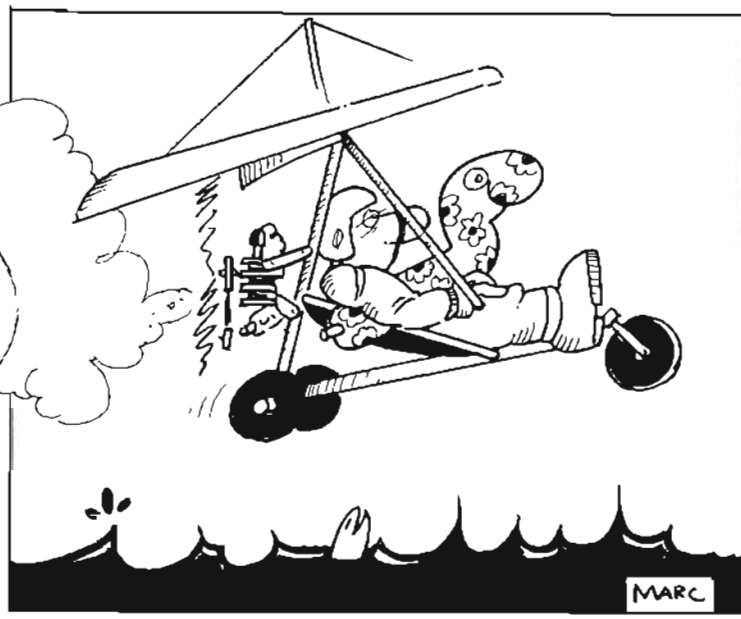
# FINESSE 10

La revue de l'ultra léger / N°20 / Nov 82. Mensuel / 18F



M 15.53/20/18 F

# S'ENRICHIR EN FAISANT LA MANCHE




*Biggin Hill le 2/09/82.*



La traversée de la Manche en Ultra-Léger Motorisé n'est pas une nouveauté. Deux Ecossais, James Potts et John Pilkington de Kilmarnock, ont fait le voyage le 16 septembre 1981 pendant 1h15 sur un biplace Chargus Titan 38, tous les deux vêtus de kilt (voir actualité Finesse n° 12). Il suffit qu'un groupe de publicitaires décide de vendre une telle idée, à plus grande envergure, à quelques sociétés au budget publicitaire bien rempli, pour que la promenade des « fous volants sur des engins ridicules et pilotes à la mode » se métamorphose en nouvelle aviation et pilotes à la mode. Aviation capable de détrôner l'ancienne, trop coûteuse, trop administrative, trop sectaire, vous connaissez la suite.

C'est l'effervescence chez tous les médias, articles, reportages télévisés, chacun récupère à sa façon et au plus rentable l'engouement du public. C'est à qui reniera le plus adroitement ses vieilles aversions contre les « delta-planes ». On en lit parfois des bizarres : la mobylette de l'air.... à partir de 4 000 F... deux heures pour apprendre... Les auteurs de frisson à bon marché délirent, on oublierait presque que voler c'est évoluer dans une masse d'air, un fluide, et que voler en ULM c'est intrinsèquement dépendre de ce fluide. Une grande balade de 76 équipages aura donné la pulsation pour l'éclatement d'un mouvement latent depuis quelques années. Les importateurs, constructeurs, poussent, croissent comme des champignons, les fêtes, les meetings s'enorgueillissent de stands ou démonstration d'ULM, les requins sont aux aguêts et le développement commercial prévu est un appât de choix. Une grande partie de la réussite de ce mouvement, dépend de la souplesse de la réglementation elle-même directement liée au comportement des utilisateurs. Nous sommes dans un pays privilégié à ce niveau et les parcs à ULM existant par exemple en Suisse n'ont pas en France leur pareil. Merci à la Fédération. Guy Wardavoir a participé à ce Trophée international et raconte l'aventure qu'il a vécue en compagnie de son M.X. biplace, grâce à la parfaite organisation de Bernard Lamy et de Fenwick Général Médias.

