**LE BOUVREUIL P 50, le 17.12.1978**

Lorsque j'ai décidé cette aventure, c'était en juillet 1970, je voulais du moment que je me construisais un avion, qu’il soit rapide (je pensais aux voyages), économique (question finances, bien entendu). J'avais le choix entre quelques machines et j'ai préféré le Bouvreuil, parce qu'il me plaisait par son esthétique, ses performances, mais aussi qu'il possédait une cabine spacieuse où l'on se sent à l'aise. Il a de grands volets type Fowler lui assurent de bonnes conditions de décollage et d'atterrissage. Certes je n'ai pas choisi la solution la plus simple et la plus rapide. Ce sont des critères que je ne négligerai pas lors de l'élaboration d'un nouveau projet ! Mais malgré sa Longue gestation, je ne regrette rien, tant j'ai eu de plaisir à travailler le bois. Après une harassante journée de boulot, c'était toujours une détente extraordinaire de me retrouver dans l'atmosphère de mon galetas. Et de plus pendant tout ce temps, j'ai eu l'occasion de faire des amis merveilleux. Comme quoi je le répète, on ne construit jamais tout seul.

On entend souvent : pendant que l'on construit on ne vole pas!!! Au début, d'accord, mais dès que la "bête" prend forme, jusqu'à sa première sortie, c'est déjà plusieurs dizaines d'heures que l'on a volé... il semble que l'on connait déjà ses vibrations, ses réactions, son comportement... vous le savez bien, vous qui avez la chance d'avoir déjà construit!

La réalisation proprement dite, a débuté le 13 oct, 1971...Fin 78 il est presque terminé, il me reste le marouflage de l'aile et la peinture, et le sortir de son antre bien sûr, une opération que je redoute quelque peu! Au printemps 79, je compte effectuer le premier vol.

Définition:

Le P 50 Bouvreuil est un monoplace de tourisme et de sport, monoplan à aile basse, train rentrant classique. Construction bois, entièrement recouverte de contre plaqué et marouflé à la toile Aviolène. Il est équipé d'un moteur 0-200 de 100 CV. Etude et dessins de Jean Pottier, réalisation Michel Sugnaux.

Caractéristiques :

Envergures 6,5m, longueur 5,65m, surface 7,8m2, poids à vide 330 kg.

Performances calculées :

Vitesse max, 310 km/h, vitesse de croisière 280 km/h, vitesse min. 85 km/h,

 Pas de remède pour ce virus …..

Je devais avoir autour des onze ans, lorsque j'ai vu de près pour la première fois un avion. Si près que j'ai même pu le toucher et "admirer" le pilote... Il a dû se souvenir probablement longtemps de ce gamin qui bavait d'admiration... Et il a bien fallu que ce Bücker atterrisse près de mon village, parce qu'à cette époque ce n'était pas moi qui pouvait me déplacer sur un aérodrome, je ne suis même pas certain que nous avions déjà un cheval à la ferme à cette époque ! Mais cet après-midi là, en gardant les vaches, j'avais décidé de construire mon avion. Le virus venait de pénétrer en moi et ne me lâcherait plus.

Depuis ce moment, j'ai appris beaucoup de choses, mais entre-autres qu'en aviation le temps se compte en années... J'ai aujourd'hui quarante deux ans, je viens juste de terminer cet avion. Ce n'est qu'en 1970 que j'ai enfin pu réunir toutes les conditions nécessaires à sa réalisation. Du temps libre, je n'en avais pas plus que d'autres, j'ai travaillé le soir et souvent les week-ends. Rarement beaucoup d'heures à la suite, mais régulièrement, c'est très important pour garder le fil conducteur. J'ai pu aménager un petit atelier dans mon galetas, je n'avais qu'une rampe d'escaliers à monter, c'était très agréable car l'hiver spécialement, je n'avais pas à affronter les intempéries ou le froid. J'atterrissais directement dans mon galetas en pantoufles et restait dans la maison, c'était très important pour préserver l'ambiance familiale. Cela peut paraître banal à première vue, mais si je songe que pendant huit ans de ma vie, de notre vie de famille, j'ai passé plus de 4000heures autour de mon avion, ça demande une minute de réflexion...

