AVIATION 2000

MAI 1982 - 15F N°75

10e ANNIVERSAIRE

NUMERO SPECIAL 100 PAGES

10 ANS D'AVIATION



EXCLUSIF :

AUX COMMANDES DU MIRAGE 2000

par J. CLOSTERMANN

M 1091 - 75 - 15F

Cessna

dealer HPSE et agricole exclusif FRANCE

BRUNE AIR SERVICE
FRANCE
Agréé Formation Continue
Tél. (3) 044.19.72
Telex : 69 79187
Aérodrome de Guyancourt
78190 TRAPPES

VEND
Cessna neuf Modèles 82
Contacter : M. Jean-Pierre BRUNE
F 152 II
F 172 SKYHAWK II
172 RG CUTLASS IFR
182 RG SKYLANE IFR
188 AG TRUCK
206 STATIONNAIR 6 IFR

LOUE

F 152	383 F
F 172	488 F
172 RG II IFR	600 F
F 182 IFR	630 F
PA 34-200 IFR	1 029 F
CESSNA 402 IFR	2 300 F

Prix TTC avec essence
Pas de cotisation
Pas de frais d'inscription
Tous nos avions sont neufs

- OCCASIONS DU MOIS -

CESSNA CENTURION 1961
Très bon état - 125 000 F
CESSNA 172 RG
IFR démonstrateur 1981,
50 h depuis neuf
Prix exceptionnel
Échangerai BARON 55 année 61
contre monomoteur bon état

AVIONS ULTRA-LEGERS

En juin dernier, Patric Fourticq et Bernard Lamy remportaient en catégorie monomoteur, aux commandes d'un Piper « Saratoga », la première course Air-Transat Paris-New York-Paris. Faut-il s'étonner de les voir mettre aujourd'hui sur pied, sur l'initiative de Richard Fenwick, éditeur, et de Philippe Le Grix, publicitaire au groupe L'Expansion, la première course internationale Londres-Le Touquet-Paris en U.L.M. ? Cette course, qui sera inscrite au calendrier de la F.A.I. (Fédération Internationale Aéronautique) bénéficie déjà du soutien de la D.G.A.C., de l'Aéro-Club de France, de la FF.PL.UM (voir Aviation 2000 n° 73, p. 53) et de la Mairie de Paris, dont le représentant à la première réunion d'organisation, M. Dohet, est lui-même un ULMiste convaincu. Voici l'état d'avancement de ce projet et les idées forces qui l'animent.

F.N.A., 32, rue Galilée, 75008 Paris. Fédération Française des Planeurs Ultra-Légers Motorisés (FFPLUM), chemin de la Sacristie, 84140 Montfavet. R.S.A. (Réseau du sport de l'Air), 39, rue Sauffroy, 75017 Paris. ULM-Sarl (Vector 600), château Montcel, 78350 Jouy-en-Josas. Weedhopper Europe, 34 Square Vergote, 1030 Bruxelles.

L'idée de cette « course » (dans laquelle les organisateurs ont souligné que l'accent serait mis en priorité sur la sécurité, la régularité, l'indice de consommation et la précision du pilotage (plus que sur la « performance » proprement dite) est venue à l'équipage Fourticq-Lamy pendant AIR-TRANSAT : l'avion ultra-léger ULM leur est apparu comme un bon moyen de promotion de l'aviation générale auprès du grand public. Ils partent du principe de faire voler les concurrents le plus près possible des spectateurs, à des heures où tout le monde est disponible, c'est-à-dire le week-end.

C'est également la raison pour laquelle des négociations ont été entamées avec la mairie de Paris pour l'arrivée de cette course en ville.

