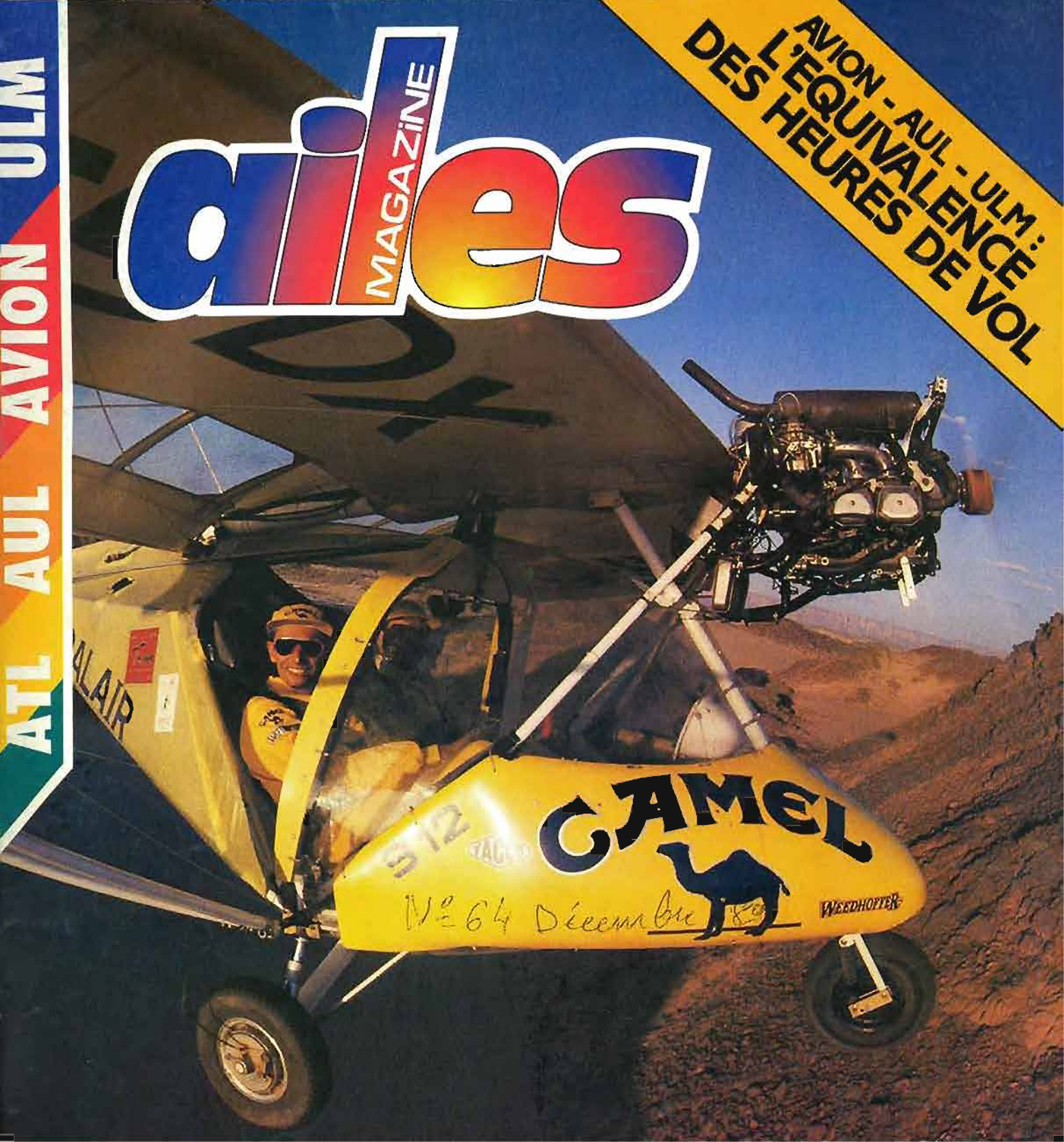
ailes MAGAZINE

ATL AUL AVION ULM

AVION - AUL - ULM :
L'ÉQUIVALENCE
DES HEURES DE VOL





LE QUICK GT



Texte et photos par
Alain-Yves BERGER

Je persiste et signe : le monoplace, c'est ce qu'il y a de mieux. Pour que votre compagne vous boude quand vous allez voler. Pour que vos amis, copains, associés, collaborateurs, etc., vous fassent la gueule. Pour être (hautement) considéré comme le pire des égoïstes, infréquentable dans un club. Mais envié du restant des pratiquants qui s'envoient toujours en l'air à deux, sur biplaces, ces trucs moins nerveux et moins maniables. Le mono, jugé par le bon docteur Freud, ça doit s'apparenter à l'onanisme. Mais bah, laissez causer les vilains jaloux et faites-vous un gros plaisir solitaire...