## La grande course à travers la Manche édition 82 par Guy Wardavoir

A ma gauche : les pilotes, le regard nerveux, fixé sur la ligne sombre du Cap Gris-Nez. A ma droite : les machines rutilantes, amoureusement préparées et fleurant bon le mélange 2 temps. Des épreuves d'indice de consommation, prévisions de temps de vol, vitesse, précision d'atterrissage, arbitreront la rencontre. Outsiders non négligeables ! Le temps, la boussole et l'expérience.

Les pilotes (76 au départ), une majorité de Français (47), des Anglais (9), des Belges (6), des Allemands (4), des Américains (3), deux Luxembourgeois, deux Hollandais, 1 Norvégien, 1 Australien et un Colombien.

La plupart des appareils disponibles sur le marché sont présents dans la course : Quicksilver M.X., Vector 600 et 610, Pathfinder, Baroudeur pour les trois axes produits en série, et K.D.A., Fulmar, Danis, pour les pilotages pendulaires ; sont là aussi des appareils qu'il est rare de voir en France : Hawks C.G.S., A N 21 Lazair... Venons-en à cette drôle de course : **mercredi 1er septembre**, après des pannes de paupières successives, Laurence, Manu, Patrick (l'assistant) et moi, arrivons les premiers à Biggin-Hill, il pleut (avertissement ?). Les Anglais semblent vouloir ignorer que nous sommes là pour renouveler l'aventure de Blériot (direction France).

La plupart des concurrents arriveront le jeudi. Cette journée fut réservée au montage, contrôle de machines, à la mesure du bruit, aux essais, aux photos ainsi qu'à un inoubliable briefing avec Bernard Lamy, un des organisateurs de la

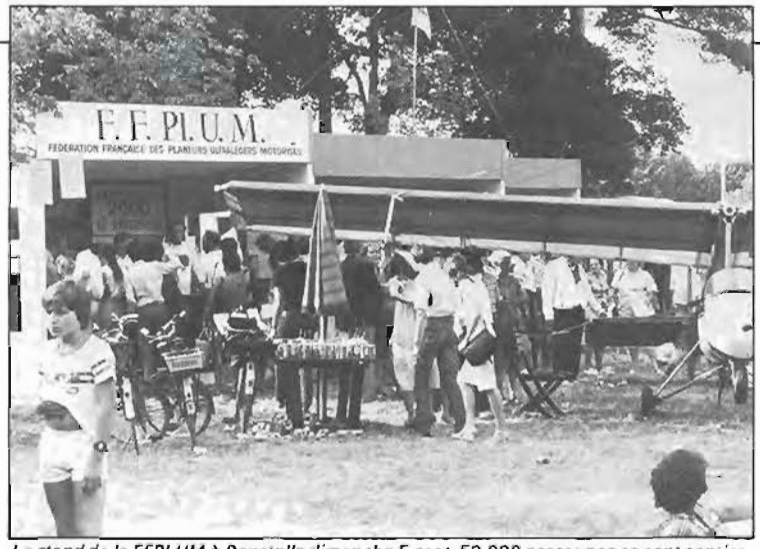


*Le 3/09/82, traversée de la Manche « L'Ivresse ».*

course. Aucun de nous n'oubliera son humour glacé et sophistiqué lorsqu'il aborda les consignes de sécurité pour la traversée de la Manche : « Quand votre moteur va s'arrêter... » nous étions décidément dans le bain.

