

## XAVIER A VERSO

*Avec ce Toulousain à l'accent qui chante, nous pénétrons dans le monde fascinant de l'autogyre.*

*Ancien de l'aéronavale, il a travaillé sur Corsair avant de reprendre sa liberté dans la mécanique automobile. Il pratique l'autogyre depuis 1973 et compte plus de 2 000 heures de vol et de très nombreux prototypes.*

**Ghislain Fournier**

*Comment es-tu venu à l'autogyre ?*

**Xavier Averso**

*Enfant, je vivais en Tunisie. Je suis arrivé dans la région toulousaine à l'âge de 17 ans. Depuis mon plus jeune âge, je suis attiré par les voilures tournantes. C'est à l'âge de 8 ans que j'ai découvert l'autogyre et l'hélicoptère dans des revues illustrées où l'on parlait de De la Cierva. En vieillissant, cela est resté dans ma tête, comme un rêve d'enfant. Je n'avais évidemment pas les moyens d'accéder à cette pratique du vol. Fana d'aviation, je me suis rabattu sur les modèles réduits avant qu'il me soit permis d'apprendre à piloter des avions comme le Jodel D112. Mais je dois avouer avoir été déçu par le pilotage traditionnel. Je n'y trouvais pas mon compte, la visibilité était nulle à travers la verrière lorsque l'on volait face au soleil. De plus, tous les paramètres de vol à respecter faussaient l'idée que je me faisais de voler. Pour moi, voler signifiait se rapprocher le plus possible de la liberté des oiseaux. Je dois quand même reconnaître que cet apprentissage m'a apporté de bonnes bases et des notions aéronautiques indéniables. Mécanicien avion de formation, je me suis très rapidement mis en quête de plans Bensen afin de réaliser mon rêve d'enfant : la construction d'une voilure tournante. Rapidement je me suis trouvé confronté à plusieurs problèmes dont le principal était qu'aucune motorisation convenable n'existait. Puis j'ai rencontré M. Laboye du Gyroclub du Tarn qui avait une longueur d'avance dans ce domaine. Il commençait à effectuer quelques tours de piste. Sur ses conseils, j'ai reconstruit un autogyre avec un moteur VW, et là, ce fut la révélation, ça mar-*

*chait !  
J'y prenais réellement plus de plaisir qu'en avion !*

*Pour voler, tu n'as pas eu besoin de prendre quelques leçons d'hélicoptère ?*

*Non, la formation avion est suffisante. De plus, j'avais les précieux conseils du gyroclub du Tarn. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le pilotage d'un autogyre se rapproche plus de celui de l'avion que celui de l'hélicoptère. Certes, il existe des nuances et il est impératif de les interpréter correctement pour éviter tout danger. Mais, pour un pilote de 3 axes, cela ne représente pas de réel problème. L'autogyre est peut-être un cousin de l'hélicoptère mais c'est à 60 % un avion et à 40 % un hélicoptère.*

*Tu n'as jamais été attiré par d'autres ULM ?*

*Lorsque j'ai débuté dans les années 70 avec mon autogyre, il n'y avait rien d'autre à part l'avion. Peut-être que si cela s'était passé quelques*

*années plus tard, j'aurais été plus attiré par le delta ou autre chose puisque ce que je recherchais était plus de liberté. Je voulais aussi en finir avec les contraintes de la location au sein d'un aéro-club qui vous empêche souvent de voler comme vous le désirez. Rapidement, j'ai été absorbé par l'autogyre. Cette machine me passionne tout en m'apportant son lot de plaisir et de satisfaction.*

*Qu'as-tu réalisé comme projets depuis tes débuts ?*

*J'ai commencé par monter des moteurs VW sur les appareils. J'ai volé ainsi pendant plus de 10 ans. J'ai tout essayé avec ce moteur en allégeant, en renforçant sa puissance et j'ai vite constaté qu'à chaque fois que je rajoutais du*



poids, l'appareil volait moins bien et lorsque j'en retirais, il volait mieux.

Puis sont arrivés les premiers Quicksilver qui étaient équipés de Rotax. Me disant qu'il fallait arrêter d'être têtu, j'ai été le premier à monter un 503 sur l'autogyre que nous



construisions avec deux amis.

A l'époque, les moteurs n'étaient pas "réductés" et c'est un de mes collègues constructeur, M. Verqua, qui dessina et réalisa le premier réducteur. Ce fut tout de suite merveilleux, le rêve. Tous les copains du club me mettaient en garde, m'affirmant que j'allais me casser la gueule car "un deux temps, cela ne vaut rien". Un an après, tous achetaient un Rotax !

**C'est à ce moment-là que l'autogyre a vraiment été lancé ?**

Exact, mais c'est aussi à partir de cette époque que les premiers accidents ont commencé.

**Pour quelles raisons ?**

Avec les moteurs VW, le vol d'un gyro ressemblait en quelque sorte à celui d'un motoplaneur avec un palier important au décollage assez lent dû à un taux de montée très faible ne laissant pas la possibilité de faire des ressources violentes.

