n°110 sept.85 25f canada 4,75 $

VOL libre

ULM. PLANEURS ULTRA-LEGERS
PARACHUTE DE PENTE



M 2973 n°110 25f

trop tard ou trop tôt?



Le plus gros défaut de ce GT 400, la voile noire un cauchemar de photographe, mais un look sobre presque Anglais !

par Philippe Tisserant

Savez-vous qu'à force de piloter des machines différentes, on finit par oublier leurs caractéristiques et les impressions de vol que l'on ressent à leur bord. Pourtant je n'ai pas besoin de mes notes pour me remémorer mes premiers AS avec le Quick GT tant en vol l'appareil m'a plu.

Notre premier contact remonte au Sun and Fun 1984. A cette époque, le constructeur Eipper était encore au sommet de la vague. Un immense chapiteau abritait les différentes versions du modèle encadré par une meute d'agents de la marque en combinaison noire à filet vertical rouge et or, pendant que sur écran géant défilaient en continu des bandes vidéo expliquant les essais effectués sur les prototypes et vantaient leurs qualités. C'était prétentieux et un peu inaccessible. Les revendeurs, les clients, les groupies Eipper attendaient depuis plusieurs années le successeur du vénérable Quick dont l'immense succès commençait à être battu en brèche par les attaques d'une concurrence multifront.

Le Quick GT me fit alors l'effet d'un pétard mouillé. Pas de forme ou de solution vraiment originale. La mise au point avait été si longue qu'à sa sortie le GT semblait presque démodé. Des appareils comme les Hawk, Drifter, Chinook utilisant la même configuration existaient déjà depuis 1 voire 2 ans.

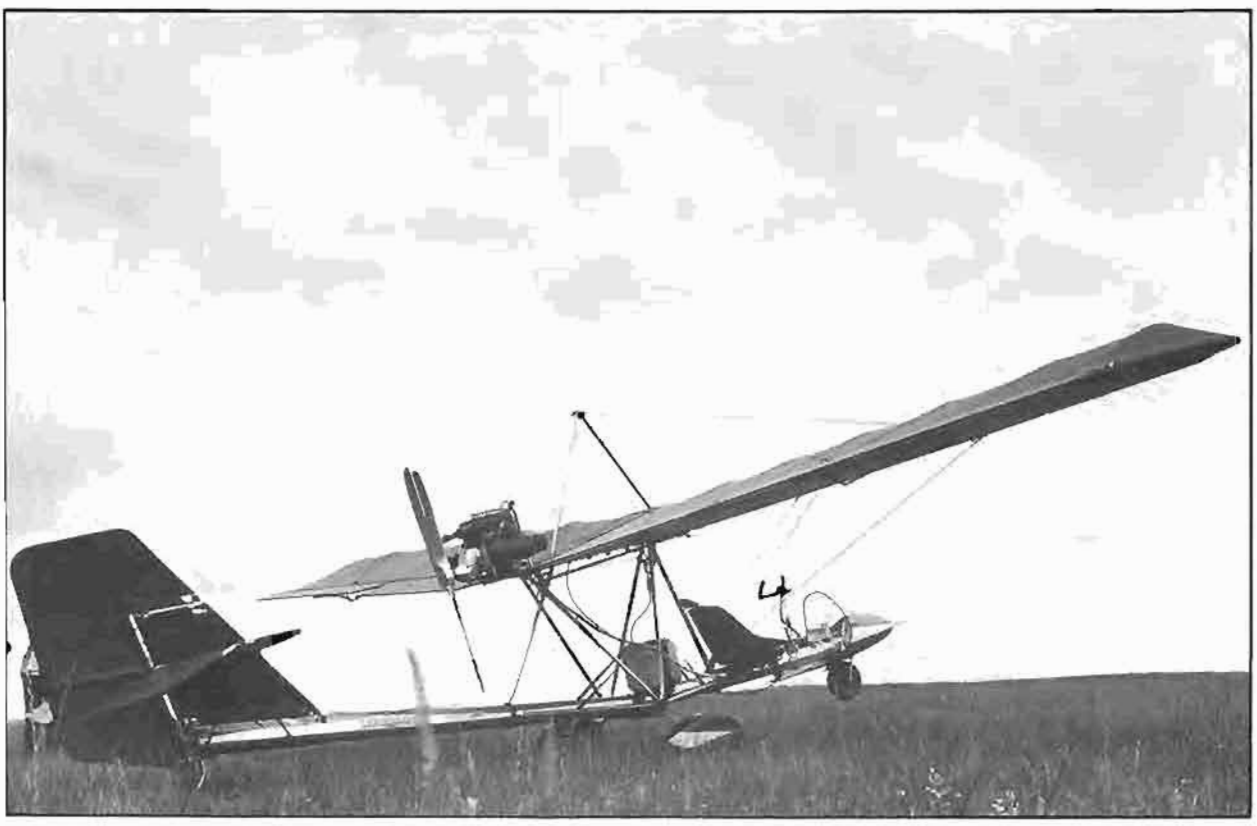
En raison de la prudence commerciale bien connue d'Alex Zuckermann, l'importateur Eipper en France, il fallut encore 15 mois et le salon du Bourget pour voir apparaître chez nous le premier GT.