**Vendredi** : Ciel bleu, vent modéré du Sud, plein et plombage des réservoirs ; enfin le décollage tant attendu. 1re étape : Lydd. Une vraie balade sans problème pour qui a déjà utilisé son ULM. Quelques appareils manqueront à Lydd, appareils ou pilotes insuffisamment préparés, détournés du trajet par une bien trop basse altitude. Deuxième étape de la journée, Le Touquet et une épreuve de précision de durée de temps de vol, ciel toujours bleu, ravitaillement et plombage des réservoirs. Après un repas pour le moins anglais, séance d'habillement, le public anglais semble se demander quels moyens nous allons employer pour traverser, il est vrai, qu'à nous voir ainsi harnachés, le doute est possible (combinaison de plongée, gilet de sauvetage, casque, fumigènes, balises de détresse...). « Dis, Manu, t'as pas vu les pagaies » ! Bien que confiant dans nos machines, nous avons tous un petit pincement au cœur pour traverser la grande mare. En fait tout se passe comme dans un rêve, brume, pensée émue pour l'ancêtre, photos, coup de pied dans le compas que l'adhésif ne veut pas retenir et puis... une heure après... voilà Boulogne, hé oui, j'avais laissé le VOR, la radio compas et le conservateur du cap sur l'avion du club, la côte était tout de même française ; le plus dur fut de rencontrer ceux qui descendaient déjà du point tournant obligatoire (Cap Gris-Nez), heureusement en repartant à mon tour vers le Touquet que j'avais déjà entrevu, j'ai rencontré d'autres amis (bonjour André, salut Jerry !) qui comme moi, devaient avoir fixé leur compas avec des ficelles et estimé de surcroît la dérive un peu trop forte ; On se réchauffe le cœur comme on peut. Arrivé au Touquet, le public est là, l'accueil est chaleureux, le courant passe, les questions fusent, l'ambiance s'amplifiera à Abbeville, Pontoise et Bagatelle. Beaucoup découvrent qu'une nouvelle aviation est née et qu'elle est en train de s'affirmer.

**Samedi** : Le Touquet-Abbeville, épreuve de vitesse, vérification des machines, plein et plombage des réservoirs. Décollage à la limite de la sécurité avec un public non retenu, il faudra un léger incident pour que des mesures soient prises, ce sera le seul.




*Le stand de la FFPLUM à Bagatelle dimanche 5 sept. 50.000 personnes se sont senties concernées par la manifestation, plus loin, des stands rinçaient les « huiles » à coups de champagne et de whisky.*



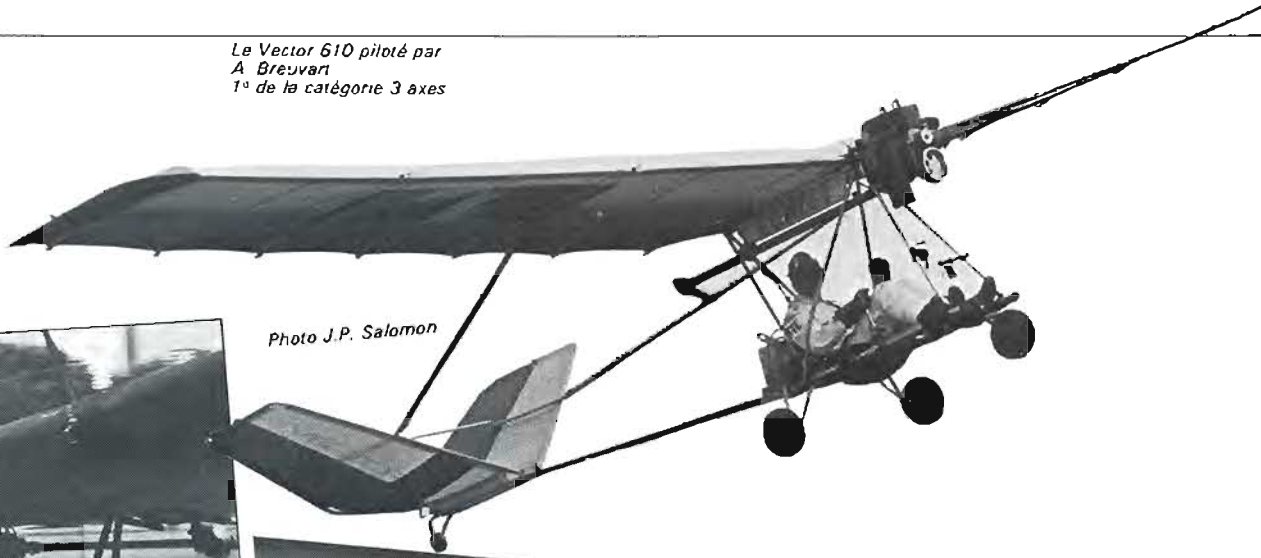
*L'assistance de Guy Wardavoir, Manu et Patrick*




