

AVIASPORT

32 Novembre 2007



Photos de couverture:
Gabriel Gavard,
Bruno Jolivel

Siège Social
62 avenue Parmentier
75011 Paris
Tél. : 01 58 30 80 80
Fax : 01 58 30 80 52
E-mail : admin@aviasport.fr

Directeur de la publication :
Laurent Doliez

Rédacteur en chef :
Gabriel Gavard
g.gavard@aviasport.fr

Secrétaire de rédaction :
Jean Molveau
Tél. : 01 58 30 80 79
j.molveau@story-production.fr

Rédaction :
Bernard Chabbert, Gil Roy,
Jean Molveau, Frédéric Lert.
Rédaction : info@aviasport.fr

Ont collaboré à ce numéro :
Amaud Benat, Thierry Grun,
Bruno Jolivel, Henri Payre,
Marc Ranjon, Vincent.

Publicité :
Directeur commercial :
André Goldstein
Tél. : +33 (0) 6 09 64 37 37
E-mail : agold@noos.fr

Coordination générale :
Edmond Arbonnier
PAO : Story Production
Tél. : 01 58 30 80 80

Rédacteurs graphistes :
Aurore Crainéguy,
Christine Buratto
Sophie Recq.

Chargées de production :
Jessy Nicolas,
Quilterie de Marolles.

Imprimé en France.
Abonnement un an : 87,40 €
prix au numéro : 5,95 €

© AVIASPORT
Aviasport est une publication
mensuelle de Story Production,
sarl au capital de 24 391,84 €.
Numéro de commission
paritaire : 02 07 K 81288
Ce numéro comporte un encart
d'abonnement en jaquette
en cahier central.

Abonnements, et commandes :
DMG/Aviasport
7 avenue du Général de Gaulle
91090 Lisses
Tél. : 01 69 11 23 90
Fax : 01 69 11 23 91
E-mail : aviasport@d-m-g.fr
Anciens numéros 8 € l'unité.



20



40



46



56

ACTUS S'informer

FOCUS	4
Bex retrouve son meeting.	
ÉDITO	5
Une réglementation à soutenir activement	
LE BILLET DE BERNARD CHABBERT	6
Des hauts, et des bas...	
BRÈVES	7-15
Sur toutes les facettes de l'aviation générale et sportive	
LE MDM-032	7
Sous cet acronyme, nos nouvelles machines.	
AÉRODROME EN DANGER	14
Le Conseil général des Hautes-Alpes vise Aspres-sur-Buëch.	
ÉCO	16-17
ATR, Airbus et EC-135...	
RENCONTRE	18-19
CR et MC répondent, à propos de MCR.	
VOLTIGE	20-24
Compte rendu des championnats de France	

GRAND FORMAT Voler

DYN'AERO	26-32
Récit et images d'une réussite	
LE MCR-4S	33-39
Présentation et essai de Marc Ranjon	
TANKOSH	40-44
Découverte d'un Oshkosh européen	
LE RAID SOLID'AIR	46-54
Avec les jeunes du périple France-Sénégal	

CARNET DE VOL Apprendre

OSHKOSH EN STINSON	56-63
Un pilote français, deux grands noms américains	
RECS	64-66
Retours d'expériences, via le BEA.	
LE PARTENARIAT	62-63
Une solution économique pour les aéro-clubs.	

PRATIQUE Participer

LES PETITES ANNONCES	67
Encore gratuites pour nos abonnés.	
BIBLIO	68-69
RÉTRO	70-71
Aviasport en parlait il y a 40 ans	
COURRIER	72
AGENDA	73
LA BD DE VINCENT	74
À propos d'ULM électrique...	



« Tannkosh ? Le meeting américain ? » Voilà la réaction des pilotes de mon entourage... Cette méconnaissance d'un rassemblement incontournable pour les pilotes d'outre-Rhin m'a convaincu de le faire enfin connaître dans l'hexagone.

Le *fly-in* de Tannheim est organisé le week-end précédant le fameux rassemblement d'Oshkosh. Il a ainsi eu lieu cette année du 20 au 22 juillet. Tannheim est situé dans le Bade-Wurtemberg, au sud-ouest de l'Allemagne. L'aérodrome dispose d'une belle piste en herbe de 1 000 m. Sitôt arrivés le vendredi soir, nous

rejoignons la tente d'accueil des équipages. À 19 heures, l'organisation recense déjà 700 avions. « *Quel est le programme ?* » nous enquêrons-nous. « *Fly and have fun !* », nous réplique Matthias Dolderer. Et pour la bienvenue des « *fransozes* », un demi (litre !) de bière est imposé à chacun d'entre nous. De quoi nous plonger de suite dans la fête. C'est bien le mot juste, car

sous les deux grandes tentes réservées à la restauration, l'ambiance est chaude avec, au choix, un orchestre de jazz ou de rock. Après une courte nuit, bruyante et humide, car un bel orage s'est invité, nous nous émergeons des tentes un peu inquiets : la visibilité ne dépasse pas 250 m, et le plafond 50 pieds... Mais la couche ne doit pas être très épaisse, car nous

entendons des avions « on top » sur le terrain.