C'est à Monsallier, sans doute le terrain le plus proche de Paris acceptant des ULM, que nous avons pu voler quelques heures avec la machine. Dès l'ouverture de la porte du hangar, la qualité de la finition saute aux yeux. Tous les tubes sont anodisés bleu métallisé, les ferrures de liaison noires, seules les articulations de commande et les jambes du train sont traitées en métal-

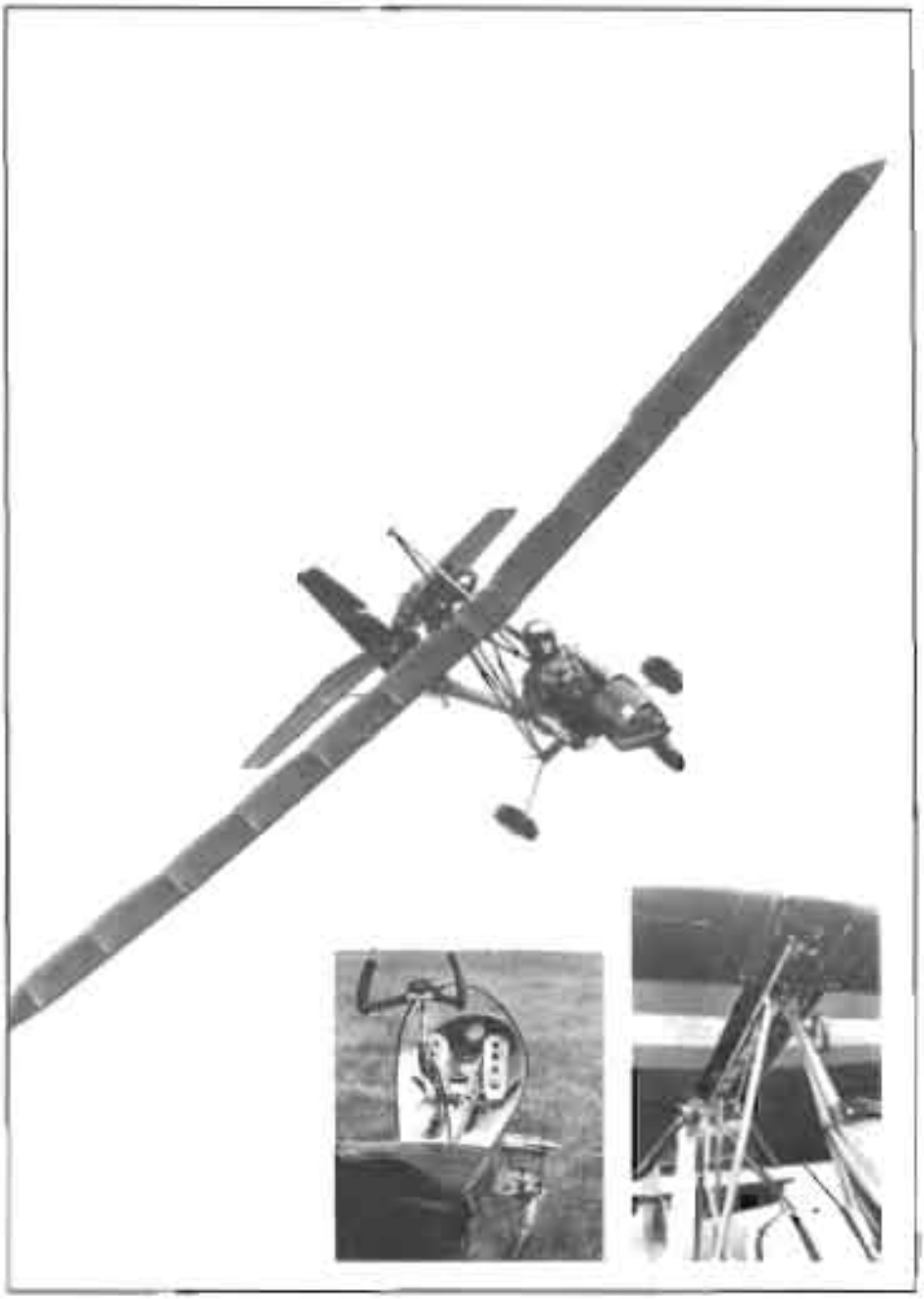
lisé brillant. C'est la grande classe, sobre et distinguée à la fois.
De plus près je constate l'hétérogénéité de la conception. Des solutions typiquement ULM côtoient les montages directement issus de l'aviation lourde. Il semble que les concepteurs ne se soient rien refusés et que personne ne soit intervenu (le patron peut-être) en disant "là, les gars on ne pourrait pas faire plus simple ou moins cher ?"
Le modèle essayé avait transité par l'Allemagne. Vous connaissez la réglementation germanique. Pour la respecter le Rotax dans sa version ultra silencieuse était équipé d'une hélice "Bifeed" qui fait tomber le régime de rotation de presque 1 000 t/m sans perte de poussée statique. Ce résultat remarquable m'a permis de me passer de boules Quies dès le deuxième vol. Au régime de croisière le bruit du vent dans les câbles et autour de mon casque me gênait plus que celui du moteur. Quand on se souvient du bruit du Quick standard, quel progrès.
Au sol le GT repose sur la béquille arrière. C'est le pilote qui assure le centrage en vol. Le siège monté sur glissière assure une double fonction : réglage de la longueur des jambes du pilote et compensation de centrage des poids légers vers l'avant. Il existe une certaine corrélation entre la taille des jambes et le poids d'un individu. Les mal foutus, les hors normes voleront donc plus ou moins vite selon qu'ils sont petits et gros ou longs et maigres. C'est l'inconvénient de l'avantage du moteur arrière.