Me voilà donc prêt pour démarrer, mais que vais-je entreprendre? Un monoplace? Un biplace? Quel genre de construction, bois ou métal? En 1970 on ne parlait pas encore beaucoup des techniques composites, verre-epoxy, ces procédés qui actuellement sont couramment utilisés par les amateurs, essentiellement pour le gain de temps qu'elles permettent. Autant de réponses à trouver à toutes ces questions!

Il faut dire que j'étais bien imprégné de la construction amateur, je suivais depuis très longtemps ce qui se faisait dans ce domaine. Je ne manquais aucun rassemblement, en particulier les rencontres Françaises. J'ai toujours trouvé un plaisir intense, une très grande satisfaction à assister à ces rassemblements. Les gens que je côtoyais étaient sympathiques et passionnés d'aviation. Ils venaient à une fête pour discuter de leurs problèmes de construction, échanger, ou recueillir de nouvelles idées - c'était mon cas – et après quelques années, le but enfin atteint, ils arrivaient avec leurs réalisations, pour les présenter à tous ces amis qui ensembles, forment ce grand Réseau du Sport de l'air. J'étais donc trempé par tous ces problèmes.

Cet avion sur lequel je me suis acharné si longtemps, se nomme Bouvreuil P 50 R. Bouvreuil, parce que c'est un petit oiseau rapide qui ne fait de mal à personne. P, parce que Pottier, ce monsieur extrêmement compétent que tous les amateurs connaissent et les professionnels aussi ! 50, parce que ce n'est pas tout à fait le P 51. R, parce qu'il est équipé d'un train rentrant!

Certes, pour une première construction, je n'avais pas choisi la solution facile, mais aujourd'hui je ne regrette rien, d'autant plus qu'il vole merveilleusement bien. Lors du contrôle final par Monsieur Gaille, expert de L'OFA, au gré des discutions j'ai particulièrement bien retenu une des ses paroles : "Ne vous en faites pas trop, car le résultat final sera probablement à la hauteur de la réalisation !"

Sans doute me voyait-il très inquiet au sujet de la pièce d'examen qu'il auscultait ! Maintenant que l'examen est réussi et que je commence à avoir l'avion bien en main, je commence aussi à mesurer la satisfaction qu'il m'apporte. Ce plaisir lié à tant d'heures de travail, je ne peux pas l'apprécier comme ça d'un seul coup. Le premier vol est bien l'aboutissement logique d'une construction aéronautique, mais c'est aussi un sacré moment à passer ! J'ai attendu ce jour avec beaucoup d'impatience, j'en ai rêvé plus de cent fois, mais le moment venu, c'est drôle comme les méninges se mettent en ébullition. Les sentiments que je ressentais durant les jours précédant ce moment crucial, n'étaient plus tout à fait les mêmes que ceux dont je m'étais tant de fois imaginés, le moment de vérité approchait, et il s'y mêlait en plus une certaine inquiétude.

Jusqu'à maintenant pour voler un type d’avion, j'avais toujours effectué une transition en bonne et due forme avec un moniteur, mais cette fois je devrais me débrouiller seul, et de surcroît avec un prototype. J'ai réagi en rejetant le plus loin possible les idées noires, me concentrant sur les problèmes réels qui m’attendaient. J'ai du reste tout de suite été dans le bain, dès les premiers roulages avec des ennuis d'alimentation d'essence. "Vapor Lock" cela s'appelle... Discussion, modification, re-discussion et pour finir, le montage d'une pompe mécanique. Là je dois un grand coup de chapeau à mon ami Fredy Rouge, qui par ses connaissances et ses relations, m'a trouvé une pompe rotative qui a pu être ajustée sur ce moteur O-200.

Le circuit d'essence résolu, j'ai encore dû retravailler mes capots moteurs afin d'assurer un meilleur refroidissement. Mais voilà que tout à coup l'avion est prêt ! Il est terminé et je n'ai plus rien à faire... Ouf, qu'est ce qui m'arrive ? C'est presque un peu brutal.