Puis le vent se lève, et les conditions deviennent propices au VFR. Le flot des arrivées s'établit alors au rythme d'un atterrissage à la minute, et cela durant toute la matinée... Voir quatre ou cinq avions alignés en finale n'est pas banal. Sitôt posés, les appareils sont pris en charge par une des équipes de parqueurs, qui les guide rapidement vers les parkings. Leurs occupants disposent alors d'une navette gratuite, car Seat, un des *sponsors* de la manifestation, a mis à disposition des véhicules à cet effet. À la mi-

DÉCOUVERTE D'UN ÉVÉNEMENT EURO
LE MEETING D



journée, un des chauffeurs, dont j'utilise les services pour explorer le site à la rencontre de pilotes et de machines remarquables, m'indique avoir déjà parcouru plus de 200 kilomètres !

Des rencontres de qualité

Le premier engin intéressant que je débuse a déjà été vu à Blois l'an dernier : il s'agit du pendulaire-quad ULM *Hegger Dynamic*. L'idée de base, certes quelque peu loufoque, a été d'adapter un quad Yamaha au vol aérien... Pour ce faire, Christophe Hegger a allégé l'engin de près de 50 kg,

l'a doté d'un système de complexe de courroies entraînant une hélice, puis l'a adapté à une aile d'ULM pendulaire. *L'Hegger Dynamic* a fait plusieurs sauts de puces en novembre dernier, mais le projet stagne par manque de puissance, et d'autorisations administratives, forcément difficiles à obtenir pour une utilisation à la fois routière et aérienne...

Une cinquantaine de mètres plus loin, des visiteurs qui ont vu grand, ont installé un immense tipi à l'indienne. Joli coup de pub, car il s'agit en fait du stand de la société Skygraphics spécialisée dans le remorquage de ban-



Ci-dessus : Du monde en finale

PÉEN E TANNKOSH

AIR



De haut en bas et de gauche à droite

- Biplan ULM *Kiebitz*.
- Pilatus P-2/05.
- Le Cap-232 de Nicolas Ivanoff.
- T-6 Super Six
- Le quad ULM *Hegger Dynamic*.
- L'*Airbike* de Thomas Scheffler.

deroles publicitaires qui est présente sur toute l'Allemagne avec une flotte d'ULM composée de *Savage* et de *CT*. À proximité, un ULM torpédo retient mon attention. Le fuselage est si réduit que les pédales du palonnier en sont placées à l'extérieur, et quasiment sous le moteur ! Thomas Scheffler, son pilote, ne semble pas être sensible à la fraîcheur, car il se contente d'un short et de tongs, alors qu'il est basé à une heure de vol, dans la banlieue de Munich. Il m'explique que sa monture, l'*Airbike* (pour vélo volant), est diffusée en kit par Wayne Ison, un vénérable passionné âgé de près de 80 ans installé dans le Tennessee. Thomas est un pilote prévoyant, car il transporte un jerrycan d'essence de réserve sur le siège du passager arrière.

Un peu plus loin, je retrouve le baron von Zschinsky et son Stinson L-5C *Sentinel* de 1944. Ancien journaliste et passionné d'histoire, le baron collectionne les objets militaires. Et son Stinson lui sert de musée volant. Tous les recoins sont utilisés, pour un casque de soldat japonais, un bandeau de kamikaze, une trousse de secours américaine, un pistolet Browning ou encore un sabre chinois !

Günther Kälberer est lui aussi présent

avec son rarissime Curtiss *Robin* datant de 1929, dont la restauration est exemplaire, avec notamment des instruments d'origine, des sièges en osier et un antique Wright *Whirlwind* de 5 cylindres en étoile et démarreur à inertie. Pour la petite histoire, sachez que le Curtiss *Robin* détient toujours le record de vol de durée : du 4 juin au 1^{er} juillet 1935, Fred et Algene Key ont volé non-stop au-dessus de la région de Meridian, dans le Mississippi. Ils ont été ravitaillés en vol en essence, en huile et en nourriture par le toit de l'appareil à 432 reprises de jour comme de nuit... Ils ont affronté plusieurs orages, et ont été contraints à atterrir après 27 jours, 5 heures (soit 653 heures) et 34 minutes de vol, car un feu électrique s'était déclaré à bord. On estime qu'ils avaient parcouru près de 84 200 km...