C'était peut-être moins marrant qu'avec un Rotax mais plus sécurisant. Si j'ai un conseil à donner aux éventuels futurs pilotes et constructeurs : il faut absolument passer par une école, la formation passe avant toute chose !

**Mais à l'époque, l'école se faisait en tractée et sans moteur ?**

Et ils avaient raison car il n'existait pas de motorisation capable d'emmener deux bonhommes. Bensen équipait ses appareils avec des moteurs Mc Culloch de 72 chevaux. Aujourd'hui, avec 72 chevaux, on y arrive parce qu'on en sait plus sur ce sujet : les rendements d'hélices sont meilleurs et les rotors sont de qualité supérieure. La preuve, j'ai même réussi à faire de l'école avec un 503, notre piste étant trop courte pour pratiquer le tracté. Ce n'était pas super, nous avons fini par monter un 532, ce fut le premier biplace en France !

**Résumons, premier Rotax sur un autogyre, premier biplace en France mais encore ?**

J'ai toujours beaucoup apprécié les meetings, dès que l'occasion m'est donnée de présenter en vol ma machine, je saute dessus ! Je fais partie du RSA, je possède une réelle âme de construc-

teur amateur. Souvent je me suis rendu à ce genre de rassemblement où je constatais à chaque fois que notre promotion était mal faite. Nos démonstrations passaient mal parce que peut-être elles paraissaient trop "hard". Suite à cette réflexion, nous avons monté avec des amis du club une patrouille dont je suis fier de faire partie. Maintenant en meeting, notre image est plus sérieuse et plus esthétique. Nous n'effectuons aucune figure dangereuse et, quand je visionne une vidéo, j'avoue que l'ensemble est très joli. D'ailleurs, nous bénéficions ainsi d'une promotion terrible !

**En meeting, la sagesse paie !**

Exécuter trop de figures impressionne le public mais l'effraie aussi. Je vais peut-être surprendre mais les figures ne sont pas plus dangereuses. Pour le spectateur qui ne comprend pas, elles le sont. Donc, il ne faut pas en faire. Le vol en patrouille de façon gracieuse et cool paie beaucoup plus.

**Quel est le point faible de l'autogyre ?**

Il n'y a pas de point particulièrement faible sur ces appareils lorsqu'ils sont correctement cons-



# WHO'S WHO

truits. Je dirais même, au risque de surprendre à nouveau, que ce sont de très loin des appareils qui offrent le plus de sécurité ! Et s'il devait exister un gros point de faiblesse sur un autogyre qui n'existe sur aucun autre appareil, c'est la réglementation ! Je pense que les personnes responsables de la réglementation ne cherchent pas particulièrement à nous mettre hors circuit mais tout simplement ils ne nous connaissent pas ! De ce fait, les décisions prises sont mauvaises ! Je m'explique : aujourd'hui pour pouvoir voler en autogyre, il faut avoir construit sa machine et avoir appris seul. Car si nous sommes examinateurs, nous ne sommes que tolérés comme instructeurs et nous ne sommes pas nommés instructeurs. Donc pas d'écoles, pas d'obligations, pas d'exams. Les machines sont construites par des amateurs qui sont passionnés de mécanique, leur amour de la mécanique ne suffit pas pour les mettre à l'abri d'une erreur. Sur leur machine, nous découvrons souvent un élément magnifique et parfaitement réalisé mais cela ne constitue à chaque fois qu'un seul élément alors qu'il faudrait que tous les éléments en soient de même. Il manque des constructeurs professionnels ! Nous nous retrouvons avec des personnes qui volent sur des machines parfois limite à cause de certains défauts que, eux seuls, peuvent connaître étant les seuls pilotes habilités à voler dessus. Jusqu'au jour où ils en font un peu trop, par grand vent ou en démonstration, et c'est la catastrophe ! Et là je pense sincèrement que la réglementation a une grosse responsabilité !

## La pièce maîtresse reste quand même le rotor ?

C'est évident, il faut qu'il soit solide, bien réglé et par ce biais nous touchons le point délicat de l'hélicoptère.

## Il paraît que pour une heure de vol d'hélicoptère, il faut une heure de mécanique ?

Non avec l'autogyre, nous n'en sommes pas là et plus cela ira moins nous aurons besoin d'intervenir sur les appareils. Un rotor se doit d'être bien pensé et sérieusement construit. En tant que constructeur de rotor, je n'en vends jamais un sans préalablement l'essayer, ce qui me permet d'être moralement tranquille...

## En fait, en quoi consiste actuellement ton métier ?

A la base, j'étais mécanicien avion dans l'aéronavale puis j'ai ouvert un garage automobile, mais avec la révolution technologique, les entreprises comme la mienne sont amenées à disparaître. Passionné d'autogyre, je me suis fait la réflexion suivante : "Je ne gagne pas beaucoup d'argent dans la mécanique auto, je ne peux pas en

gagner moins dans l'autogyre". C'est ainsi que je me suis spécialisé dans la construction de pièces détachées et fournitures pour autogyre.