En vol

Petite originalité le GT est équipé d'un volant au lieu d'un manche. C'est devenu presque la norme sur les avions de tourisme. C'est moins commun sur les ULM. Au sol, les premiers temps il est difficile de résister au réflexe voiture en ne tournant pas le volant dans le sens du virage. Un baudrier 4 points maintient le pilote sur son siège. C'est un accessoire indispensable. Je souffre encore de la colonne vertébrale souvenir d'un crash durant les essais des premiers prototypes du Baroudeur mono. La ceinture ventrale m'a bien empêché d'être éjecté mais je me suis replié autour comme un porte-feuille en dépassant probablement la limite élastique !
Glang, glang, glang ! Au roulage le train avant émet un bruit étrange dans les cahots du taxiway qui sont absorbés par ailleurs sans problème, par les jambes souples. C'est la solution la plus élégante, la plus simple et la plus aérodynamique que l'on puisse imaginer. Je m'arrête : pas d'angoisse, le bruit provient d'un petit jeu vertical dans le palier de la roue avant. En bout de piste je tripote les commandes de vol, ça fait avion ! Et puis des fois qu'elles se soient débranchées au roulage sur le taxiway ! Par contre je ne manque jamais de contrôler le fonctionnement du coupe-contact. C'est un instrument essentiel dont le disfonctionnement peut transformer un incident en désastre.
Le GT décolle vers 35 indiqué avec un cran de volet. Oui ! J'ai oublié de vous dire, des volets à 4 positions occupent la moitié de l'envergure de chaque aile. Dès le premier virage je constate la légèreté, l'efficacité et l'homogénéité des commandes. Pendant tous mes essais et malgré la turbulence associés aux thermiques d'un après-midi d'été je n'ai jamais atteint les butées. Le GT est un régal à piloter. Avec un cran de volet sorti, pour mon poids, il se stabilise à 60. Le manche peut être alors lâché et quelles que soient les perturbations extérieures ou les sollicitations du pilote, il revient à cette vitesse. Volets rentrés l'appareil a des caractéristiques moins agréables. Moteur à fond en palier on atteint 95. Mais c'est très inconfortable. Il faut dire que le petit carénage a surtout une utilité cosmétique. A la rigueur il protège vos baskets et le bas du pantalon mais pas plus.
Le décrochage vers 35 est très marqué pour un ULM et l'abattée qui suit est inhabituelle. L'impression est amplifiée par la position du pilote aux premières loges. Il doit être bien contrôlé aux pieds. Des coups d'ailerons intempestifs, le nez en l'air déclenche des débuts d'autorotations parfaitement contrôlables sous réserve d'y être préparé par une formation adéquate.
La commande des volets placée au-dessus et un peu en arrière de la tête du pilote nécessite de la lever pour trouver la poignée et choisir le bon cran. S'ils augmentent un peu la portance, ces volets ont surtout un rôle d'aérofrein. Quel plaisir et quelle sécurité de pouvoir faire des approches avec plus de 30° de pente sur la 4e position. A vous la vache exigue coincée entre les peupliers et les lignes à haute tension. Attention ce-