Côté stands, je rencontre un Français, Yves Meyer, qui est venu renforcer l'équipe commerciale d'Ifos, la société allemande d'informatique qui a développé le logiciel de navigation aérienne *Sky-Map*. Ce logiciel, qui fonctionne sur les assistants personnels PDA avec une antenne GPS, permet de connaître sa position sur les cartes aéronautiques. Ifos, qui est bien im-

planté en Allemagne, a chargé Yves Meyer de commercialiser *Sky-Map* en France. Celui-ci est parvenu à un accord avec l'IGN et le SIA qui permet aux utilisateurs de disposer de la carte OACI 1/500 000^e, de la radio-NAV 1/1 000 000^e et des fiches VAC sous forme numérique. De plus, les mises à jour des cartes sont disponibles en ligne. Un système d'aide à la navigation à découvrir...

Côté piste

L'après-midi, le meeting est alterné avec les périodes d'arrivées et de départs des visiteurs. Une visite à la tour de contrôle m'assure du sérieux et de professionnalisme des deux paires de contrôleurs aériens qui se relayent pour gérer le trafic. Seule une mince banderole sépare la zone publique de la piste. Vu la proximité de son axe, je me demande si l'administration aéronautique allemande est bien au courant de ce qui se passe ici. La réponse est affirmative car, comme en France, un de ses représentants est présent. Sans doute sommes-nous trop formatés par des exigences hexagonales drastiques et parfois disproportionnées...

Les démonstrations d'avions anciens



(Yak-3, T-28, T-6, Super T-6, Beech 18, Stearman, etc.) sont entrecoupées par des démonstrations de voltiges de Yak-55, Xtreme 3 000 et Pitts. Moment rare, les spectateurs ont pu assister à un passage inédit de deux patrouilles aériennes réunies pour l'occasion : la patrouille suisse P-3 Flyers évoluant sur Pilatus P-3 et la patrouille italienne Pionner Team sur Pionner 300. Cette seconde patrouille, que l'on a découverte en France cette année à Blois, mérite quelques lignes. Elle a été créée par un groupe d'instructeurs qui ont été entraînés par d'anciens pilotes des Frece Tricolori. Le choix du Pionner 300 en version avion VLA non certifié pour la voltige est singulier. Cette version se différencie de la version ULM par des ailes entièrement marouflées et un poids plus élevé. Avec des facteurs de charges limite de + 4 et - 2 G, on pourrait s'attendre à un spectacle peu dynamique. C'est là que cette équipe de pilotes surprend. À l'instar des grandes patrouilles, le show débute au sol avec un roulage et un décollage en formation. Une fois en l'air, les pilotes profitent des faibles vitesses de leurs appareils pour évoluer dans un espace réduit à proximité du public. L'enchaînement des forma-



tions et les figures restent simples, mais sont bien rythmés et très efficacement orchestrés. De grosses touches de fumigènes blancs et multicolores marquent les évolutions. L'éclatement final réserve une surprise aux spectateurs par le largage de fusées éclairantes du plus bel effet. Le succès est au rendez-vous : « nous avons programmé 26 dates cette année. La dernière a lieu au Japon en novembre », précise Franc Borin, l'ailier droit. Le Français Nicolas Ivanoff compte parmi les pilotes qui participent au

Ci-dessus

• Le Curtiss Robin de Günther Kälberer.

FK light PLANES



La gamme complète d'Ultra-légers nouvelle génération

www.fkplanes.com

info@fkplanes.com



FLIGHT DESIGN



Le CTSW de Flight Design

www.ctplanes.com

info@ctplanes.com

BRS EU

Systemes de sauvetage pour aéronefs



Différents modèles pour s'adapter au mieux à votre aéronef

www.brseu.com

info@brseu.com



Equipements pour l'aviation de loisir et pilot shop

Tél. 05 61 52 47 47
Fax : 05 61 51 23 49

www.kbi-ul.com

karine@kbi-ul.com

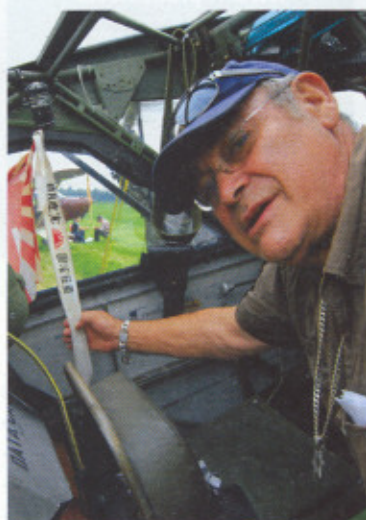
INNOV'AIR Importateur

Aérodrome de Muret-Lherm - F-31600 MURET
Tél. 05 61 51 03 34 - Fax : 05 61 51 23 49
Mobile : 06 61 07 30 14 - 06 62 74 96 75
Distributeur Sud-Est - FLAIR - 06 64 16 72 68