FATALISME ou insouciance téméraire, je ralliole des évaluations menées un vendredi 13 sur un ULM que je ne connais pas encore. Ça fait pâlir ceux de mes intimes qui, paraît-il, ne sont pas superstitieux et rigolent franc les autres. Néanmoins, ce vendredi 13 là, j'estois tout empli d'une circonspection prudente lorsque j'abordai le Quick GT : ce pégase a failli fort proprement occire son maître l'an passé; à considérer l'oiseau de près, le souvenir de Jean Kilisky hospitalisé dans un état fort grave m'offleure encore la comprenette. Je prévole donc, reprévole et surprévole avec les œillades appuyées d'un satyre bon teint à la sortie du bal des Debs. A tel point que Jean et son héritier officiel, Pascal, un chouia agacés de mes mimiques et de ma valse-hésitation autour du GT, s'en viennent insister on ne peut plus lourdement :

— Mais si, si, si, tu sais bien, c'est avec celui-là que je me suis planté, je t'assure !

— Vouai, et si t'avais vu dans quel état il était, ce piège, t'oserais même pas l'approcher à moins de 3 mètres: il était encore plus cassé que mon père, c'est te dire !

Bon, ça va, j'ai compris : je fais les frais de l'ironie locale. Je l'ai d'ailleurs bien cherché car ce GT a été si parfaitement refait que si j'avais pas su, j'aurais rien vu. Faut dire que le Jean avait fait fort, l'an dernier : pour être certain de cartonner dur, il avait tout simplement inversé sa commande d'ailerons. J'ai retenu ça comme une leçon de plus : même un hyper pro, expérimenté des débuts de l'ULM et avec la réputation de sérieux en technique et mécanique d'un Kilisky Senior peut commettre une pareille erreur puis, pris par le temps, décoller sans avoir effectué soigneusement les "actions vitales" en seuil de piste ! Ne vous imaginez pas être à l'abri de ce genre de couennerie : j'ai souvenance d'un amateur d'avions anciens à qui la même mésaventure arriva voici quelques hivers déjà et qui, lui non plus, n'était pas du tout un folklorique au plan technique.

C'EST TOUT SAUF DU QUICK, ÇA !

Sur ces sages considérations moralisatrices, continuons à dévisager le Quick GT qui, à dire vrai, ne ressemble plus guère aux bons vieux MX 2, les Tubes (juste ce qu'il fallait), toile (le

Les ailerons et les volets se partagent la place équitablement "cinquante/cinquante" !

minimum itou) et câbles (en veux-tu, en voilà), de notre préhistoire ulmiste. Cependant, même avec un look totalement différent, celui-ci reste encore un ULM, un vrai de vrai.

Monoplace à voilure haute haubanée vol par deux mâts en V sous chaque demi-aile avec contreventements en prime, le GT n'utilise plus guère que deux câbles de renfort. Même le stabilisateur de son empennage horizontal médian est porté par deux tubes en V inversé. — Faut croire que chez les cow-boys, le câble s'est mis à coûter plus cher que le dural Aviation ou que Eipper a carrément tourné casaque ! Mais les inconditionnels du haubanage sol et vol par câbles ne sont pas oubliés pour autant, qui peuvent choisir cette toile d'araignée sur option. Le "câblé" offrira sans doute en prime une résistance structurelle supérieure au + 4, - 2 g du "tubé" mais au détriment de la finesse et sans que ses ailerons en soient plus efficaces. En effet, les câbles les plus extérieurs ne courent pas plus loin vers les extrémités de l'aile que les mâts tubulaires et, à l'étirement, câbles et cosse-cœurs s'avèrent moins rigides que des mâts montés sur rotules. De plus, pour avoir été moi-même au temps jadis propriétaire d'un MX 2 encâblé sous tous les angles, je souhaite bien du plaisir et de la patience aux deux ou trois personnes que nécessitent le montage ou le démontage de ce piège à traînée.

