

UTOPIA :

L'Utopia en Floride dans la même ascendance que Manfred Ruhmer, auteur de cette photo !

UN RÊVE RÉALISÉ !

Texte : Brian Porter • Traduction : Noël Bertrand
Photos : Manfred Ruhmer, Didier Mathurin

Il y a maintenant 3 ans que les Américains de Bright Star Gliders ont développé et mis en production leur rigide Millennium.

L'objectif était de faire une aile au look similaire au Swift mais plus légère, moins chère, plus facilement pliable, transportable et plus aisée à faire voler.

Ces efforts ont conduit à une machine de haute performance avec une excellente maniabilité, pilotée par des surfaces mobiles actionnées par un stick latéral, disposant d'une structure légère qui permet de la replier dans une housse de la taille de celle d'une Exxtacy.

En 98, le Millennium fit sa première compétition en Floride avec d'excellents résultats et Ramy Yenez établit un nouveau record du monde FAI de distance en classe 2. La saison 99 de compétition approchant, j'ai voulu modifier le Millennium pour en améliorer encore les performances. En utilisant des pièces de Millennium et en

bricolant, Bright Star a fabriqué un Millennium de compétition légèrement différent qui fut appelé Utopia. Ce nom a été choisi car l'équipe des concepteurs, Brian Robbins, Steve Morris et moi-même, a finalement accepté de faire un Millennium tel que je le voulais sans compromis avec la performance, juste pour donner une utopie aux pilotes de compétition !

L'Utopia a été conçu et construit quelques jours avant la plus importante compétition delta des USA de l'année.

Le carénage fut terminé 12 h avant de partir avec le camion et deux autres Millennium pour un voyage de 4 jours vers la Floride. Nous sommes arrivés là-bas avec seulement une heure de vol de test pour la machine et un carénage jamais essayé ! Lorsque la compétition du Wallaby Ranch et les Nationaux des USA furent finis, l'Utopia avait accumulé plus de 30 h de vol.

Les principales différences entre l'Utopia et le Millennium :

- 60 cm d'envergure supplémentaires ;
- 30° d'inclinaison des Winglets (ce qui amène à une envergure totale de 13.95 m) ;
- Un profil de la cage calculé pour diminuer la surface frontale.

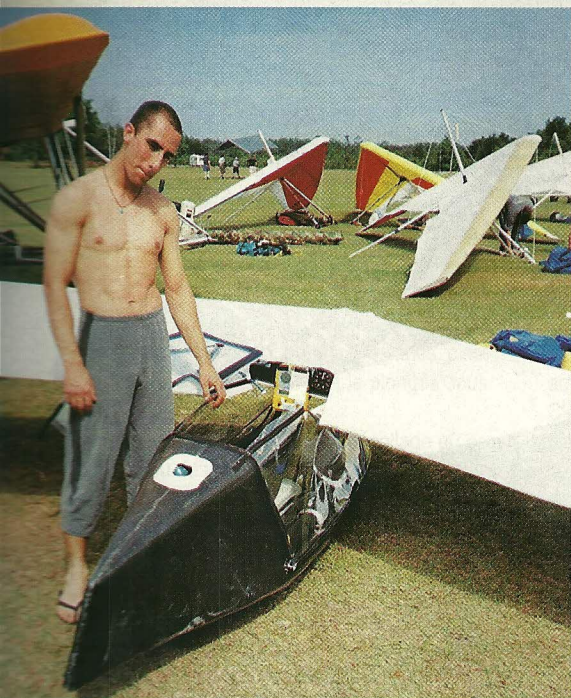
On peut aussi monter un carénage sur le Millennium mais sa cage a été conçue pour

convenir à des pilotes de toutes tailles. En mettant la cage à mes dimensions personnelles, j'ai pu réduire la surface "mouillée" du carénage de 50 % ! L'envergure supplémentaire a entraîné une augmentation de la surface pour un total de 150 pieds/carrés (13.95 m²), dans le but de favoriser la montée en thermique et de diminuer la vitesse d'atterrissage. Selon les calculs, cette aile est capable d'offrir une finesse de 22 à 56 km/h.

