. Il y avait 3 spectateurs au départ de Beggin Hill, 30 à Lydd, 300 à la balise du cap Gris Nez, ils sont peut-être 3 000 au Touquet...

On n'a même pas vu la Tour Eiffel

"Mon aile avait un virage à gauche, qu'est-ce que vous voulez, mes baleines c'est du nougât, elles se tordent pour un rien. J'ai fait un 360 pour vérifier que ce n'était pas à cause du vent, j'ai fini toute l'étape cramponnée dans le coin de mon trapèze. J'arrête, je passe le relais au fiston". Raymond Dohet, haut fonctionnaire à la mairie de Paris, vient d'atterrir à Abbeville au terme de l'étape de vitesse pure sous son Dohetplane 3, 150 kg, moteur DAF 4 temps, l'engin vaut le détour, son pilote aussi, véritable "merveilleux-fouvolant-sur-sa-etc". Les pendulaires n'ont pas lésiné sur le sandow pour la course, dame, 50 km barre au ventre, c'est pas humain, alors on se ficelle à la barre de contrôle. **alain gérard**, instructeur à l'aérodrome de Pontoise, décolle le premier sous le Motodelta de Jean-Marc Geiser car il veut arriver le premier chez lui le soir. Il gagne sans peine l'épreuve chez les pendulaires en 43', devant **rebeyrol** sous Comet chariot KDA non profilé en 48', **thovex** en biplace Danis-Agriplane, **dreyer** en module KDA. Du côté des 3-axes, le Resurgam de l'Australien **dick broome** l'emporte ex-aequo avec le Pathfinder de l'excellent pilote britannique **gerry breen** en 33', suivi du Pathfinder de **patrick poulet** et du Vector 610 de **jacques-antoine breuvart.** Les concurrents ont pris le pli. Aussitôt posés, ils vont chercher un juge pour faire le plein et redécollent pour la dernière et plus longue étape finale, 120 km, jusqu'à Pontoise, avec arrêt buffet facultatif à Beauvais. Il fait toujours outrageusement beau, quelques fins pilotes réduisent un peu leur consommation en profitant des fortes pompes du milieu de journée que d'autres traversent comme de vilaines turbulences.

En atterrissant à Pontoise, les concurrents ignorent qu'ils ont jusqu'à présent mangé leur pain blanc. Même si la dernière étape jusqu'à Bagatelle n'intervient plus dans le classement, c'est elle qui va s'avérer la plus féroce, donnant à tous un frisson rétrospectif sur la façon dont la course aurait pu se dérouler dans des conditions météos moins favorables. Vent du sud 40 km/h plein face, parcours horriblement turbulent -de nombreux concurrents ont refusé de prendre le départ, certains ont fait demi-tour en route, Alain Dreyer avait la main sur la poignée de son parachute au-dessus de la forêt de Saint Germain et a découvert des lattes cassées en démontant son appareil, atterrissage "à l'abri" des arbres du Bois de Boulogne, spectacle éprouvant pour les nerfs du spectateur averti...

Courses en tous genres à l'horizon 83

Cette course Londres-Paris en a fait davantage pour l'Ultra Léger Motorisé que n'importe quelle campagne de propagande, aussi bien orchestrée fut-elle. Elle a montré ses possibilités, balades nez au vent par petit temps, et caché ses lacunes, par vent de plus de 30 km/h, de face rendez-vous au bar ! Elle a donné le goût du voyage à 60



pilotes qui ne pourront jamais plus se contenter d'un tour de piste le dimanche avant de reprendre le boulot du lundi. Elle a souligné le découpage actuel du marché de l'ULM, pilotes issus du Vol Libre vers les pendulaires, pilotes issus des autres milieux aéronautiques vers le multi-axes. Elle a montré l'avantage de ces derniers en vitesse, et caché celui des premiers en facilité d'utilisation et d'exploitation des thermiques. Elle a montré que les différences de consommation entre les divers modèles peuvent aller du simple au triple. Le tricycle KDA de Patrick Rebeyrol met le Londres - Paris à 80 F avec 21 l de consommation totale, le Patrilor de Jacques Toulorge a consommé 68 l ! (avec il est vrai quelques erreurs



Passager bidon pour Guy Wardavoir pour qui l'U.L.M. n'a jamais été un loisir solitaire

Les 68 U.L.M. au départ de Beggin Hill. A 9 h le jeudi 2 septembre 82, le 1er concurrent décolle de la piste en herbe, l'ombre se détache de l'aile au fur-et-à-mesure qu'il monte.

de navigation), le Quick de Régis Lemaître en a dépensé 60. Les grands vainqueurs sont les membres de l'équipe ULM SARL qui se bousculent en tête du classement et des sondages de popularité, touchant ainsi les fruits d'une minutieuse préparation. Les Quicksilvers ont montré leur fiabilité, mais ont souffert du manque de rendement aérodynamique de leur voilure (qui ne s'en tire tout de même pas mal pour une conception datant de près de 10 ans !). Les Baroudeurs ont été pénalisés, semble-t-il, par la puissance insuffisante de certains modèles du JPX. Côté pendules, les modules KDA n'ont pas fait la preuve de leur supériorité aérodynamique, les tricycles de la même marque faisant par contre bel effet. La démonstration du Motodelta fait regretter une fois de plus que le concepteur du premier ULM français, véritable pionnier du mouvement actuel, n'ait jamais pu s'arranger pour le faire produire en série. Quant à Pépé Danis on ne lui apprend plus à faire la grimace et la première place de Thovex lui tombe toute rôtie dans la Pub...

