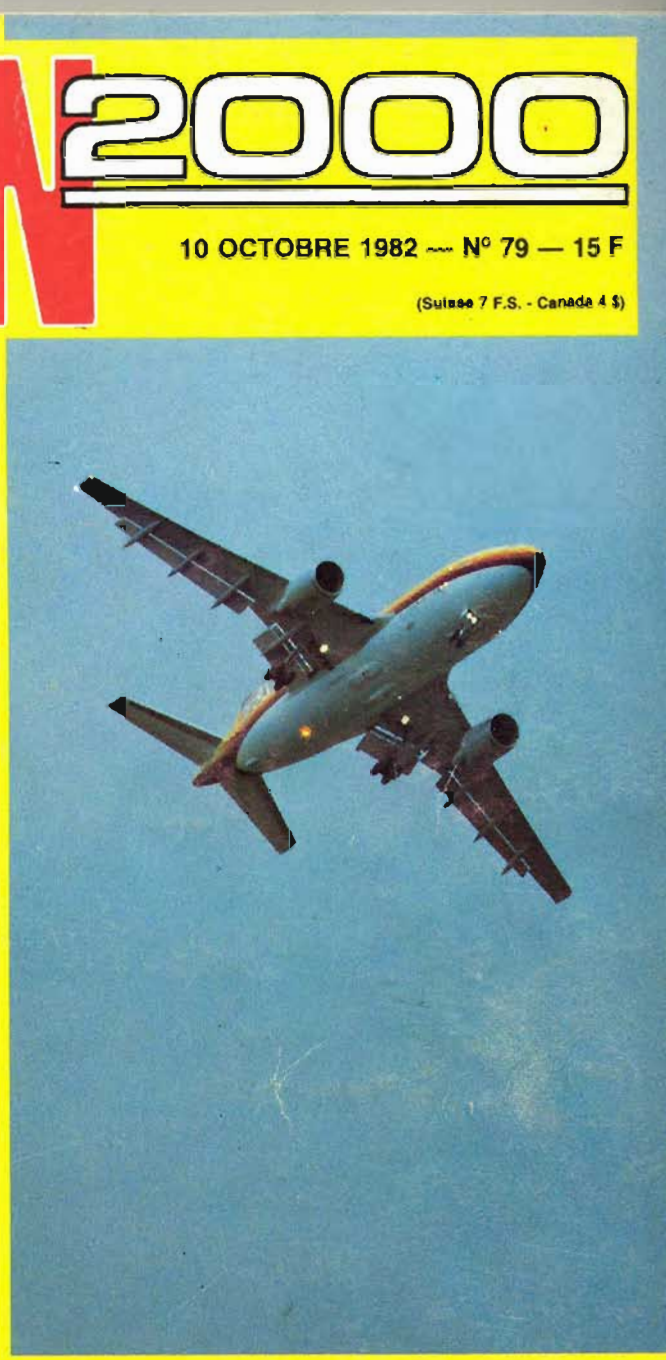
M 1091 — 79 — 15 F

AVIATION 2000

10 OCTOBRE 1982 — N° 79 — 15 F

(Suisse 7 F.S. - Canada 4 $)





● **SPECIAL**
U.L.M.
Après la course Paris-Londres

● **A 310**
Bientôt en ligne

● **B.1**
Le bombardier monstrueux



« Aux deux tiers de la traversée j'aperçois le phare du cap Gris-Nez »

Le carnet de route
de Patrick POULET

Mercredi 1er septembre 1982.

Le voyage débute par une traversée de la Manche, en Ferry, sous un soleil méditerranéen : nous découvrons à Douvres, telle une image d'Épinal, une Angleterre brumeuse. C'est à Biggin Hill, sanctuaire de la R.A.F. durant la Deuxième Guerre mondiale, que nous trouverons le crachin.

