

COVENTRY 58

LE LOCKHEED TROPHY 1958

Nom	Avion	Fina- listes	Classe- ment
M. L. Biancotto	Zlin 226	x	1st
M. Z. Beseda	Zlin 226 Trener 6	x	2nd
Chevalier D'Orgeix	Stampe SV4c	x	3rd
M. V. Krysta	Zlin 226 Akrobat	x	4th
Major F. Liardon	Bucker Jungmeister Bu 133	x	5th
M. J. Hulka	Zlin 226 Trener 7	x	6th
M. G. Verette	Stampe SV4a	x	
M. C. Boddington	DH Tiger Moth		
M. M. Charollais	Stampe SV4c		
M. A.H.F. Guillou	Stampe SV4c		
M. G.F. Hancock	DH Tiger Moth		
M. P. Langstone	DH Tiger Moth		
M. C.A. Nepean Bishop	DH Tiger Moth		
M. D.W. Phillips	Arrow Active		
M. B. Radley	DH Chipmunk		



Le Championnat de Coventry cette année a été un succès français total.

Léon Biancotto remportant le titre pour la troisième fois. Les Français se classant 1^{er}, 3^e et 6^e, gagnent le prix par équipe que les Tchèques convoitaient fortement.

Ce succès est d'autant plus intéressant que « Coventry » est devenu maintenant le grand classique de la voltige aérienne.

Félicitons nos amis anglais d'avoir créé, il y a quatre ans, cette épreuve qu'ils nomment le « Lockheed Trophy » et d'avoir ainsi donné à notre sport une occasion annuelle de juger de la valeur de ses pratiquants.

Les juges anglais ont d'ailleurs parfaitement compris la valeur « classique » de leur épreuve et ils l'ont fait sentir aux concurrents de cette année.

En effet, peut-être influencés par certaines notes données les années précédentes, certains concurrents ont composé leur programme en accumulant le plus grand nombre de figures, et surtout de figures cherchant à avoir un effet spectaculaire. Aussi à l'issue des éliminatoires le jury communiqua une note aux concurrents dans laquelle il regrettait que beaucoup de programmes n'aient comporté que peu de figures classiques.

Le championnat de Coventry étant maintenant, comme nous le disions, un classique, doit faire une large part au pilotage pur.

Une présentation de cinq minutes se doit d'être le plus artistique-

ment conçue et de ne pas négliger le côté spectacle (dans le bon sens du terme) du ballet aérien qu'est une présentation de voltige. Mais l'exécution des figures doit être parfaite.

Il ne faut pas qu'une recherche d'accumulation de figures soit au détriment de la pureté de ces dernières.

S'il nous fallait donner un ordre de primauté, nous dirions :
Pureté et netteté du pilotage d'abord.

Brio, sens artistique, originalité, ensuite.

Aussi pour aller dans cette voie, pour que les concurrents des prochaines années ne soient trop hésitants dans l'élaboration de leur programme, nous nous permettons de faire à nos amis anglais une suggestion, suggestion qui, nous le précisons, a rencontré l'approbation de tous les concurrents de cette année auxquels nous l'avons soumise.

Voici cette idée :

Faire disputer la finale en deux manches.

La première pouvant avoir lieu le matin servirait à juger la qualité, la finesse du pilotage des concurrents en présence. Et pour cela, elle devrait être disputée avec la seule formule permettant une appréciation absolue : celle de l'appareil unique.

Il est toujours très difficile, pour un jury, d'établir, sur le plan pilotage pur, un classement entre des concurrents de valeur assez proche, si ces concurrents pilotent des appareils de types différents.



De gauche à droite : d'Orgeix, Biancotto et Verette

Or il existe en Angleterre, un des plus vieux appareils de voltige. Pas très facile car assez lent à réagir aux ailerons, limité comme puissance, ce qui oblige à savoir se servir de celle-ci au maximum, c'est le bon vieux Tiger Moth.

Pourquoi, la première manche de la finale, ne se déroulerait pas sur Tiger Moth, première manche en figures imposées. La gamme des figures classiques et simples : Renversement, retournement, rétablissement, tonneau lent, nœud de Savoie, boucle inversée, quatre tonneaux en virage de 360°, par exemple.