Ci-contre :

- Passage groupé de la patrouille des P-3 Flyers et du Pioneer Team.
- Le tipi et les remorqueurs de banderoles de Skygraphics
- Le Baron von Zschinsky fait visiter son L-5C Sentinel de 1944 aménagé en musée.
- Le concert rock du samedi soir.



meeting. Ce voltigeur de classe internationale sur Cap-232 participe aux Red Bull Air Races depuis 2003. Nicolas m'avoue qu'il ne connaissait pas Tannkosh jusque-là. C'est son sponsor qui a programmé l'événement. « L'ambiance est très sympa : il n'y a aucune barrière entre le public et les pilotes. On peut vraiment partager notre passion pour le vol. C'est une véritable fête aérienne, un peu comme celles que les plus anciens ont connu, mais avec une organisation est bien rodée et efficace », confie le voltigeur. Sa présentation est l'une des plus dynamiques. « En meeting, ce n'est pas comme en compétition. Par sécurité, je m'impose de voler à 70 % de mes propres limites. Ma présentation est donc volontairement spectaculaire plutôt que technique », complète Nicolas.

Le meeting s'achève sur un fond de ciel sombre propice aux effets pyrotechniques de la patrouille Pioneer Team. La fin du show aérien clôt ne signifie pas que la fête est finie. Bien au contraire. La soirée du 50^e anni-

versaire de notre confrère *Aerokurier* est marquée par un concert rock donné dans un hangar au plafond duquel une dizaine d'avions et d'ULM sont suspendus. La fête s'achève sous un feu d'artifice mémorable.

À l'heure du bilan, malgré une météo peu engageante, les organisateurs ont compté 1 044 aéronefs visiteurs et près de 4 000 visiteurs. Les pilotes français présents pouvaient se compter sur les doigts... Ceux pour qui Oshkosh est un peu loin à rallier par les airs peuvent se rabattre sans regret sur Tannkosh, à seulement 30 minutes de vol de la frontière française. Si la pratique de langue de Goethe vous effraie, sachez que les Allemands sont à l'aise avec la langue anglaise. Rendez-vous en 2008 pour vivre cette « party von piloten für piloten ».

L'auteur remercie Verena Dolderer et Fabien Gaupp pour leurs précieuses collaborations à la réalisation de ce reportage.



→ Un fly-in incontournable

L'histoire du fly-in de Tannkosh est intimement liée à celle de son site. En 1976, une famille de fermiers passionnée d'aviation du village de Tannheim crée l'aérodrome et l'ouvre à la circulation aérienne publique. Les Dolderer veulent une ambiance familiale sur ce terrain pour tous les pilotes : avion, planeur et ULM. Car Tannheim sera le berceau de l'aviation ultralégère germanique. C'est le premier aérodrome allemand où a été autorisée la circulation de ce nouveau type d'aéronefs, et c'est ici que la première école allemande d'ULM a été créée en 1982. La famille Dolderer a organisé le premier fly-in en 1993 pour les pilotes d'ULM. Chacun montrait sa machine, on volait beaucoup, et le soir on faisait la fête autour d'un feu en grillant des saucisses et en chantant au son d'une guitare. L'esprit de Tannkosh est né ainsi. Pour ne pas cloisonner la réunion annuelle aux seuls ULM, la réunion a été ouverte en 1998 à tous les types d'aéronefs. Au fil des années, le succès de l'événement familial et festif a passé les frontières. Les pilotes d'avions anciens et les voltigeurs ont tout naturellement, eux aussi, présenté leurs machines en vol. 2003 a été un tournant pour l'organisation, désormais plus structurée, comme pour la fréquentation, qui a dépassé les 500 machines. C'est aussi cette année-là qu'un journaliste aéronautique allemand a surnommé ce rassemblement Tannkosh par analogie au rassemblement américain d'Oshkosh. Cette dénomination a été conservée. L'événement soutenu par le magazine *Aerokurier*, a vu son affluence s'accroître jusqu'à accueillir 1 300 appareils en 2006. Les organisateurs s'appuient sur une équipe rodée et efficace de 150 volontaires, qui sont pour la plupart pilotes.

Quelque peu intrigués, le président de l'EAA Tom Poberezny et quelques responsables du « big brother » Oshkosh sont passés en avril par Tannheim. « Comment est-il possible de parquer 1 300 avions sur un aérodrome en herbe ? » ont-ils voulu comprendre. La rencontre fut positive, car pour 2008 un échange de délégués entre les deux manifestations est prévu. La boucle est bouclée !