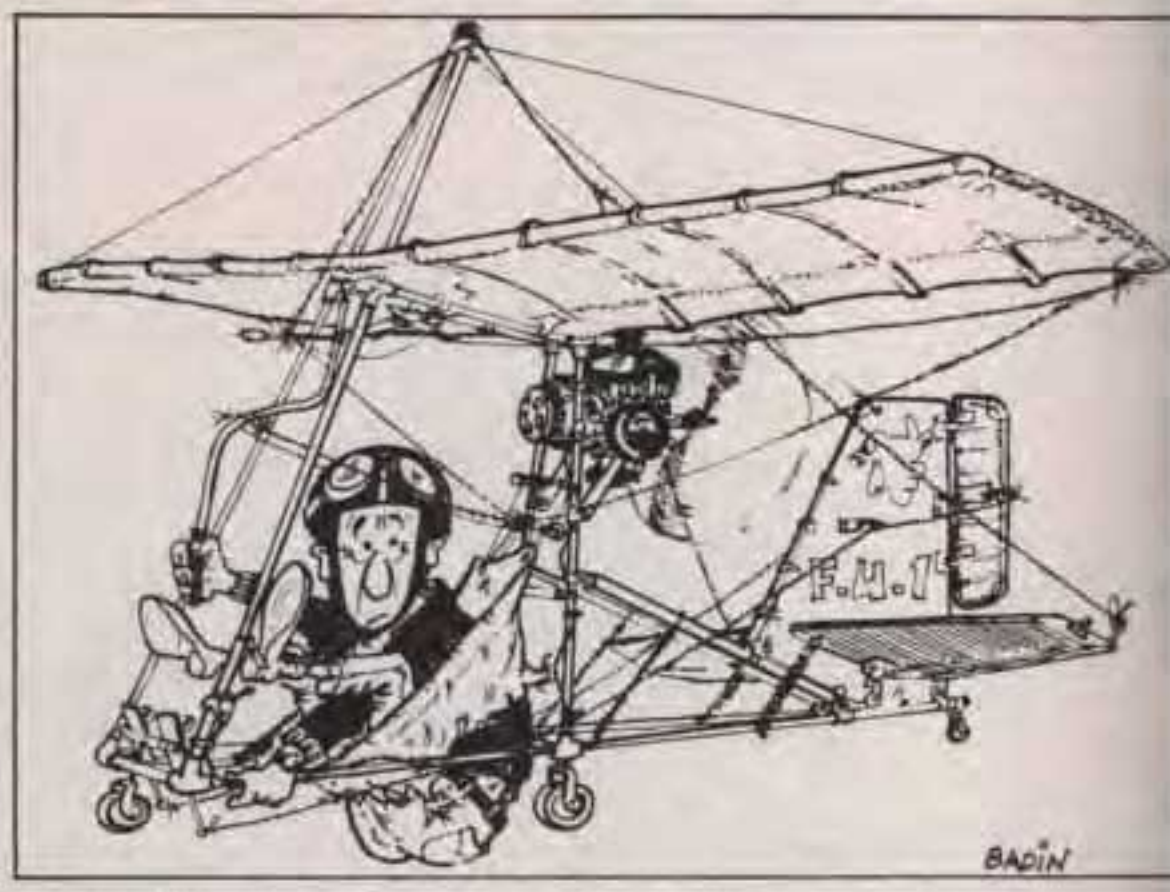
Jacques Chirac, pour sa part, était tout prêt à autoriser cette arrivée au Champ-de-Mars. Le Préfet s'y étant opposé, c'est probablement à Bagatelle que se poseront les concurrents au terme de la dernière étape, en provenance d'Enghien-Moisselles.

Une idée franco-anglaise

Les grandes idées étant dans l'air, il se trouvait que des Anglais travaillaient aussi de leur côté à un projet de course en ULM Blackpool-Paris. Les deux projets ont donc fusionné et l'accord s'est fait sur un départ de Londres. Le départ sera donné à Tower-Bridge, en plein centre de Londres et la première étape se terminera à Ashford. De là, les concurrents s'attaqueront à la traversée de la Manche à destination du Touquet, avec point tournant obligatoire à Ambleteuse.

