vol libre

n° 84
juillet 83
20f
canada 3.75$

MAGAZINE DE L'AVIATION ULTRA LEGERE



M-2973-84-20f



A LA COLLE CHEZ AD'AIR



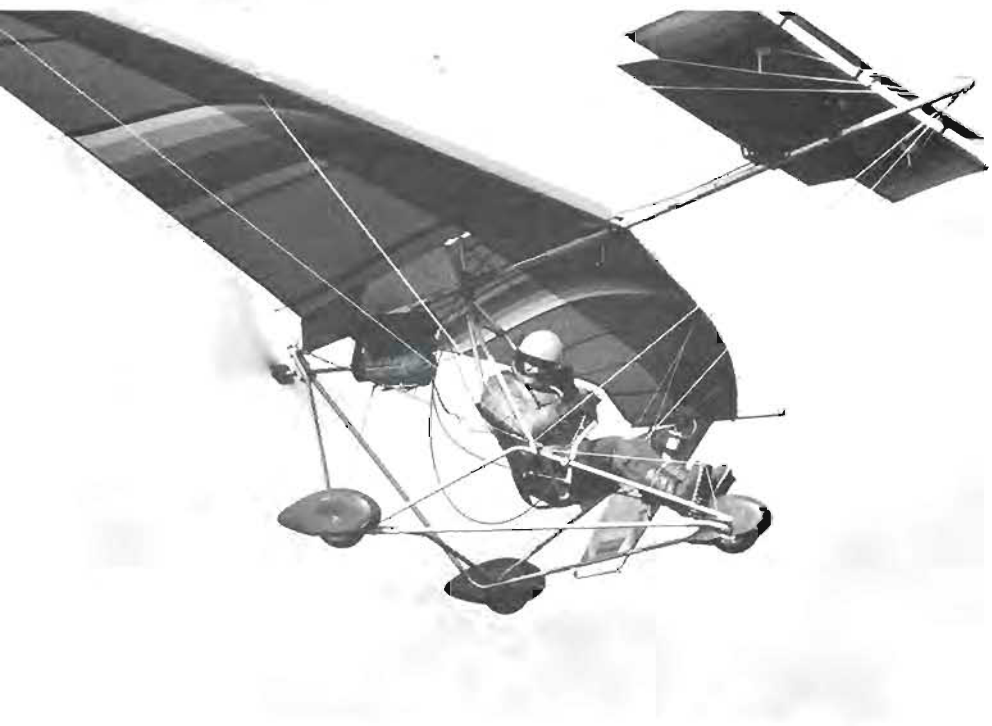
par René Coulon

Ils sont 3, André Fournel et les 2 frères Zuckerman, sans que je sache exactement la fonction de chacun, peut-être n'est-ce pas mon souci. Il y a un peu plus d'un an, c'est André qui fit le premier pas et il n'y en eut plus d'autres jusqu'à ces 3 jours d'avril 83. Faut dire que cette démarche ressemblait à une sortie de tranchée un beau jour de 1916. Le Coulon, à l'époque était un peu irrité par les deux ou trois visiteurs hebdomadaires qui venaient à Vol Libre Magazine nous expliquer un mouvement ULM que nous avions pris en compte, dès Octobre 78, en lui attribuant une rubrique mensuelle. Vous connaissez la suite !

André Fournel, donc, contrôleur aérien très B C B G (bon chic, bon genre), physique agréable, vient me vanter les qualités d'un nouvel ULM : Le Quicksilver. Là, j'ai pas de mal à le croire connaissant le produit depuis plus de huit ans... Quand il en vient à l'avenir du Quick pendulaire et à ses conceptions de l'époque du mouvement ULM, la conversation s'anima un peu... Depuis, le temps a érodé ces angles, c'est bien le Quick à gouvernes aérodynamiques qui s'est imposé et Adair ne veut plus apprendre l'ULM au reste du monde, quoiqu'une rechute ait été constatée au rassemblement du Corbier où il fut expliqué à des pilotes d'ultra-léger qui le pratiquent dès la pente-école les difficultés et dangers du vol en montagne ! Adair préféra alors faire son petit frichti avec des médias moins rugueux... Je n'étais pas inquiet car nulle part ailleurs, je ne lisais ce qui était essentiel sur le Quick ! Vous allez enfin le savoir avec, en prime, un tour d'horizon quasi complet de la gamme Adair.