## Il y a combien d'autogyres en France ?

Ça c'est l'inconnu ! Je pense même que l'administration ne le sait pas car elle a beaucoup d'immatriculations mais peu volent. D'autres volent sans immatriculation ! Disons que j'estime le nombre d'autogyres entre 200 et 300 en réalité. Lors de mes nombreux déplacements dans le pays, j'ai constaté qu'il y avait beaucoup d'appareils dont la construction était abandonnée en cours de route. Ce qui n'est peut-être pas plus mal pour ces gens-là ...

## Tu es le représentant de l'autogyre à la FFPIUM !

C'est mon plus gros boulot, avec une charge énorme de soucis. Je ne cesse de me battre pour une réglementation qui nous offre un avenir. Même celle attribuée actuellement aux ULM permettrait que le mouvement se développe de façon plus cohérente. Avec la réglementation telle qu'elle est aujourd'hui, non seulement nous n'avons pas d'avenir mais nous n'aurons que des ennuis ou des pépins.

## As-tu souvenir d'un moment fort dans ta vie de pilote ?

Oui, je fais partie du gyroclub de Toulouse Bois-de-la-Pierre où j'ai de très bons copains. A l'époque où le vol biplace n'était pas possible, je les voyais rouler sans cesse à longueur de journée, il arrivait même que certains cassent leur rotor. Je tiens à préciser qu'à l'époque nous demandions aux nouveaux pilotes de prendre quelques cours de pilotage avion jusqu'au lâcher. L'objectif était d'obtenir des bases élémentaires aéronautiques. Parfois, ils allaient jusqu'au brevet de pilote privé. Le club compte une quarantaine de membres mais pas tous pilotes. Il nous était impossible de leur faire partager nos émotions. Pour parer à ce handicap, une année, nous avons organisé un week-end au bord de la mer avec l'accord du maire d'un petit village dont la plage faisait plus de 10 km de long. Nous avons durant toute la journée tracté avec une 504 un gyro biplace, baptisant ainsi tous nos proches dans une ambiance de fête extraordinaire. Nous pouvions enfin communiquer et transmettre notre réel plaisir de voler. Cette sortie reste mémorable et a eu pour effet de resserrer nos liens d'amitié.

## La vache sur ce type de machine, est-ce un problème ?

Ni plus ni moins que sur un autre aéronef. La formation l'intègre, il y a un comportement à avoir

dans cette configuration. Les Rotax étant sollicités, la vache doit en permanence être à l'esprit, surtout en biplace. La manoeuvre consiste à conserver de la vitesse sans essayer de retenir la machine. Il faut arriver vite au sol pour avoir la possibilité de restituer.

## Comment vois-tu l'avenir ?

Sans être inquiet il y a de quoi parfois se faire du souci. Je pense que l'administration met beaucoup trop de temps pour sortir une réglementation. Je me répète mais la réglementation ULM est intelligente, il n'y a pas plus de différence entre un paramoteur et un multi-axe qu'entre un autogyre et un multi-axe. Nous faisons partie de la faune aéronautique, nous demandons simplement à être intégrés.

## As-tu une devise dans la vie ?

Etre un oiseau, imiter les oiseaux ! Seul le bruit du moteur me rappelle que je n'en suis pas un. C'est la raison pour laquelle je m'efforce de rendre la machine la plus silencieuse possible.

## Aurais-tu un conseil à donner à une personne qui serait tentée par l'autogyre ?

Lors du calcul d'un budget, pour l'achat de pièces détachées, il ne faut pas omettre d'y intégrer la formation qui est primordiale. Ce n'est pas l'autogyre qui est compliqué mais le cerveau humain, comme en informatique il faut apprendre de nouveaux réflexes.

## Puisque nous parlons prix, un autogyre revient à combien ?

Construit en amateur où le temps de travail n'est pas compté, une machine revient à 50 000 F. Cela ne peut pas être moins si l'on utilise du matériel de qualité.

## Je ne comprends pas, existe-t-il des kits ?

Non pas pour l'instant, c'est interdit. Je vends des plans et des fournitures. Mais j'espère pouvoir le faire un jour. Je ne suis pas pour proposer des machines complètement finies. On n'achète pas un autogyre comme on achète une voiture. Dans 20 ans, ce sera peut-être le cas.

## L'autogyre est bien l'ancêtre de l'hélicoptère ?

Non, c'est autre chose, l'hélicoptère existait déjà, mais l'autogyre, lui, a permis de faire un grand pas technique en avant. Ce concept n'a pas dit son dernier mot puisqu'il est prévu cette année, en Espagne, de remettre en état de vol un C30 de la Cierva, un appareil qui n'aura rien d'un ULM. ■ ■ ■