Notre directeur technique de la course, Bernard Lamy, est là. Pour lui « no problem », le temps sera radieux pour la course. En attendant, nous affrontons la pluie et devons remettre au lendemain le montage des machines et le collage des couleurs de nos sponsors. J'en profite pour trouver un compas qui me sera nécessaire pour traverser la Manche et que je déniche chez un récupérateur de matériel de la R.A.F. Ensuite, retour à l'hôtel.

Jeudi 2 septembre.

7 h 30 : un ciel immaculé nous surprend agréablement et de plus, avec une journée d'avance sur les prévisions. Bernard avait raison !

Dès 9 heures, le montage des machines commence. Pour beaucoup de pilotes, c'est le premier montage. Le terrain vert de Biggin Hill est un immense patchwork coloré, en pleine ébullition. Laborieusement, chacun s'affaire très sérieusement avec l'assistance des équipes.

A 14 heures, les premiers moteurs sont allumés. Le concert des Cuyuna, Fuji, Hiro, J.P.X., et autres Koenig commence. Les pulsions sonores animent, avec une tension fébrile, les concurrents. Le suspens de la course s'installe. Nous en profitons pour poser, in extremis, sur mon Pathfinder : compas, réservoir supplémentaire et cockpit.

A 17 heures, les juges-arbitres présentent nos machines. Les normes ULM sont respectées. Papiers en règle, nous nous rendons au premier briefing.

Dans une salle archicomble de l'hôtel londonien, qui nous accueille, les explications relatives aux données de la course sont fournies avec précision. Un diaporama explicite, visualise une partie du parcours avec les points obligés et les zones d'approche sur les terrains qui resteront toujours ouverts à la circulation aérienne.

Après, un immense lunch est offert. Tout le monde est là : organisateurs, concurrents, assistance, tous regroupés autour de bouteilles de vin italien et de gâteaux roses.

N'attendant pas que l'atmosphère ne devienne par trop « échauffée », nous en profitons pour nous retirer et mettre au point les derniers paramètres d'organisation pour l'assistance. Nos trois équipes formées, nous rejoignons les deux étoiles de notre chambre.

Vendredi 3 septembre.

6 heures, le réveil sonne. Quelques dizaines de minutes plus tard, nous retrouvons les pilotes. Pour quelques-uns, la mine est un peu défaite.

« A 3 heures, je ne dormais plus, j'étais déjà tombé trois fois dans la Manche et l'angoisse dans le noir était trop forte... ».

Pour les plus sensibles, l'aventure est bien réelle.

Sur le terrain, prévisions météorologiques en poche, réservoir plombé, nous décollons.



Première étape : Biggin Hill-Lydd. Au-dessus de la brume qui ouate la campagne anglaise verdoyante, nous avançons dans un air très lisse.

Nous doublerons quelques delta qui semblent peiner durant ces 80 premiers kilomètres.

Lydd, c'est déjà l'heure de vérité. Plusieurs machines ne sont parvenues qu'après avoir subi des déboires importants. L'ami Dupont a fondu son réservoir au contact du pot d'échappement, après que celui-ci ait fait une translation non programmée. Vache ! Quelques-uns aussi ne sont pas parvenus.

Les prévisions météorologiques ne sont pas fiables : vent du 270°/240° - 10 nœuds... 12 nœuds... 20 nœuds ?

Une attente pénible s'installe, des contrôleurs « british » zélés bloquent les départs dès qu'un avion est en approche, à plusieurs dizaines de milles.

Dans nos combinaisons de plongée, c'est le bain turc. Empêtrés dans nos équipements : gilet gonflable, fumigène, fusée, miroir, couteau, papiers de douane, etc. Nous devons allumer et éteindre nos moteurs plusieurs fois. Une personne avisée annonce à chaque pilote de très fortes turbulences au-dessus de la Manche. Les rafales approchent vingt nœuds.

Mon bras s'abaisse, enfin.

Plein pot, la libération du sol anglais se fait en quelques mi-

tres. Un large virage à l'est et c'est la Manche. A 1000 pieds au-dessus de l'eau, je fixe le cap. Ensuite, quelques mètres de film pour les longues soirées d'hiver tandis que la mer frissonnante défile lentement. Un bruit suspect m'extirpe de mes rêveries... non, ce n'est qu'une oreille qui se débouche.