Roy le démonstrateur maison vous présente l'Eagle XL et vous salue. En couleur, nous passons la Loire à Orléans.



Le contact

fut renoué un dimanche d'hiver lors d'un cocktail dans leurs locaux d'Etampes où, en présence de "Smile" Larry Newman en personne, il fut annoncé qu'Adair diffuserait aussi "L'American Eagle". Il y eut même d'assez mauvaises langues pour dire que ce n'était plus une usine, mais un musée ! On se promet de se téléphoner, on le fait et le jeudi 14 avril au matin, la 504 maison conduite par la douce Sylvie vient me prendre à la gare d'Etampes pour 3 jours de vol "non stop", la promenade dominicale à Persan-Beaumont ne pouvant raisonnablement suffire à un travail sérieux.

Première partie du programme, Etampes-Chateauroux avec l'Eagle. Roy, pilote démonstrateur, anglais mais sympathique, donne l'impression d'exécuter à regret les volontés patronnales. Je l'entends même dire à Patrick Foutick (traduction libre) "Que penses-tu d'un gars qui veut aller à Chateauroux en Eagle !" "Ça dépend du pilote". Je ne relève pas le sous-entendu et veut même penser qu'il n'y en a pas... En attendant, l'heure tourne et je commence à me demander si mon Britannique n'a pas plutôt le flegme corse. Plus concrètement, il marche sur des œufs, car en fait Roy est un de ces types efficaces qui se hâte lentement en sachant ce que peut coûter une précipitation fébrile en matière de vol.

Son problème, c'est qu'il ne sait pas si je sais ni comment le savoir. On a dû lui en raconter de belles ;.. Sentant qu'il faut lever l'hypothèque, je décolle l'appareil, fais un 360°, et le repose à l'endroit même où je l'ai pris. Un sourire de soulagement éclaire la barbe broussailleuse de Roy qui commence à y croire. Mais avant d'en arriver là, il fallut le monter cet engin.

Montage

C'est un des points forts de l'Eagle, un des rares multiaxes entièrement démontables, même si c'est pas toujours très commode ! Un propriétaire entraîné réalisera l'opération en 45', ce qui est raisonnable. Les petits défauts de jeunesse concernant l'alignement des trous, notamment, ont été partiellement résolus ou remplacés par d'autres, comme la pose acrobatique des déflecteurs sur le canard. Il reste qu'au prix de l'Eagle, point n'est besoin d'ajouter celui d'une remorque et d'un hangar.

Conception

Il sort du hangar où nous l'assemblions à l'abri des grains, en roulant sur son train tricycle caréné en option. C'est une personnalité qui ne s'apparente à rien. Conçu initialement par Romuald Drlik, il a reçu beaucoup également des talents opportunistes du "self made man" Newman. A l'origine destiné à faire voler monsieur tout le monde, l'Eagle, sans changer d'objectif, a décidé de satisfaire, en attendant, l'importante clientèle américaine des pilotes avion ou planeur, de se poser en concurrent du Quicksilver avec des atouts particuliers. Pour cela le XL a subi de nombreuses modifications, notamment au niveau du contrôle qui se fait entièrement par gouvernes aérodynamiques. Le manche agit sur l'axe de tangage en actionnant le canard et sur le roulis par l'intermédiaire de spoilerons. Le lacet est obtenu par les dérives mobiles en bout d'ailes actionnées par le palonnier qui dirige aussi la roue avant. L'orientation de celle-ci ne se fait plus par déformation du train tricycle. L'aile principale voit sa flèche maintenue par un double jeu de câbles qui relie le bord d'attaque à la poutre avant. La longueur de celle-ci lui permet de supporter le canard. Celui-ci n'est pas qu'une gouverne de profondeur comme sur le Ptérodactyl, mais il participe aussi à la portance. Côté sécurité et résistance générale du produit, sa réputation n'est plus à faire. L'accès à bord a été bien amélioré par la suppression de la

partie frontale de la cage qui supportait avant le "guidon". L'Eagle a fière allure, son esthétisme général plaît, l'allongement de l'aile principale contribuant à affiner l'ensemble.