La structure de chaque plume totalise huit barres de compression joignant le longeron de bord d'attaque à celui de bord de fuite y compris celle, incurvée vers l'avant, qui forme saumon d'extrémité d'aile. Un tube de fort diamètre part en oblique à l'intérieur, joignant l'avant de la nervure médiane à l'arrière de celle d'emplanture, pour faire office de solide barre anti-traînée. Nous avons affaire à une voilure à double entoilage avec profil convenablement maintenu. Ses ailerons débattent sur 50 % de l'envergure et des volets hypersustentateurs sur les 50 % restants; ceux-ci sont courbables à 10 et 40°.

Une cabane de six tubes porte les demi-ailes rattachées à une poutre supérieure carrée et s'appuie sur les deux poutres tubulaires de diamètre 125 mm du fuselage. Curieusement, plutôt qu'opter pour une poutre unique remontant d'un seul tenant pour surélever son empennage au sol, Eipper a préféré deux tubes reliés qui forment un angle à hauteur de la traverse carrée portant le train principal et les haubans des ailes. Comparé à un Hurricane ou un Mustang monopoutres, par exemple, le GT donne l'impression d'avoir subi un atterro (très) dur sur sa béquille d'étambot.

Le Rotax 447 de base est monté dans le bon sens, bougies vers le haut, sur un bâti moteur porté par l'arrière de la poutre supérieure de la cabane. L'alimente un réservoir standard de 25 l, jerrican amovible en plastique transparent permettant la lecture directe du niveau de carburant et placé en retrait du siège pilote, sur la poutre maîtresse. Astuce qui vaut d'être soulignée, le siège du pilote est monté sur une glissière qui permet de l'avancer ou de le reculer sur une vingtaine de centimètres. Double intérêt : vous aurez les pieds confortablement calés sur les pédales du palonnier quelle que soit la longueur de vos jambes et, puisque vous êtes assis légèrement en avant du centre de gravité, vous pouvez aussi recentrer le GT en fonction de votre propre masse (à vide ou maximale), sans avoir à le truffer de gueuses crochetés sur l'arrière de la poutre maîtresse pour rétablir l'équilibre. Dans l'automobile, le siège réglable pour le conducteur existe depuis trois quarts de siècle. Il serait temps que l'on y vienne systématiquement aussi en matière d'ULM, ne croyez-vous pas ?!



