VOL moteur

VOL moteur

ULM • AVIONS LÉGERS • GYROS

Rassemblement
> Les Vieux Déb's
> Les femmes pilotes

Pilotage
La réflexion doit précéder l'action

26 Rassemblement > LES VIEUX DEB'S
Machines et personnalités des débuts de l'ULM s'étaient données rendez-vous sur l'aérodrome du Petit-Bois-Landry de Champrond-en-Gâtine. Une formidable initiative !

ZJ-VIERA
18 000 € prêt à voler !



Pra



> Logiciel NAVI



> Calidus 09

echnique



> Moteur Ecoyota

Voyage
Le Tour d'Italie

M 03295 - 285 - F: 6,30 €

N° 285 > novembre 2009 > 6,30 €

Imprimé en France • Printed in France

par Philippe Tisserant
Photos de l'auteur

> Une partie des appareils historiques présents sur le rassemblement.



Guy Wardavoir et Gilles Desheulles aidés d'une bande d'amis ont rassemblé l'avant-dernière semaine de septembre les pilotes et les appareils qui ont marqué les premiers temps de l'ULM. Si les trois premiers jours consacrés aux balades aériennes à l'ancienne n'ont pas fait le plein, le repas de clôture de ce rassemblement fut un franc succès avec plus de 130 convives.

Les balades

Planifié sur presque une semaine, le rassemblement s'est ouvert le mercredi matin par trois jours de balades « comme au bon vieux temps ». Les étapes pourraient faire sourire les pratiquants d'aujourd'hui puisqu'elles se limitaient à une série de petits sauts de terrains officiels à occasionnels autour de la plate-forme de Champrond-en-Gâtines où se déroulait le rassemblement. Une petite douzaine d'appareils, pour l'essentiel des Quicksilver, participèrent à l'aventure, parcourant, pour les plus ambitieux, presque 300 km. Quelques pendulaires était de la partie,

Les Vieux Déb's se penchent sur leur passé !



des Air Création GT Bi pour l'essentiel, mais équipés d'ailes de générations plus récentes. Les pilotes « historiques » ne constituaient pas la majorité ce qui est, somme toute rassurant, mais on regrette que si peu d'anciens aient fait le déplacement. Il faut dire que, dans l'ensemble, ils ont mieux résisté que les appareils de l'époque car il est bien difficile d'en retrouver intacts comme l'ont démontré les recherches de Guy Wardavoir pour constituer un musée.

Un autogire Magni, tout à fait incongru dans ce paysage ULM d'un autre âge, était du voyage virevoltant autour des ancêtres au grand plaisir de leurs pilotes.

> Un coin de table chargé d'histoire : A droite Hubert de Chevigny, en face Alan Dreyer, à sa gauche Jean-François Lemouton, puis François Siegel encadré par les « jumelles » Gienger. Au fond, Gérard Feldzer, après le flash n'était pas assez puissant !

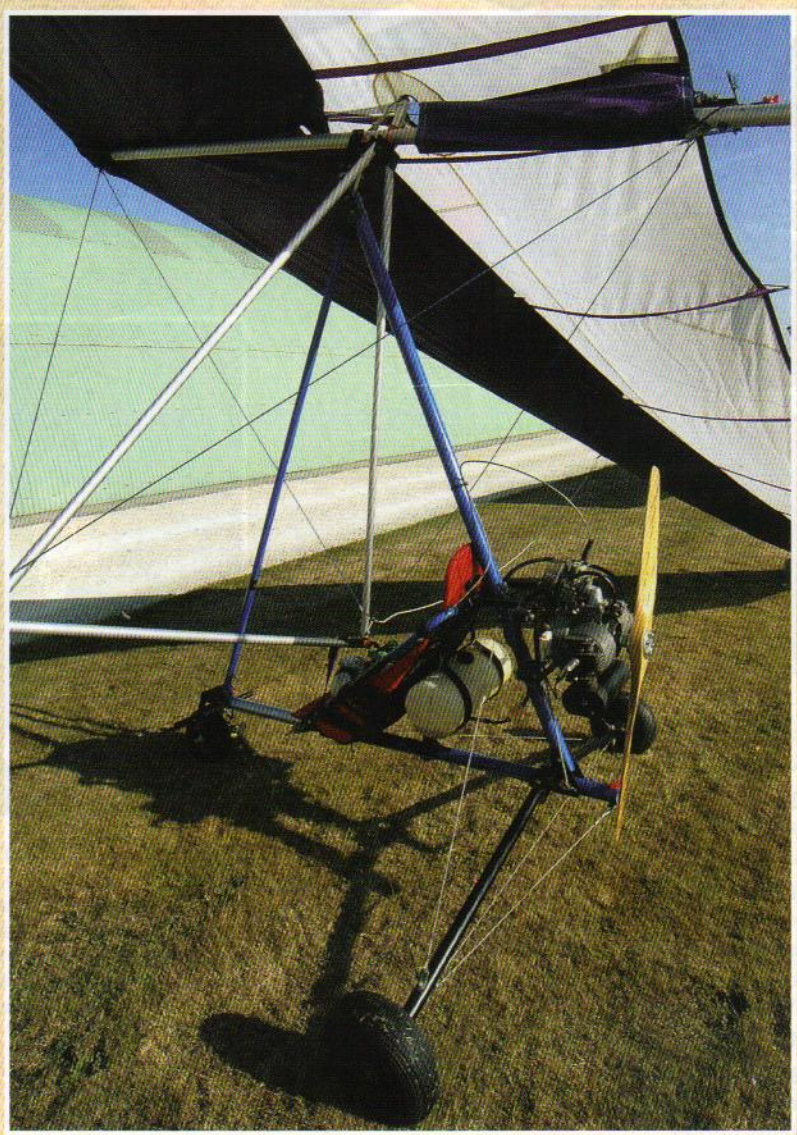
Curieusement, grâce à l'excellente préparation de Guy et Gilles, l'accueil local fut à la hauteur des souvenirs que gardent les pilotes des années 80. En ce temps-là, l'atterrissage d'un ULM dans la campagne constituait un événement qui déclenchait des manifestations de sympathie voire d'enthousiasme que l'on ne connaît plus. Pas de soucis de nourriture ou d'hébergement, il fallait simplement choisir la famille à qui l'on attribuait la gloire de notre présence pour la soirée !