Il suffirait pour cela de mettre dès l'arrivée des concurrents à Coventry deux ou trois appareils de ce type à leur disposition avec possibilité d'effectuer trois ou quatre heures d'entraînement.

Je tiens à préciser au passage que nous ne prêchons pas pour notre saint. Personnellement, je ne me suis jamais assis dans un Tiger Moth et Biancotto n'en a, je crois, fait que très occasionnellement.

Ainsi le jury pourrait juger de la qualité du pilotage pur de chacun des finalistes.

Dans la deuxième manche, au contraire, les concurrents sur leurs appareils propres pourraient s'attacher à réaliser un programme recherchant essentiellement, le brio, l'originalité et le sens artistique.

Nous pensons que cette formule augmenterait considérablement le prestige du « Lockheed Trophy » en en faisant un réel « championnat » du meilleur pilote de voltige.

En effet, le reproche que l'on peut faire à la formule actuelle, c'est de laisser les concurrents dans une relative incertitude sur ce qu'ils doivent présenter de leur savoir faire.

Combien de fois avons-nous entendu dire : « Je ferai bien un vrai tonneau lent, mais d'abord il me prendra 20 à 30 secondes et il étirera mon cadre, je perdrai encore du temps pour revenir à la verticale du jury. Alors j'aime mieux faire un tonneau rapide ce qui me permettra de placer deux autres figures.

...Et c'est dommage car le vrai tonneau lent est une des plus pures et une des plus délicates figures qui soient.

Nous craignons que nos amis anglais aient des scrupules à adopter cette formule en ne voulant pas être accusés de favoriser les pilotes anglais plus habitués au Tiger Moth.

Nous pensons qu'ils auraient tort d'être arrêtés par ce scrupule. Le Tiger Moth est un des appareils les plus classiques qui soient. Il en existe dans tous les pays et si un pilote désire à l'avance se familiariser avec lui, cela lui sera certainement facile.

De toutes manières, Vive le « Coventry 59 ». Préparons-le afin de confirmer le brillant résultat de cette année et souhaitons que le plus grand nombre de pilotes français viennent augmenter nos chances.

Trois « nouveaux » pour Coventry participaient cette année à la compétition Charollais, Quillon et Verette.

Signalons que ce dernier classé 6^e aurait eu un meilleur classement encore s'il n'avait fait une faute... de « trop bon pilotage ».

En effet il perdit des points en travaillant trop haut. Il avait pris une altitude normale avec son Stampe pour commencer sa présentation, mais malgré toutes ses inversées il ne perdit presque pas d'altitude. Mieux que tout autre chose, ce détail prouve la qualité de son travail car ne presque pas perdre d'altitude avec toute la gamme

des inversées ne peut être le fait que d'un pilotage extrêmement souple et sachant doser les « remontés » en utilisant au maximum le potentiel vitesse.

Et pour terminer, je veux surtout dire une chose : Bravo St-Yan. Car ces succès français, sont d'abord ceux de l'école et des hommes de St-Yan puisque tous nous avons été formés par elle et instruits par eux.

Bravo St-Yan donc sur le plan national et aéronautique...

Et... qu'Aviasport me permette un petit message personnel : profiter de cette occasion pour dire à tous ceux de St-Yan un très profond « Merci » pour tout ce que je leur dois.

d'ORGEIX.

le *Mercury*

LICENCE BOISAVIA

4/5 places FRANÇAIS

le plus utilisé

de l'industrie privée

CONFORTABLE SPACIEUX QUALITÉS DE VOL

MOTEUR LYCOMING 180 CV.

BRISSONNEAU & LOTZ

CONSTRUCTEURS

8, Rue Bellini, PARIS-16^e - Tél. PAS. 35-79

Service Commercial : **SOCIÉTÉ BOISAVIA**

11, Rue P.-Brossolette - IVRY Tél. : ITA. 33-77

TRÈS COURT DÉLAI DE LIVRAISON

POSSIBILITÉ D'ACHAT A CRÉDIT

Ayez un siège social, un bureau, une secrétaire

EN PLEIN CENTRE DE PARIS (Palais-Royal)

dans building, moyennant loyer mensuel minime

Domiciliations commerciales — Affaires sérieuses exclusivement

Pour renseignements : écrire à « AVIASPORT » qui transmettra.