L'Utopia utilise également l'espace disponible entre les deux ailes. Le raccourcissement de la cage a imposé de créer une partie de l'intrados mobile pour favoriser le passage de la tête du pilote. Tout l'équipement de vol, vario, GPS, badin, radio, oxygène, photos, cartes, eau sont maintenant contenus dans le profil de l'aile.

Escapade en Utopia

La pluie dégringolait à seaux détrempant notre truck 4 x 4. Je m'arrêtai pour appeler à la radio Ramy, un autre pilote de Millennium, mais la communication était rendue inaudible par le ramdam de la pluie battante sur la carrosserie... Constantin, mon chauffeur, et moi-même cherchions sans succès une route



Le chauffeur, Constantin, montre l'instrumentation qui a été installée entre les deux ailes avec un profilage adapté.

qui nous conduirait chez Ramy et disposer de ses coordonnées GPS ne nous aidait pas beaucoup. Alors que nous avançons dans une rivière de 30 cm de profondeur, traversant la route sablonneuse, la visibilité n'excédait pas 60 m. Il y avait des éclairs partout et Constantin s'était emmitouflé la tête dans son sweat-shirt au cas où... Alors que nous arrivions enfin chez Ramy, son aile complètement détrempée sur le toit malgré la housse de protection, l'eau avait disparu comme aspirée par le sable de la Floride. L'orage stoppa aussi vite qu'il avait commencé nous ouvrant l'horizon pour observer au loin des tornades. Nous étions au 4^e jour du Championnat des USA et j'étais très déçu par le temps. Ce fut aussi le seul jour de pluie en deux semaines de compétition. Le directeur d'épreuves suspectant de rapides développements orageux avait lancé une petite manche aller-

retour de 36 miles avec des fenêtres ouvertes toutes les 15 minutes entre 13 et 14 h. Beaucoup comme moi décidèrent de partir aussi vite que possible pour éviter les conséquences d'un orage. Je m'étais dirigé, tel un cow-boy, en plein milieu d'un grand trou bleu entre des congestus et me rendis compte rapidement de ma mauvaise décision par un planer radical jusqu'au sol. Le positif de l'histoire fut que j'avais plié et que j'étais récupéré avant l'arrivée de cette pluie diluvienne digne de la mousson. Pour la seconde fois en 10 jours de vol, j'avais replié mon Utopia. Un aussi mauvais vol dans chacune des deux compétitions n'était pas sans conséquence. Au Wallaby Open, terminé depuis 4 jours, j'avais gagné 5 des 7 manches mais faire un tas quand 30 des 60 pilotes arrivent au but a suffi à me faire perdre l'or pour me laisser l'argent. Au Championnat des USA, ma performance du jour me descendait à la 5^e place. Heureusement, il y eut deux jours sur les trois qui furent annulés et, vu les difficultés, du 4^e, aucun de ceux jouant pour la première place n'avait trop fait d'éclat. Et,



Brian

Par Steve Morris, Bright Star Gliders

Mon bon copain Brian Porter est une véritable énigme dans la communauté des pilotes delta. Il est impliqué dans cette activité en classe 2 depuis les lointains débuts des années 70 et a gagné de multiples compétitions significatives.

Ses résultats les plus importants :

1976 : 1^{er} aux Championnats du monde open (Easy Rider)

1989 : Champion des USA (Bright Star Odyssey)

1994 : Champion d'Europe classe 2 (Swift)

1995 : Champion du monde classe 2 (Swift)

1999 : Champion des USA classe 2 (Utopia)

1999 : 5^e aux mondiaux classe 2 (Utopia)



Brian Porter a tellement ajusté son carénage qu'il a été obligé de prévoir une ouverture pour le coude au décollage !