> Le Sirocco Mercier du premier Londres-Paris.









> Ci-dessus : le Quicksilver MXL II de course de Karl Edouin, trois bidons et une caisse à outils : il ne l'a jamais laissé tomber !
>> Un J3 Cub de 1940 au décollage, presque un ULM moderne hormis le poids !
> Ci-contre : Le Véliplane Samouraï à moteur JPX 425 conçu en 1981.

Air Occitanie
Ecole Avion - ulm
Vente Neuf - Occasions
Aérodrome Lézignan
04 68 450 652
www.air-occitanie.com

BRM
Distributeur exclusif France
direct fly
Offre de lancement
Okavango
180 Km/h
Alto
200 Km/h
Découvrez toute la gamme BRM sur
www.brmfrance.com
www.directflyfrance.com







Les appareils

Dans la meute des cinq Quicksilver présents, on remarquait un modèle historique à pilotage pendulaire. Ce premier modèle a été proposé par l'usine pendant de longues années après sa commercialisation initiale en 1976. Cette version du Quick E est équipée d'un moteur Yamaha de 100 cm³, initialement monté sur les karts. Le réducteur à courroie crantée et l'embrayage centrifuge montrent que les paramoteurs d'aujourd'hui n'ont rien inventé. Le pilotage est assuré en tangage par le déplacement avant-arrière du pilote grâce à une sellette pendue à la poutre maîtresse. Pour le contrôle du roulis-lacet, cette même sellette est reliée à la dérive monobloc. Le pilotage est tout à fait similaire à celui d'un pendulaire moderne. L'étrange cintrage du tube reliant les roues arrière n'est pas une solution pour simuler une suspension mais permet au pilote de porter l'appareil sur le bas des hanches. En effet, la réglementation américaine de l'époque imposait de démontrer la capacité de décoller à pied !

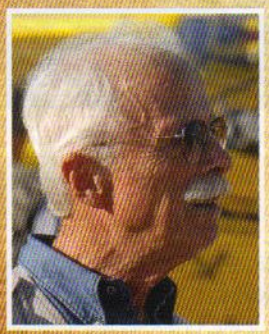
Toujours en classique, le samedi après-midi a vu l'arrivée d'un Sirocco historique : celui sponsorisé par les champagnes Mercier qui participa au mémorable Londres-Paris 1982 et au calamiteux Tour de France 1983 aux mains d'Henri Pescarolo. Équipé d'un moteur italien KFM 107 ER d'origine, il vole toujours grâce aux soins d'un retraité d'Air France.

Côté pendulaire, j'avais amené un petit monoplace Véliplane équipé d'un moteur JPX 425 et d'une aile Samouraï. Bien que totalement d'époque, il est presque neuf. Daniel Aubin qui l'a racheté il y a une dizaine d'années à Roland Magallon en prend grand soin et j'ai pu le mettre en l'air sans autre difficulté qu'un assemblage dont j'avais un peu perdu l'habitude.

> Un Quicksilver MX II Sprint qui a la monture principale de ce Breton venu en vol. Le carénage de nez n'est pas d'origine : c'est grave !

>> Michel Durand décolle son Alatus, un ULM motoplaneur moderne digne du sigle FFPLUM

>>> Ce ne sont pas les prémices d'un carton mais la manière d'atterrir de Guy Wardavoir. Tous ses appareils ont le pneu gauche complètement lisse !



> Jean-Luc Prignol, inoxydable et toujours aussi prolixe.



>> De gauche à droite, Gilles Desheulles, Christian Craye et Serge Varsat en pleine remémoration !



>>> Alain-Yves Berger, zut il a bougé et, à sa droite, l'importateur des célèbres Chickinox , Jean Bernard Hariscain.