Samedi 25 août 79, enfin ce jour tellement de fois rêvé, mon épouse et mes deux fils m'ont accompagné, Jean-Claude et Gion sont aussi là pour m'assister. L'aérodrome d'Yverdon respire le calme, nous sortons l'avion, moi je me mets à penser, je suis ailleurs. Je suis même entrain de tout remettre en question ! Qu'est-ce qui m'a pris de construire une machine comme ça ? Maintenant je dois l'essayer ? Est-ce que je suis moralement prêt ? Après tout rien ne presse, je peux renvoyer à plus tard ? Mais mon vieux tu t'esquives, t'a les flopettes... Allons ressaisis-toi, tu ne vas tout de même pas te dégonfler ? Et les copains sont là, ils n'ont qu'une envie eux, c'est de voir cette machine en l'air.

C'est en effectuant l'ultime contrôle que toutes ces réflexions me passaient par la tête. Mais comme tout était en ordre, je n'avais donc pas de raison de renoncer, et l'office de l'air l'a aussi conforté ! Ils sont très compétents ces ingénieurs, ils ont tout examiné minutieusement, ils ne m'auraient pas délivré l'autorisation de vol sans être sûr et certain que cet appareil ne remplisse pas les conditions nécessaires pour voler correctement. C'est fortifié par cette réflexion, rassuré et confiant que je m'installe aux commandes. C'est aussi à ce moment que m'est revenu à l'esprit l'image du gamin bavant devant le Bücker près de chez moi.

En bouclant mes sangles, je vois ma femme près du hangar, le regard grave fixé dans le lointain. A quoi pense-t-elle? Pour elle aussi c'est un moment un peu angoissant. On se fait un sourire un peu pincé, je mets en marche et me dirige vers l'extrémité du terrain. Comme prévu lors de notre briefing j'effectue d'abord un roulage queue haute, pour me mettre dans l'ambiance et m'assurer que tout est ok, au retour je m'arrête à la hauteur de Gion, tout est en ordre et il me donne le vert. En roulant vers le bout de piste, je respire profondément, je me relaxe, cette fois c'est sérieux. Ma main tremble un peu quand je mets plein gaz, mais c'est pourtant très confiant que je lâche les freins. Quelques mètres de roulage, la queue se lève, il accélère rapidement, je n'ai aucune difficulté à tenir l'axe, je le tire à peine et hop il est en l'air. Je perçois tout de suite qu'il se laisse piloter, je remarque les arbres qui défilent sur ma gauche à la vitesse 150 km/h. Je tire un peu pour augmenter la montée à 800 ft/mn et je réduis ensuite à 2500 t/mn et maintien cette attitude. Le moteur tourne parfaitement bien, je fais le tour de mes instruments, les commandes répondent bien, avec précision et sans effort. A 2000ft j'amorce un virage à gauche toujours en montée, à 3000 ft je mets l'appareil en vol horizontal.

Je réduis à 2300 t/mn, je rentre les volets, vario 0, vitesse 200km/h. J’effectue quelques larges spirales à gauche et à droite, la température d'huile m'inquiète, l'aiguille semble vouloir continuer de monter. Nous avions prévu une approche avec une remise de gaz et une nouvelle montée, mais Je décide plutôt pour atterrir par crainte de voir ma température d'huile prendre des valeurs insoutenables ! Je fais une approche relativement plate et rapide, je passe le seuil de piste à environ trois mètres avec 140 km/h. Je réduis gentiment, tout près du seuil et laisse tomber la vitesse tout en arrondissant. Je pose tout à fait normalement, au sol l'avion reste bien dans l'axe. Je n'ai pas rencontré de difficulté particulière, à aucun moment du vol et n'ai ressenti une impression d'insécurité...

Expliquer la suite c'est plus difficile, imaginez-vous la joie du pilote et de ceux qui l'entouraient

 Michel Sugnaux