Montage en partant d'un tricycle préassemblé

Finition

Sans atteindre celle de son rival, le Quicksilver, elle reste tout à fait satisfaisante ; c'est plus une question de couleurs que de travail des matériaux. Moins bluffant, l'Eagle ne sacrifie cependant rien à l'essentiel.

Motorisation

Cuyuna 430 R, 35 cv réducté qui m'a semblé trop puissant pour le type de vol que souhaite la machine. Mais Larry sait que vous achetez d'abord des taux de montée alors, il a surdimensionné. Qui peut le plus peut le moins... Sur le plan des décibels, c'est appréciable puisque le palier se tient au 1/3 de la puissance, bonjour les écologistes ! (Un cuyuna 215 peut être monté sur demande).

Où ça commence à ressembler à une aile

Et la balade, bordel !

Le parallélogramme qui agit sur les 2 plans mobiles du canard grâce au téléflex.

Arrêtons la causerie au coin du feu, car il est 15 h 30. Chareauroux est à 200 km, le vent est ouest 10 m/s, le grain fréquent est bas. Le plein de 15 litres d'un réservoir intelligent, bien placé, pratique est complété. Le terrain herbeux peut cacher des surprises, aussi j'opte pour un roulage minimum. Gaz à fond, semelles cramponnées, le Cuyuna pousse plus que je ne peux tenir. Sitôt les pieds sur les palonniers, il bondit, et avec un bon vent de face, vole en une dizaine de mètres. Direction Orléans en Voie Ferrée Route !

Des gouvernes pour tourner et des spoilers pour faire comme tout le monde. Like a Cessna man"

Première constatation, on ne règle pas la vitesse d'un Eagle avec le manche, mais, avant de décoller, en déplaçant le centre de gravité pilote à l'aide du siège en fonction des conditions météo. Ce jour-là, il est avancé au maximum ! Ensuite, jouer de la manette de gaz, en avant, ça monte ; en arrière, ça descend ; au 1/3, c'est le palier. Vous pouvez jouer les Monsieur Muscle avec le manche, mais ça vous passera et vous vous trompez d'ULM. L'Eagle, on vous l'a dit, a une personnalité, pas forcément la vôtre. Le 100 km/h est atteint en poussant le manche à 2 mains. L'effort me paraissant suffisant pour briser le téléflex de commande du canard, j'ai mis les pouces. 250 mètres sol, gaz réduits, 55 km/h paisible, il se confirme que ma main droite ne va plus servir qu'aux manœuvres d'atterrissage et de décollage. Les spoilerons servent en effet à si peu de choses qu'il est inutile de faire avec. Qu'est-ce qui faut pas balader de superflu pour ressembler à un avion...

+ 3 je réduis, — 3 j'accélère. avec ses 6,9 d'allongement, certaines ascendances font un peu rouler le navire, le pied dedans stabilise l'engagement, mais il faut attendre un peu pour revenir à la normale. Je dis ça pour les malades de l'assiette horizontale, car en conditions turbulentes mieux vaut laisser faire que de se battre plusieurs heures durant. C'est de l'ultra-léger, que diantre ?

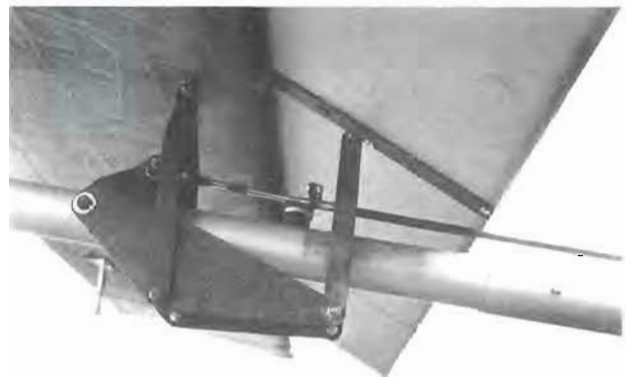
Passé Artenay, je ne pilote plus qu'avec les pieds, pompes et dégueulantes s'équilibrant. Côté "Oreilles", là c'est très efficace et vraiment bien conçu ; d'abord du lacet, même pas inverse, et ensuite un zeste de roulis pour coordonner tout ça. En bref, l'Eagle, c'est "le pied" d'abord. Celui-là, comme le Phantom, tirait aussi pas mal à droite. Il faudra que j'en trouve un qui engage plutôt à gauche, on pourrait croire que je le fais exprès...