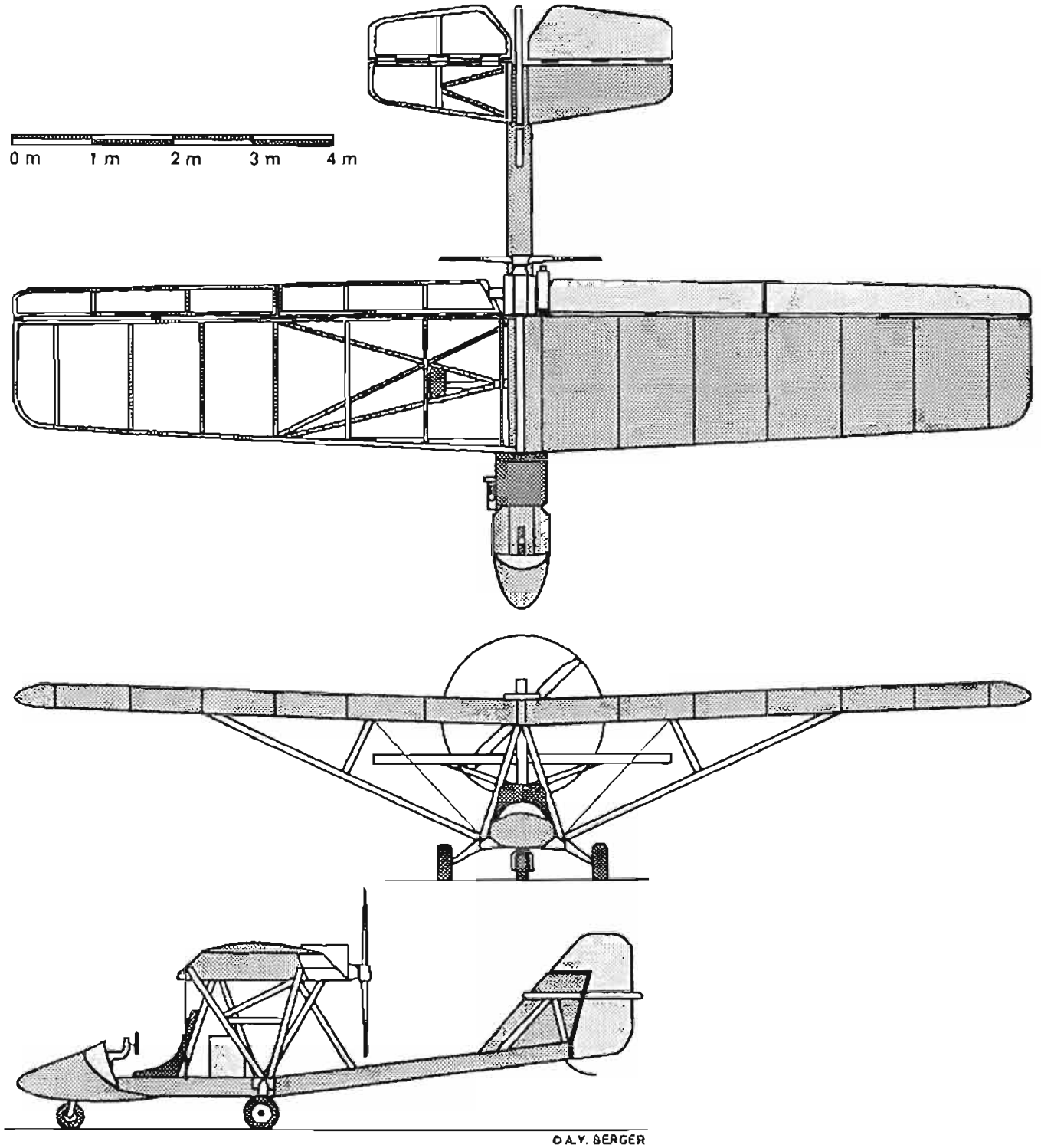
ALL ABOARD !

(TOUT LE MONDE A BORD)

L'accès est des plus faciles : on enjambe la poutre maîtresse d'une jambe et l'on s'assied. Le siège est ergonomiquement plus que satisfaisant, très confortable et muni d'un remarquable harnais avec deux bretelles rejoignant la boucle d'attache au niveau de votre nombril. La visibilité est, bien évidemment, excellente sur 210° vers l'avant et au-dessus, un peu restreinte par le petit carénage vers le bas, excellente latéralement et bouchée par l'aile haute vers l'arrière. A main droite, la clef du contact général, le starter, les gaz et, sur option (mais beaucoup trop cher, de l'avis même de l'importateur) un bidule électronique cow-boy qui affiche en digital les tours moteurs et la température culasse en degrés Farenheit, ce qui vous vaut de décoller avec 200° au Rotax (question d'habitude !).

Au-dessus et derrière le pilote, à côté du levier horizontal actionnant les volets hypersustentateurs, la poignée du lanceur du Rotax s'articule par des poulies sur la poutre supérieure de la cabane; on peut l'actionner en vol sans trop de contorsions. Devant vous, le manche ou, plutôt, le volant style Cessna, Piper and Co : on s'y accoutume très vite même sans avoir pratiqué auparavant d'avions légers ainsi équipés. Ce volant de forme rectangulaire aux angles arrondis est d'un emploi quasi instinctif : vous le tournez dans le sens des aiguilles d'une montre (en abaissant autour de son axe la partie droite) et vous agissez sur les ailerons comme en mettant du manche à droite; vous poussez vers l'avant et vous modifiez l'assiette à piquer comme si vous poussiez directement sur le tube coudé au sommet duquel pivote le volant. On ne peut pas dire que ceci apporte grand chose de plus qu'un manche traditionnel mais il est évident que Eipper, a ciblé initialement la clientèle des "Private Pilots" avec ce gadget. Rassurez-vous, c'est aussi précis qu'un manche et pas plus fatiguant lors d'un long vol.