Mon Fuji ronronne joyeusement, c'est tout bon. Au deux tiers de la traversée, j'aperçois le phare du Cap Griz-Nez, allumé pour l'occasion. Il nous guide droit au but, dans un air parfaitement lisse. Une descente au ralenti et je vire entre le phare et l'antenne. Porté par l'ascendance dynamique de la falaise, je rejoins Boulogne puis Le Touquet. RAS.

Un grand dîner offert par le maire du Touquet, avec remise de la coupe du Touquet, clôture cette magnifique première journée.

Samedi 4 septembre.

Le Touquet-Abbeville, épreuve de vitesse sur 44 kilomètres.

Lancés, l'un après l'autre, plein gaz, nos moteurs sont sollicités au maximum. C'est le déboire pour certains. L'équipe Vector/Pathfinder, tient le choc.

Abbeville-Beauvais-Pontoise.

Dans cette étape Beauvais est un point de passage obligé mais avec atterrissage non obligatoire. Ceux dont l'autonomie permettait d'effectuer les 130 km du parcours total, feront Abbeville-Pontoise d'un bond.

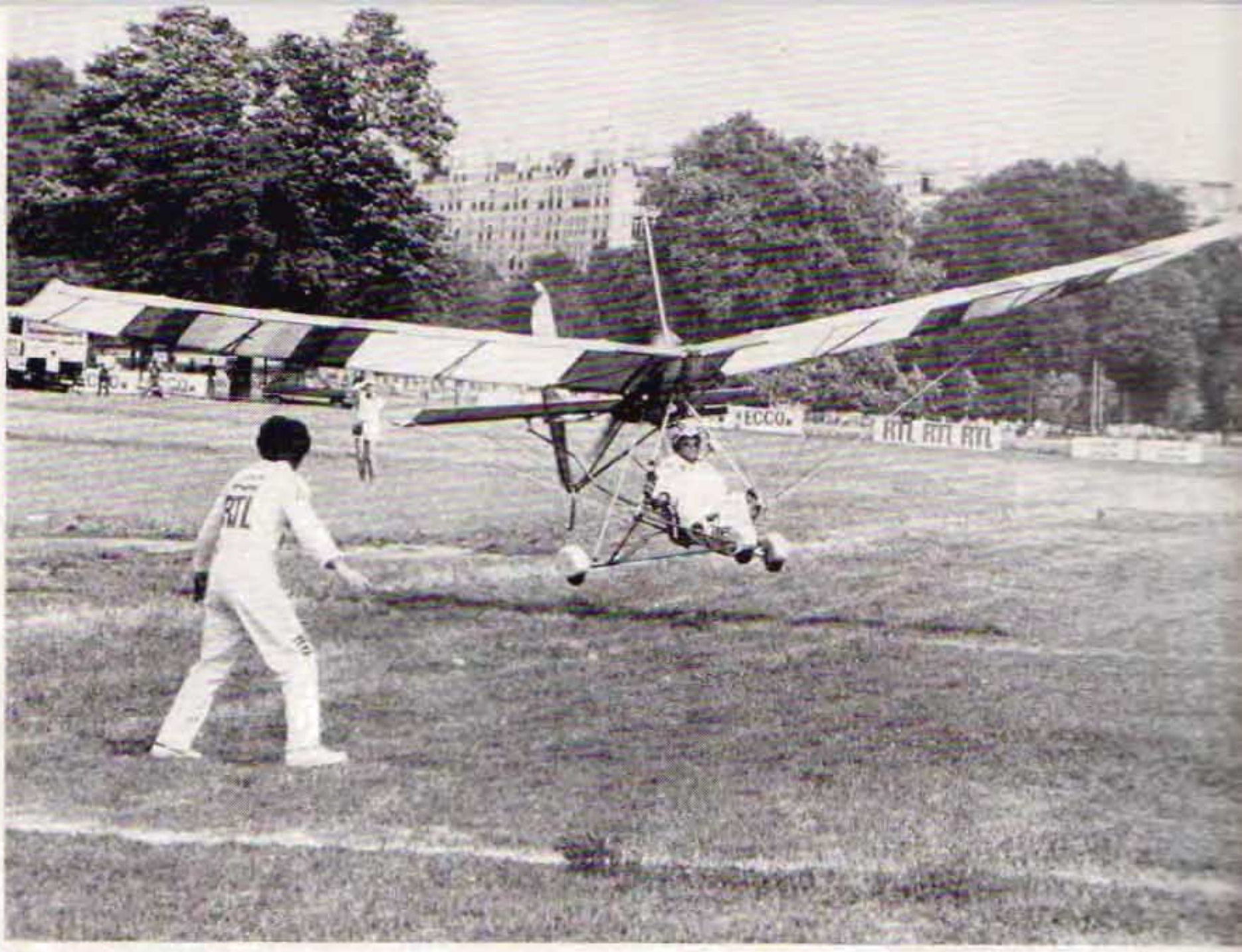
Cette étape, la plus longue, demande d'être précis en navigation au travers de la campagne picarde et surtout de régler son régime moteur au plus économique. Ma machine ne faiblit pas.