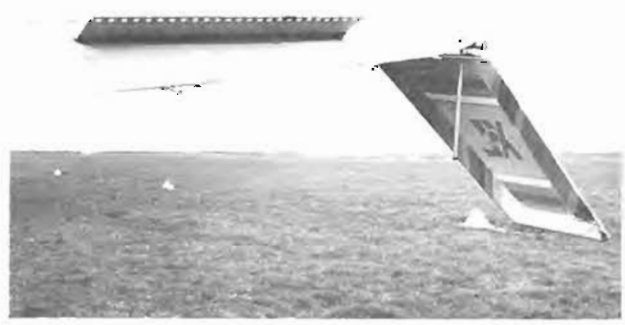
Et l'Anglais ! Je lui dis de ne pas se mettre derrière

L'Eagle est motorisable également avec un Cuyuna 215 cm3 ici c'est le 430. De toute manière, au catalogue est prévu un Rotax 377.









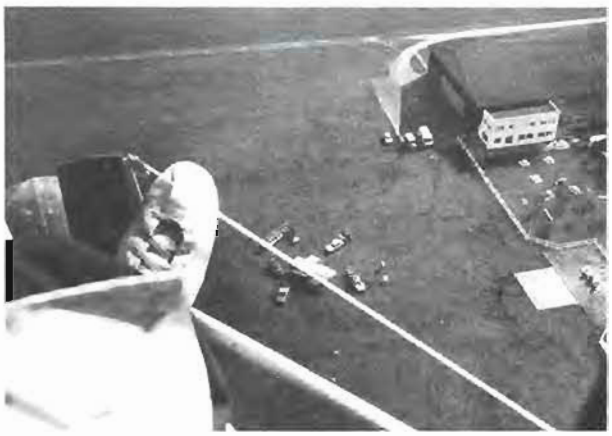


Manche et palonnier. Le moindre levier sur les spoilers pourrait rendre la manœuvre fatiguante si l'on ne préférait se servir des pieds - le tube protubérant sur la roue avant, c'est le frein !









pour ne pas attraper un torticolis, et depuis le début, il n'a pas quitté mon sillage !

A Orléans, sur la Loire, je le sens nerveux, il passe devant puis descend, saute de pré en pré sans trouver son bonheur. J'espère que c'est l'essence. Le voici posé ; debout sur le tricycle du Quick, il "refuele" son réservoir trop petit. Avec mes 19 litres, j'ai encore un bon 1/3. Maman Eagle regarde son petit reprendre le bout du champ et repartir. Dès Orléans, il faut commencer à cheminer prudent car la Sologne, c'est boisé et humide. C'est mon tour d'être inquiété par le niveau d'essence. Nous posons dans une prairie à l'ouest de Salbris. Je fais 1,5 km à pied pour aller voir l'état d'un petit champ derrière une station-service. La bande herbeuse fait 30 mètres : avant : ligne électrique ; après : la boue. Y'a intérêt à potasser son "Maître à bord" ! La ligne à 1 ou 2 mètres, piquer, palier et limiter l'effet de sol en plaquant l'appareil. Fin de la manip au bout de l'herbe, à vitesse 0 dans la cacabouillasse ! Roy passe à ma droite à 2 m sol "bonjour les moon-boots". Pour en finir avec les chaussures, les pompes sont vides et il faut trouver une autre station. On met tout dans un réservoir et je vais voir à l'autre bout du village. Au deuxième voyage, tout le monde est plein ! J'apprécie vraiment beaucoup les qualités d'atterrissage et de décollage court de l'Eagle en tout terrain. Si préalablement, vous désolidarisez la roue avant des palonniers, en actionnant ceux-ci de conserve, vous obtenez des aérofreins diaboliques qui font de cette machine, le champion de la précision d'atterrissage.