Il remporte des compétitions majeures au moins une fois tous les 10 ans, ce qui n'est pas trop compliqué avec une quarantaine de concurrents. Mais le plus surprenant au regard de ces performances c'est qu'il ne vole pratiquement jamais et n'a aucun entraînement ! J'entends par là qu'en dehors des compétitions de delta ou durant les vols de tests il ne pratique que le parapente. Quand je l'interrogeai à ce sujet, il me raconta que tout ce qui l'intéressait était de développer de nouvelles machines ou de voir son niveau par rapport aux autres. Il n'a pas de temps à consacrer au vol de distance pour le plaisir.

Je continue de ne pas être d'accord avec lui et un jour ou l'autre dans une grande compétition son peu d'entraînement lui jouera des tours et le mettra au tapis, pour les résultats du moins !

Il apprend très vite, est adaptable et comprend très rapidement. Il est fana de technologie et adore aller aux limites. Il y a déjà 10 ans qu'il vole avec un carénage complet du pilote pour augmenter les performances. Notre dernière aile, l'Utopia, a été ainsi nommée par Brian car il a finalement accepté de construire le Millennium à condition qu'il n'y ait aucun compromis n'allant pas vers la performance.

Je critique Brian pour son manque d'entraînement mais j'ai moi-même très peu volé durant ces 10 dernières années. Il est tellement intéressant de le voir voler que cela me dissuade de pratiquer moi-même ! De plus il a une réserve inépuisable de récits de vol, chacun étant si détaillé à la minute près qu'il peut tenir le crachoir pendant des heures.

Le montage de l'Utopia est identique à celui du Millennium : une dizaine de minutes. Ensuite, il faut ajuster les carénages ce qui est un peu plus long...

comme au Wallaby après mon tas, j'étais très motivé et je gagnai toutes les manches restantes. Les deux jours de vol suivants conduisaient au même but appelé "Château Suzanne", un hôtel et un aérodrome entrés dans l'histoire de la Floride paraît-il. Construit dans les années 30, il était plein d'antiquités mais disposait aussi d'une superbe piscine ! Il y avait 41 miles à faire chaque jour, une petite distance en ligne droite à cause de conditions faibles et de nuages bas. Le 5^e jour, je ne mis qu'une heure et 18 mn, ce qui me replaça en tête du classement. Le second qui arriva en rigide avec son Exxtacy était Jim Zeiset, 44 minutes plus tard. Mais rien n'était joué jusqu'au dernier jour. Les meilleurs n'étant qu'à quelques points les uns des autres, tous pouvaient prétendre à la victoire. Le 7^e et dernier jour de la compétition fut la journée aux conditions les plus faibles que l'on puisse imaginer avec des bases entre 750 et 800 m ! Les premiers pilotes à s'être mis en l'air étaient déjà retombés et attendaient dans la file derrière moi pour repartir. Vers 14 h, je me fis remorquer à 600 m et rencontrai un thermique asthmatique déjà plein de deltas à 450 m. Je montai à 800 m tout près des nuages pour attendre la marque de départ et foncer vers le but. J'essayais de piloter subtilement avec le souci de faire la meilleure distance de ce jour impossible. Voler ensemble avec Manfred Ruhmer et Oleg Bondarchuk était la stratégie du jour et ensemble nous faisons la course pour monter à la base des nuages qui, en très peu de temps, était passée à 1 000 m.

L'ascendance était marquée par des nuelles et les zones favorables étaient peu éloignées les unes des autres. Dans ces petites conditions l'aile rigide est plutôt handicapée. Nous passions la majeure partie du temps à grimper et la différence qui apparaît entre deltas et rigides lors des grandes transitions ne sautait pas aux yeux. Je pouvais voler avec ces deux champions sans risquer d'être pénalisé car nous ne courions pas dans la même classe. Je n'avais donc pas à les battre. Nous fîmes miraculeusement le but et je passai la ligne quelques minutes avant Manfred pour gagner l'épreuve de la journée. Finalement 23 pilotes firent le but. Nous fûmes tous aidés par un vent arrière de 20 à 25 km/h.

Au total, l'Utopia a gagné 9 des 12 épreuves courues en 14 jours ainsi que le titre national américain.

Avec bonheur, j'en étais le pilote, très heureux de cette escapade en Utopia ! ●▲■