A Pontoise, la journée se termine naturellement par un grand dîner.

Dimanche 5 septembre.

L'apothéose d'une grande course sera écornée par un fort vent anticyclonique qui commence dès 11 heures.

La première vague d'une douzaine de machines parties à l'assaut des turbulences et des remous engendrés par les 20 nœuds ou plus, de secteur sud, est malmenée.



Bagatelle : l'arrivée de la course.

Parti dans la deuxième vague, à 15 heures, enfoui dans le cockpit de mon Pathfinder, je laisse ma machine, sur le parcours obligatoire, se jouer des montagnes russes engendrées par les ascendances et les descendances non balisées. Passe la tôle ondulée de St-Germain, moteur au même régime, le maximum de l'amplitude du mouvement fut de 1200 pieds à la verticale de l'autoroute de l'ouest. C'est avec plaisir que je laisse la « pompe » de service m'élever sur le plus beau balcon parisien, aux alentours de 2000 pieds.

Parmi ceux qui ont trouvé la dernière étape particulièrement hachée et pénible, personne d'entre tous les pilotes qui ont eu la machine, ou la volonté d'aller jusqu'au bout, ne pourra oublier le spectacle merveilleux de Paris, ainsi étalé à nos pieds.

Un appareil photo emprunté me permettra de faire quelques vues imprenables et d'une grande beauté.

L'arrivée sur Bagatelle sera la récompense d'une course enthousiaste et merveilleuse.

(Patrick Poulet a fini 5e sur Pathfinder et figure dans l'équipe qui a gagné le premier prix).

LE PALMARÈS (catégorie trois axes)

1er : Jacques-Antoine Breuvart, sur Vector 610, 2e : René Thierry sur Butterfly, 3e : Cosnar sur Pathfinder.

Prix par équipe.

Premier prix équipe n° 10 comprenant MM. Breuvar - Cosnar - Poulet, un Vector 610, deux Pathfinder.

Deuxième prix par équipe comprenant : MM. Michel Guégan sur Pathfinder - Victor-André Masséna sur Pathfinder - Patrice Sautereau Du Part sur Pathfinder.

1er prix de l'économie.

Attribué à Jean-Pierre Danis sur Danis Mercure.

Prix de la régularité sur la Manche.

Premier ex-æquo : Jacques-Antoine Breuvard sur Vector 610 et François Thovex sur Danis Sabre 23.

Premier prix appareil le plus silencieux : Marco Broggi (Suisse) sur Deadalus APEX 2.

Prix de la vitesse entre Le Touquet et Abbeville : Raymond Broom (Australien) sur Resurgam.

Premier ex-æquo Gerry Breen (UK) sur Pathfinder.



François Thovex
le 1er en pendulaire