La troisième étape les amènera du Touquet à Moisselles, via les points tournants d'Abbeville et de Beauvais (ces points tournants sont tous situés sur des aérodromes où l'atterrissage est facultatif, mais le passage vertical pour identification sera obligatoire).

SUR LES TRACES DE BLÉRIOT



UNE COURSE EN U.L.M. LONDRES-LE TOUQUET-PARIS (BAGATELLE) EN SEPTEMBRE

La dernière étape marquera l'arrivée des concurrents à Paris.

La course devrait partir le vendredi 3 septembre, arriver à Moisselles le 4 et se terminer à Paris le 5. Il est prévu qu'une centaine d'appareils seront admis au départ. Les biplaces pourront être « monoplace », mais aucun changement d'équipage ne sera admis au cours de la compétition.

Des quotas seront déterminés concernant le nombre d'appareils admis par nationalité et il appartiendra aux Fédérations nationales de sélectionner les concurrents en s'assurant que les candidats remplissent les conditions d'âge (minimum 16 ans), de licence et d'expérience aéronautique (1er niveau FAI) exigées.

Sauf urgence, les atterrissages en campagne seront interdits. Trois catégories d'appareils sont prévues : ceux à pilotage pendulaire (delta plane à moteur), ceux à pilotage mixte ou à commandes traditionnelles sur 2 ou 3 axes (2e catégorie), la troisième catégorie sera réservée aux engins spéciaux ou nouveaux, considérés par les organisateurs comme « prototypes ».

Il sera tenu compte des performances annoncées pour établir l'ordre de départ. Tous les appareils inscrits devront appartenir à la classe C-1.a/o de la F.A.I. : « **Un avion à un ou deux sièges de poids à vide ne dépassant pas 150 kg et disposant d'une surface alaire d'au moins 10 m²** ».

Une assurance R.C. course sera obligatoirement souscrite par les concurrents. Une assistance par voie terrestre ou aérienne est prévue (mais les avions accompagnateurs seront soumis à des règles très strictes) ; un NOTAM sera sollicité pour interdire à tout appareil autre que ceux des concurrents, la zone réservée à la course. Le plafond probable sera de 2000 feet (700 mètres), sauf au-dessus de la Manche, où il pourra être plus élevé.

Différents critères ont été retenus pour le classement : la définition du temps maximum d'étape et du temps total par chaque équipage, le pointage obligatoire aux points tournants, la consommation spécifique, la précision d'atterrissage : des coefficients étant affectés à ces différents éléments. Une « spéciale » est envisagée entre Le Touquet et Abbeville.

Des trophées récompenseront en outre les procédés de diminution du bruit, la présentation et l'élégance. Les organisateurs espèrent que cette compétition sera l'occasion pour les concurrents d'améliorer les machines sur le plan aérodynamique (carénage, diminution des traînées dues au haubanage, etc.). Le départ sera donné individuellement à chaque concurrent, les temps d'escale seront décomptés, un chronométrage en temps réel sera établi par étape dans chaque catégorie (temps G.M.T.).

Conformément au règlement du code sportif de la F.A.I., l'Aéro Club de France a délégué à Fenwick General Media les pouvoirs d'organisation de la manifestation. Les droits d'engagement (couvrant nourriture et hébergement des concurrents et les frais de recherches éventuelles) ont été fixés à 500 F par appareils et à 200 F par membre d'équipage.

Il ne s'agit évidemment là que des grandes lignes de la compétition, telles qu'elles ont été déterminées, au cours d'une première réunion tenue à l'Aéro Club de France le 12 mars, par les organisateurs, les représentants de l'Administration et les journalistes aéronautiques conviés à donner leurs points de vue et leurs suggestions.

Nous reviendrons bien entendu en temps utile sur cette compétition, l'ULM étant, de l'avis du Président de la FFPLUM (Fédération Française des Ultra-Légers Motorisés) Alain Dreyer, « **le moyen d'abaisser la marche permettant l'accès à l'aviation générale et de donner au plus large public le goût des activités aéronautiques** ».

Philippe DELAUNES.