FICHE TECHNIQUE



CARACTERISTIQUES :
Longueur 6 m. Hauteur 2,20 m. Envergure 9,15 m. Surface portante 13,56 m2. Masses : à vide 115 kg; maximale au décollage 256 kg. Charges : utile 121 kg; alaire maximale 18,89 kg/m2.
Moteur Rotax 447 monocarburateur, 40 cv à 6 500 tr/mn. Réducteur mécanique Rotax 1/2,58. Réservoir standard 30 l. Hélice bipale bois ou tripale Arplast en composites. Rapport poids/puissance max. 6,4 kg/cv. Rapport puissance/surface portante 2,94 cv/m2.
PERFORMANCES :
Vitesses : maximale en palier 97 km/h; VNE 118 km/h; croisière entre 70 et 90 km/h; minimale de sustentation 46 km/h; ascensionnelle maximale 4,5 m/s. Finesse maximale : 7 à 70 km/h. Autonomie : 3 h.



Tout en souplesse, le Quick GT est un "cool" avec lequel on s'amuse à se faire plaisir.

Celui de Patrick Perrat : une version entièrement carénée avec entoilage fermé.



DÉCROCHAGES ET VRILLE

Le décrochage, essayé d'abord avec les gaz tout réduits et une assiette normale atteinte au manche seul, survient sans buffeting avertisseur, aux alentours des 28 mph (45 km/h) indiqués. La mollesse du manche, très révélatrice si vous vous attendez à décrocher mais qui peut sinon passer inaperçue chez un pilote peu expérimenté, précède une fort paisible abbatée : on croirait l'appareil monté sur une rotule géante qui lui fait pivoter avec délicatesse le nez du haut vers le bas, en un arrondi inversé tout en rondeurs. La récupération s'opère en une vingtaine de mètres. C'est sain, sans bavures ni tendance à engager d'un côté ou de l'autre. Avec des assiettes plus copieuses obtenues au moteur, l'abattée devient toutefois rapidement brutale et, passés les 45° d'assiette, vous vous retrouvez en 1 seconde à 10 ou 15° de la verticale, le badin galopant vite furieusement, mitonnez-vous alors une ressource au manche seul et sans les gaz pour éviter d'encaisser la VNE très basse, fixée par Eiper à 118 km/h et qui s'atteind très vite dans ces configurations (tout à fait) inusuelles.

Au contraire des MX et MX 2, le GT peut vous fourrer dans les affres d'une autorotation qui reste d'ailleurs interdite par le constructeur. Comme je suis parfois d'un naturel franchement ultra-léger, ce que je confesse en vous priant de ne pas m'imiter, j'ai voulu déguster de la chose, à 500 m/sol et parce qu'en bonne entente avec cet oiseau qui, au deuxième vol, m'entamait déjà des huits paresseux et renversements, tout en douceur, avec à peine de moteur et sans presque de g. Il faut vraiment vouloir l'y coller pour se retrouver en vrille, en l'aidant même d'un petit coup de pied du côté de la plume laissée volontairement basse au décrochage tout réduit. Mais attention, si celle-ci part relativement lentement elle se resserre très vite en s'amplifiant et il ne doit pas faire bon du tout s'y maintenir trop longtemps, au risque de devoir en sortir trop durement et d'y perdre ses plumes !

On en sort classiquement mais pas tout à fait comme le prétend le manuel de vol qui vous décompose une séquence à mon sens mal traduite de la version originale : 1) gaz réduits; 2) manche au neutre; 3) pied extérieur à l'autorotation en butée; 4) manche avant puis remise du tout au neutre dès la sortie de vrille et tirer doucement sur le manche. Sur la base de la présente évaluation, je vous conseille plutôt — si vous avez fait la connerie de vous y mettre — de divorcer d'avec la vrille avec le scénario suivant : 1) gaz réduits; 2) pied à fond et manche plein secteur avant et en butée latérale, les deux du côté opposé à la rotation; 3) anticipez dès que vous sentez que le GT se redresse en inclinaison en ramenant le manche au neutre en latéral (pour ne pas repartir en autorotation dans l'autre sens !) mais maintenu plein secteur avant; 4) pied au neutre dès la reprise de vitesse; 5) fin de l'angoise en ramenant très doucement le manche au neutre pour éviter une ressource brutale que le GT n'est pas conçu pour encaisser comme, par exemple, un Allégro, ce qui me vaut d'insister pour que vous ne vous frottiez pas à ce jeu de c... ! — Cet appareil n'a strictement rien d'un acrobate.