L'organisation a atteint la quasi-perfection. Il y avait tout à redouter d'un grand rallye kermesse publicitaire dont les concurrents costumés auraient servi de faire-valoir, l'émotion a fait oublier la réclame, les organisateurs ont bien laissé apparaître que leur souci essentiel était le plaisir et la sécurité des concurrents. Devant le succès de la manifestation, ils ont d'ailleurs décidé de remettre ça l'an prochain, mais aussi de monter d'autres courses à thèmes différents, on parle déjà d'un Tour de France ULM en juillet 83.

Concurrents potentiels, à vos sponsors !...







Class	Nation	Noms	Points	Appareils
1	FR	Thovex	158	Sabre-Danis
2	FR	Rebeyrol	183	KDA
3	FR	Guerreau	206	Samourai Véliplane
4	FR	Varsat	207	Dragster Cosmos
5	FR	Lepeu	237	Samourai Véliplane
6	NORV	Johnes	273	Tripacer
7	FR	Armaing	279	Agriplane
8	BELG	Vandermeulen	280	Fulmar
9	FR	Dreyer	298	KDA
10	BELG	Dupont	322	Fulmar
11	FR	Aupy	335	KDA
12	GERM	Storzum	380	Hauser
13	UK	Dickinson	407	Puma
14	FR	Danis	422	Sabre Danis
15	SWISS	Broggi	433	Daedalus
16	UK	Gabriels	460	Skyhook
17	UK	Clegg	566	Puma
18	FR	Kany	571	KDA
19	FR	Lherault	822	Mosquito Véliplane
20	FR	Boutemy	1 175	Hiway
21	FR	Gérard	1 221	Motodelta G 11

CATEGORIE A GOUVERNES AERODYNAMIQUES

1	FR	Breuvart	160	Vector 610
2	BELG	Thierry	161	Butter Fly
3	FR	Cosnard	171	Pathfinder
4	UK	Breene	172	Pathfinder
5	FR	Poulet	194	Pathfinder
6	UK	Fleming	209	Lazair
6EX	FR	Sautereau	209	Pathfinder
6EX	FR	Massena	209	Pathfinder
9	FR	Perard	216	Pipistrelle
10	UK	Holland	222	Pathfinder
11	FR	Chemla	225	Quicksilver MX
12	USA	Sanderson	235	Quicksilver MX
13	FR	Zuckerman	236	Quicksilver MX
14	FR	Starck	269	Weekhopper
15	COL	Botero	277	Quicksilver MX
16	GERM	Richter	294	AN 21 R
17	FR	Pernet	297	Pathfinder
18	ISA	Massey	323	Sunfire
19	UK	James	326	Quicksilver MX
20	FR	Wardavoir	327	Quicksilver MX
20EX	FR	Desheules	327	Quicksilver MX
22	AUS	Broome	340	Resurgam
23	FR	Guegan	353	Pathfinder
24	FR	Lacaze	369	Quicksilver MX
25	FR	Lemaitre	377	Quicksilver MX
26	FR	Pochet	394	Pipistrelle
27	FR	Kunegel	405	Hummer
28	FR	Fournel	452	Quicksilver MX
29	FR	Toulorge	458	Patrilor
30	LUX	Muller	520	Vector 600
31	FR	Maurel	528	Baroudeur
32	LUX	Peters	575	Vector 600
33	FR	Chagnol	576	Quicksilver MX
34	FR	Lambert	586	Baroudeur
35	BELG	Moureau	588	Weedhopper
36	FR	Krzepicki	619	Microstar
37	FR	Gavard	702	Baroudeur
38	FR	Gardin	1 348	Hummer

De gauche à droite Aupy-Konig, sûrement une histoire du cul-buteurs

Distribution d'essence avant la traversée. "Allez retrouver le votre !" dit cette épouse d'ulmiste à sa camarade. "Très simple, j'ai lavé sa combinaison avec Persil" répond-elle

Denis Maurel, combinaison de plongée, gilet de sauvetage, miroir signalisation, fusée de détresse, le premier à se lancer au-dessus de la Manche avec la bénédiction du constructeur du Baroudeur : Roland Magallon. "l'aventure c'est jamais rigolo !"

Le dérouleur de carte, un outil indispensable