Ah ! au fait, pour ceux qui trouvent que le Phantom atterrit lentement, je leur déconseille l'Eagle, ils risqueraient de descendre avant l'arrêt complet de la machine...

La puissance du moteur et le rayon de braquage permettent une évolution au sol satisfaisante. Ne prenez pas trop appui sur vos pieds pour faire tourner l'engin sur lui-même car l'appareil, lourd de l'arrière, peut vous gagner et vous risquez de briser l'hélice. De même, à l'arrêt veillez à le mettre 3/4 arrière du vent, hélice horizontale.

"Tu es sûr que c'est à Chateauroux ton rendez-vous" "Yes René". Là les amis, je suis impressionné ! C'est des pistonnés chez Adair ! C'est tellement grand que je ne sais par où le prendre. A force de vouloir faire dans le discret, j'ai failli me manger un hangar. Il est 20 heures, la nuit tombe et pas de comité d'accueil.

Cherchant un numéro de téléphone, Roy me sort le programme des festivités organisées par le Sieur Monestier, revendeur local de Ad'air. C'est clair comme le ciel du lendemain, nous n'avons rien à faire là, le contact est prévu à Issoudun-Le Fay à 25 km ! Avant immobilisation forcée, on dégage vite fait sur Chateauroux-Villers, cité également dans le programme. Arrivée à 20 h 45, il est vraiment temps... Gîte et couvert chez Monestier (merci) et dès 9 heures départ sur Issoudun - Le Fay avec Fiona, l'amie de Roy. Elle a le même tic que son bonhomme et se colle dans ma traînée. Comme c'est une femme, je me sens une âme protectrice. Je trouve pourtant qu'elle survole les forêts un peu bas et préfère monter un peu. Les conditions sont idéales pour faire quelques mesures. 3 m/s de taux de montée, 2 m/s de taux de chute moteur réduit, vitesse mini sans pouvoir décrocher 45 km/h, centré tout avant rappelons-le, croisière 55 km/h. Arrivée à Issoudun, où va commencer la kermesse héroïque de la promotion de l'ULM, là ça ne m'intéresse plus !

Trace de roulage forcé et arrêt en bout de piste derrière la station service !

Commentaires

Assis dans l'Eagle comme dans un fauteuil de dentiste, découvrez un des meilleurs compromis de la production ULM du moment. Ne lui faites pas faire l'avion, il ne sait pas et revendique clairement son identité. A lui les parcours tout terrain, à son rythme, celui d'une nature qui se déroule paisible sous lui. A bord, on a les deux mains libres et si il est encore impossible, même à Roy, d'y rouler une cigarette, on peut aisément lire ses cartes, casser une croûte, etc... Lorsqu'il faudra passer un col, la puissance sera là pour vous monter. Si un jour, vous avez vraiement envie de faire de l'ULM non caréné à 90 km/h, montez une ceinture de plomb sur le canard, ça devrait faire ! Entièrement démontable, vous pourrez l'abandonner dans une

Arrivée à Issoudun. Le pied droit est au repos, imposé par un contre permanent sur la gauche pour voler droit.

Le Quick agricole enlève ses 40 litres de traitement et moultes kilos de quincaillerie nécessaire à la manœuvre. En dessous le MXL double surface et la nouvelle motorisation vedette : le Rotax

ferme où vous aura surpris le mauvais temps. Vous le reprendrez le week-end suivant !
L'Eagle un tapis volant, un fauteuil à hélice, un balcon à la dérive, un ULM paisible qui permet les coups les plus gonflés à ceux qui prennent le temps d'apprécier les bonnes choses comme un banc de sable au milieu de la Loire, l'allée de chasse de ce château de Sologne remontée à 1 m/sol pour déboucher sur un étang et ses nids de hérons, les fumées de la décharge de Chateauroux... Si vous faites de l'ULM, non pour dominer la bête, mais embrasser la nature, si vous vous faites plus plaisir en vous lavant les dents à l'eau de source plutôt qu'à tourner des loopings, l'Eagle est peut-être fait pour vous.