Avec une approche conseillée à 65 km/h mais que j'ai estimée tout aussi sécurisante à 35 mph (56 km/h), en lisse, on roule sur une quarantaine de mètres sans faire usage du frein. Avec 40° de volets et talon sur la pédale de frein, j'ai rétréci ça à moins d'une vingtaine de mètres ! — Pratique, non, quand il faut se vacher dans des secteurs pas trop fréquentables ?

EN VOL PLANÉ, UN VRAI RÉGAL !

Hélice calée, on découvre la même agréable autostabilité qu'avec les MX 2, MXL et Sprint 1 ou 2 : le GT prend de lui-même la pente et l'assiette qui l'amènent à 30 mph (48 km/h)

de Vi stabilisée après une ou deux sinusoïdes. Ce n'est néanmoins pas la vitesse correspondant à sa meilleure finesse que j'ai pu estimer à 35 mph (56 km/h). Faute d'un altimètre qui m'aurait permis un chronométrage en bonne et due forme ou même d'un vario pour l'estimer, je ne saurais vous dire à combien s'établit le meilleur taux de chute. Toutefois, les 7 de finesse annoncés par Eipper me semblent proches de la réalité. Les gouvernes demeurent ici encore longtemps d'une bonne efficacité, même aux alentours des 30 mph qui frôlent la vitesse minimale de sustentation. Toutefois, en glissade en plané avec 40° de volets et pour peu qu'il gîte du gradient au ras des pâquerettes ce jour-là, vous aurez tout intérêt à vous remettre en ligne de vol plus conventionnelle à au moins 15 ou 20 m/sol pour reprendre du badin et effacer ce taux de chute copieux synonyme d'atterro scabreusement dur.



Le cockpit de la version "carénage complet" sans le pare-brise.

UN BON PETIT DIABLE

Je me suis régalé de toute une série de vols moteur coupé, dans un réjouissant silence permettant de déguster plus encore la maniabilité rassurante de ce Quick. Il est très différent des autres mais a su en garder les principales qualités tout en égarant au passage d'affreux défauts, certains sympathiques et lénifiants comme le décrochage veau du MX 2, d'autres devenus rédhibitoires avec les années tel le nombre de décibels renvoyés vers la planète (et des riverains exédés). Le Rotax 447 du GT peut sans doute paraître parfois un peu impuissant à la longue, surtout si vous optez pour la cabine entièrement fermée qui incite aux voyages au long cours. Il a du moins pour avantages certains de se révéler peu bruyant pour le pilote, supportable pour les piétons et plus économique en consommation. Son carénage de nez et le petit pare-brise forment un ensemble très utiles puisque avec un casque jet et sans lunettes de vol, je n'ai pas été du tout incommodé par le zef.

A remarquer : la suspension originale du train principal et le manche (ou volant) genre Cessna.



Son seul défaut reste un prix malheureusement encore un peu élevé pour un monoplace qui, de surcroît, fait appel à des tubes et une boulonnerie aux cotes US et d'un remplacement malaisé sous les latitudes européennes. Ledit prix restant bêtement lié à la valeur du dollar cow-boy, souhaitons que celui-ci soit atteint une bonne fois pour toute d'un taux de chute tous volets sortis qui rendent le Quick GT abordable à un plus grand nombre de pratiquants. Car il s'agit d'un fort bon monoplace 3 axes pour pilote tranquille et que je comparerais assez volontiers au Chickinox Mono 3 axes quant à la sécurité d'emploi, l'agrément, la fiabilité et le plaisir qu'on peut en tirer. Je ne serais point surpris de voir un Pascal Kilisky furieux d'en avoir raté la 2ème édition après une brillante première, s'offrir le 3ème Transsahara Air Marathon aux commandes du GT de son paternel. En attendant de lui piquer sur place pour une étape ou deux, j'avoue que je retournerai certainement à Romilly pour y jouer les morpions de cabine patentés sur cet ULM vrai et des plus agréables. Mais quel dommage qu'il ne soit pas européen, tudieu, ça le rendrait quasi parfait !

Importateur : ULM Air Champagne, J. et P. Kilisky, aérodrome 10100 Romilly-sur-Seine, tél. 25 24 72 49, FAX 25 24 81 61.