Au sol, appuyé sur la béquille arrière le GT vous fait voir son hélice bipale ultra silencieuse.



En médaillon à gauche volant, gaz à droite, compte-tour et température de culasse électronique. Badin et compas sont fixés de série.

A droite : le levier de volets dans la position "tout sorti". Derrière les entrailles du GT, c'est encore ULM.

un tube de 30 cm de diamètre avouez que c'est rageant. C'est par ses qualités de vol que ce Quick GT 400 m'a le plus convaincu. Avec un carénage plus enveloppant son propriétaire pourra entreprendre de longues balades. Malgré ses petites roues, les suspensions devraient lui permettre de fréquenter des terrains peu hospitaliers. La motorisation allemande elle aussi apporte à l'agrément de l'appareil, si du point de vue du pilote c'est une réussite, pour le spectateur c'est le rêve. En passant à 100 m de lui, vous lui ferez peut-être lever la tête mais au-delà de 400 m d'une agglomération, vous pouvez être certain que ce bruit du GT sera noyé dans celui de la circulation.

Le constructeur revendique 15 000 heures d'engineering pour la mise au point de l'appareil. C'est 4 ans de travail pour une personne. Il est certain que ce n'est pas dans la conception aérodynamique que les heures ont été passées. Il est rassurant d'imaginer par contre que toutes les parties vitales de l'appareil ont été testées en solidité, en fatigue pendant des milliers d'heures à l'aide de robots. Le Quick GT devrait atteindre une durée de vie bien plus grande que la plupart de ses concurrents et ainsi pour son propriétaire permettre un amortissement à plus long terme et une baisse du prix de l'heure de vol.



Le système de glissière du siège réglable.

pendant dans la position extrême, vous n'avez droit qu'à un coup de manche pour l'arrondi. La traînée est tellement forte qu'ensuite l'appareil s'effondre même gaz à fond.

Le GT possède des petits raffinements qui rendent son utilisation plus agréable, le réservoir, un bidon transparent, est démontable. Bien pratique pour aller à la pompe en cross. Quel changement pour les utilisateurs de Quick dont le plein commençait par une séance d'escalade ne se terminant jamais sans asperger la voile autour du bouchon et le cul les sièges pilotes situés juste en dessous. Pour le transport, les deux moitiés de l'empennage horizontal se replient contre la dérive tout comme les ailes de la version haubannée par tube. Sur la version à câbles, plus solide et plus performante d'après la notice constructeur, le démontage est plus long. Ici je voudrais faire un reproche que l'on peut faire à la plupart des constructeurs américains. Si l'on choisit la technologie tube et toile, je trouve dommage de ne pas exploiter les possibilités de pliage qu'elle apporte.

Transporter à l'aide d'une immense remorque des ailes que l'on pourrait rouler en

Fiche Technique Constructeur

Envergure : 9,15 m
Surface : 13,6 m2
Longueur : 6 m
Poids à vide : 115 kg
Motorisation : Rotax 447 "Ultra silencieux"
Réducteur : 2,58/1
Prix : 85 000 F TTC avec instruments en kit.
Adair, 77 rue Reaumur 75002 Paris, tél. (1) 233.92.33.