*Le module K.D.A., piloté par Edmond Aupy à l'arrivée de Bagatelle.*



*Pontoise le 4/9/82.*



*Le Vector 610 piloté par A. Breuvart 1ᵉ de la catégorie 3 axes*

*Photo J.P. Salomon*



*Le bonheur de l'arrivée.*



*Etape de Lydd le 3.09.82*

Encore un super-vol pour ce matin la route est facile et les repères nombreux, l'après-midi, nous attaquons la 2ᵉ étape Abbeville direction Pontoise avec un point tournant à Beauvais. Un soleil radieux nous donne de généreux thermiques, beaucoup de pilotes et de machines souffrent de les subir, les vaches ce jour-là seront nombreuses et chacun essayera de repartir incognito pour éviter la disqualification. Nous serons presque tous à Pontoise le soir. Dernier plein pour contrôler la consommation totale de l'appareil pour la course et dernière veillée d'arme avant Bagatelle. Le temps restant étant utilisé à peaufiner les réglages.

Dimanche 5 : dès le matin les conditions météos sous-entendent qu'il faudra mériter Bagatelle. Vent Sud 20 à 25 nœuds avec des pointes de 30 pour l'après-midi. Le règlement est clair, pas de décollage possible, heureusement l'arrivée doit être retransmise en direct en Eurovision et cela élastifie les limites imposées. Les premiers partent vers 13 heures, d'autres suivront vers 14 et 15 heures et le dernier groupe prendra l'air vers 17h45. Une douzaine de pilotes prendront la décision de rester à Pontoise, l'épreuve de précision d'atterrissage étant de surcroît annulée. Drôle de vol en vérité, trois pas en avant, deux en arrière, des pompes et des dégueulantes successives de 30 à 50 mètres, qu'il était beau le 1ᵉʳ pont sur la Seine, bien qu'à le voir pendant 5 minutes toujours à la verticale, avec mon Quicksilver plein pot, on se lasse. Plusieurs branches, vent arrière me permettent enfin de trouver un passage plus clément. Une heure vingt plus tard, je vois enfin Bagatelle et comme beaucoup, je couperai tout droit, faisant impasse sur le dernier méandre à suivre, l'atterrissage qui est du style roulette russe, pour moi, ça passe, pour d'autres, ça casse, les tubes parlent ! Petite déception à l'arrivée, il est 19 heures, le public est un peu clairsemé, l'animation RTL est terminée, j'apprends mon classement par ma femme et à part au Stand Quicksilver, il n'y a plus d'accueil pour l'assistance ni les pilotes. Pas de dernier pot et rien qui puisse rappeler que nous avons tous passé trois jours exceptionnels ensemble. Restent de belles images tout plein dans la tête, des anecdotes pour l'hiver, et beaucoup de nouveaux amis.

Au bilan, une très bonne organisation en général, mais des points de règlement à préciser pour l'an prochain (ravitaillement, sécurité du public, application uniforme des pénalités et respect des conditions limites météos fixées par le règlement), relativement à l'enjeu de la course pour les professionnels. Il faudrait impérativement revoir ces différents points. D'une manière générale, le but est atteint ; nous devions faire la preuve de la fiabilité des machines, moteurs, et des pilotes d'ULM. Les conditions météo diverses et parfois limites l'ont permis et à mon avis personne, du public au média ne s'y est trompé, une aviation réellement nouvelle est en train de s'affirmer, « La grande Course » lui a donné ses premières lettres de noblesse. Que vive la course 83.

---

**Classement trois axes :**
**1. A. Breuvart (F) sur Vector 610**
**2. R. Thierry (B) sur Butterfly**
**3. J. Cosnard (F) sur Pathfinder.**
**Classement pendulaire**
**1. F. Thovex (F) Danis Sabre 23**
**2. Rebayrol (F) Solar Wings-Typhoon Magic**
**3. Warsat (F) Mouette Dragster-Azur 17.**
L'ensemble du classement et des nombreux prix a été diffusé dans le numéro 19 de Finesse 10.