>>>> Alex Zuckerman boss à la grande époque de l'entreprise Ad'Air, distributrice des ULM Quicksilver et Eagle.



> Très discret mais toujours en exercice depuis les premiers jours, le photographe aérien ULM Michel Bernard.

Les hommes

Il y a un an, lorsque ce rassemblement prit forme, beaucoup promettaient de participer en vol. Comme mentionné plus haut, bien peu ont réussi à tenir leurs objectifs faute de temps ou de disposer d'un authentique vieux débris à présenter en vol.

Le samedi, quelques appareils d'époque vinrent compléter le panorama, y compris des avions de collection, presque des ULM, tel un J3 Super Cub de 1940, splendidement entretenu par Gérard Nicastro. Les appareils contemporains venus là pour assister au repas de clôture qui réunissait 130 convives ont heureusement rempli le parking.

Ce fut l'occasion de revoir des têtes connues, de faire des projets, d'évoquer les bonnes histoires et le souvenir des disparus. Le banquet des Vieux Débris frisait celui des anciens combattants des guerres que nous avons gagnées et perdues. La légère gêne que j'ai ressentie à ce spectacle ne semblait heureusement pas partagée par les nouvelles générations de pilotes venus là pour voir la tête des anciens, celles de leurs appareils et entendre raconter de vive voix l'histoire d'une activité qui a renouvelé totalement l'aviation de loisir.

Les anciens présidents de la FFPLUM, Alain Dreyer et Jean-François Lemouton, présidaient le repas. L'actuel, Dominique Méreuze, était excusé car participant comme d'habitude à une énième réunion européenne pour défendre nos intérêts.

Difficile de citer tous les noms connus. Parmi les bons camarades que j'ai revus avec plaisir, Hubert de Chevigny, vainqueur du pôle Nord en ULM à une époque où le GPS marchait 2 heures par jour et coûtait 10 briques ; Jean-Luc Prignol qui traversa Paris en pendulaire pour protester contre l'interdiction des ULM dans un rayon de 50 km autour de la capitale (on peut en parler puisqu'il y a prescription) ; Alex Zuckerman, l'importateur historique des Quicksilver en France ; Gérard Feldzer, infatigable brasseur d'idées aéronautiques et devenu expert en vieux débris puisqu'actuel directeur du Musée de l'Air (je n'ajoute pas « Espace » car on y vole très mal !), Bertrand Piccard que l'on ne présente plus mais qui fut de toutes les expériences des débuts du vol libre puis de l'ULM ; Alain-Yves Berger, mon ex-confrère, créateur de *Pilote Privé* et d'*ULM Magazine* avec qui nous nous sommes bien frités, épistolairement s'entend, ce qui n'excluait pas le respect qu'on doit aux amoureux de la troisième dimension et, bien entendu, les différentes bandes de copains qui ont participé aux Londres-Paris, tour de France et championnat du monde de Millau.

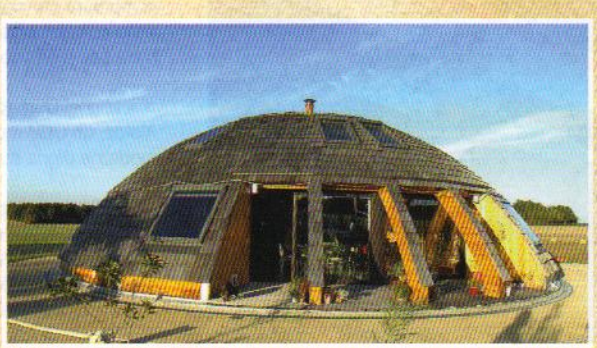
J'ai bien sûr regretté les absents, les créateurs des premières années, les constructeurs sans qui tout cela n'aurait pas été possible et nous avons tous eu une pensée pour ceux qui ont perdu la vie dans ces aventures.

L'avenir

En plus du musée ULM vivant que Guy Wardavoir et Gilles Desheulles, qui habitent sur place, souhaitent constituer au Petit Bois Landry, l'idée d'un recueil d'anecdotes s'est fait jour pendant le repas. Elles devraient être centralisées par Guy et mises en forme par Alain-Yves dans le but d'en faire un livre.

Un site internet consacré à l'histoire de l'ULM devrait être également bientôt activé. Ce sera à la fois un lieu de souvenirs pour les plus anciens, une source de connaissances pour les générations montantes de pilotes, de concepteurs et l'occasion pour tous de rappeler que c'est souvent en refusant les règles ou des lois idiotes que l'on progresse...

Pour finir, le rassemblement pourrait devenir un événement annuel où l'on pourrait faire voler les appareils du musée, rencontrer les figures historiques du mouvement et des invités étrangers méritants de la cause ultra-légère. Les idées ne manquent donc pas et il faut en profiter pendant qu'il reste quelques forces aux Vieux Débris !



> La dernière réalisation de Guy Wardavoir : une maison-dôme tournante contruite tout en bois. A voir !