Fiche Technique Eagle

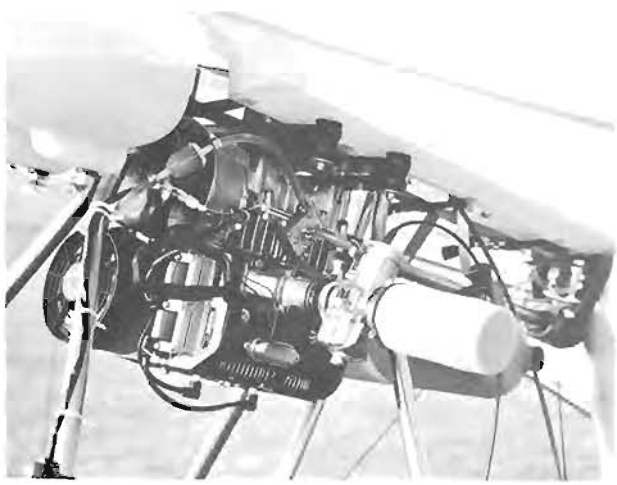
Moteur : Cuyuna 430 R 40 cv
Poids : 106 kg
Poids pilote maxi : 114 kg
Envergure : 10,66 m
Surface : 16,45 m²
Prix : 55 000 F
Constructeur : American Aerolight
Importateur : Ad'air - Z.I., 17 rue des Rochettes 91150 Morigny Champigny. Tél. (6) 494.46.36.

Ce que vous avez failli ne jamais savoir sur les Quicks !

Ne remettons pas le couvert sur les détails plus ou moins abondamment décrits ici ou là et attachons-nous à l'essentiel. Le temps presse et la place est limitée. La popularité du Quick vient d'abord initialement et finalement du fait qu'il est "easy" facile. Aucune machine à gouverne aérodynamique actuellement sur le marché n'est aussi facile. Pour reprendre l'imagerie populaire, disons que "si les cons volaient, avec un Quick, ils seraient chefs d'escadrille". C'est un tout au manche, à la fois doux et très sensible dont le domaine de vol est contenu dans un enclos de sécurité dont on ne peut le faire sortir qu'en passant en vol dos et encore. D'une finition exemplaire, maintenant équipé d'un moteur autrichien Rotax en passe de devenir le leader mondial du moteur ULM, malgré sa roue avant fixe, il est capable, avec un peu d'expérience, d'évoluer au sol dans un mouchoir de poche, pour peu que vous mettiez les chevaux et le manche secteur arrière.
En vol, comme pour l'Eagle, on oublie la topographie, le sommet d'un chêne pouvant éventuellement faire l'affaire pour le poser.
Les défauts maintenant : D'abord un importateur qui veut le faire passer pour une bête à concours, qui plus est 3 axes, alors que c'est un merveilleux engin de loisir dont les spoilers peuvent être largués dans la première décharge venue. Ensuite, les ailes ne sont pas démontables facilement, ce qui pour un tube et toile est une hérésie sur laquelle vous devez, comme nous, insister. Les Américains nous ont déjà fait le coup en 75/77 avec des Ultra-légers non motorisés. Les Standards européens de commodité l'ont emporté, même aux USA dans les années 80. Qui plus est, il y a 4 push pins à mettre ou des barres de compression, type Vector. Ce doit être du domaine du possible pour une maison qui sort 400 ULMs par mois, ou alors, que l'importateur y remédie. Ce genre d'entêtement me rappelle un











dessin illustrant un troupeau de moutons avançant et se précipitant éternellement dans le vide. Un seul marche en sens inverse en déclarant régulièrement "excusez-moi" "excusez-moi" !
Pour finir et ce pour le monoplace, un prix que je m'interdis de reproduire, de peur de faire fuir les nouveaux lecteurs qui croiraient encore à l'aviation populaire. Sachez, pauvres Français donneurs de leçons, nombrilistes, qu'un

Les rampes équipées de leur pulvérisateur - tout cela d'une finition remarquable



L'ensemble des opérations est bien regroupé à proximité du pilote qui a déjà assez de soucis avec le pilotage dans ces configurations de vol



cow-boy moyen dont le pouvoir d'achat est déjà très supérieur au vôtre dépensera 35 000 F pour voler en Quick MX. C'est peut-être et d'abord pour cela qu'ils en vendent tant ! Gardons-nous de jeter des cailloux sur l'importateur qui n'y est pour pas grand chose. Peut-être que le succès aidant, AD'air pourrait envisager de s'orienter vers une fabrication européenne. Lyle Birum, boss de chez Eipper, n'est pas complètement idiot, il devrait pouvoir comprendre ces choses, ou alors racontez-lui l'histoire des voitures américaines...

Le bi-Quick

D'abord des excuses pour avoir colporté des ragots de forts en thème qui, moult CZ et Reynolds à l'appui m'avaient prouvé que la barre des 40 km/h ne pouvait être franchie. Non seulement le bi-Quick a établi ce fait officiellement, mais en plus il y est parvenu avec une géométrie identique à celle du mono, ce qui en fait un biplace à échelle humaine. D'abord équipé d'un échappement digne de ce nom, puis d'un moteur Rotax qui l'enlève plus facilement, le bi-Quick s'impose actuellement comme le biplace le plus opérationnel du marché d'autant qu'en ce domaine, le problème de prix ne se pose plus de la même manière, ses concurrents pourtant Français nageant tous dans les mêmes eaux 60/65 000 F. Que pensez-vous de la productivité nationale ?
Au plan du pilotage, il reste très proche du mono, même si le manche à gauche déconcerte un peu. Conçu essentiellement pour la pédagogie, on ne peut lui reprocher de favoriser la démarche de l'élève. Pour économiser la cage de pilotage qui fait aussi train d'atterrissage ; après une franche prise de vitesse, arrondir. Il n'aime pas les approches au moteur où son taux de montée de biplace peut le faire toucher dans le zig du zag. Comme pour le mono, laissez les décollages et atterrissages vent de travers aux nantis. Je me suis d'ailleurs laissé dire que de plus en plus nombreux sont les pilotes avion qui commencent à comprendre que les champs orientés face au vent sont encore plus nombreux que les aérodromes.

Le Quick MXL

Un peu plus de vélocité, un peu moins d'homogénéité, pour les fanas de la double voile. S'ils voulaient travailler la traînée, était-ce par là qu'il fallait commencer ! Je suis tranquille, personne ne répondra à cette question...

Le Quick Agricole

Ne faisant pas la différence entre orge et blé, je me garderai bien de donner un avis sur la faisabilité de la chose. Pour ce qui est de pulvériser de l'eau à basse altitude dans des conditions de confort et de sécurité admissibles, et bien, là encore, le Quick est l'ULM qui m'a le plus convaincu au niveau du vol. Côté terre à terre, l'agriculteur de Chateauroux, genre pauv'paysan à la Fernand Raynaud, semblait plus sceptique ! Le poste de pilotage reçoit à portée de mains l'ensemble des éléments nécessaires à la mise en circuit du produit à répandre. Selon celui-ci différents modèles de diffuseurs sont adoptés. Les rampes sont, à la fois, bien dégagées de la voilure et suffisamment éloignées du sol pour permettre des atterrissages de fortune sans que cela en coûte forcément une. Je laisse à Ad'air et à un prochain article sur le sujet le soin de "traiter" l'affaire de manière plus particulière.

Conclusion

Dans le bouillon de culture de l'ULM français actuel, Ad'air fait de plus en plus figure de prétendant à un rôle de leader. Roy, le démonstrateur en chef, ne parle pas français, mais son amie très bien et en plus, elle est jolie. De toutes manières, ce qu'on leur demande, c'est de voler et ils le font très bien. Alex Zuckerman savait tout mais ne volait pas. Au fur et à mesure qu'il progresse dans cette voie, il est devenu moins catégorique et beaucoup plus sympathique. L'ensemble est accroché à quelques idées simples qui sont les règles du succès, même si elles ne le garantissent pas. Présence, service après-vente, compétence, qualité sont le dénominateur qu'essaient d'avoir en commun André, Daniel, Sylvie, Catherine, Laurent, Yannick et les autres !
Ad'air une maison très fréquentable.