

Mon premier essai avec le Millennium ne fut pas un gros succès. Par une belle journée chaude sur un décollage assez plat, à Tekoa, trop pressé

**Texte : Stewart
Midwinter
photos : Stewart
Midwinter, Brian
Porter, Hang Gliding.
Traduction : Noël
Bertrand**

**pour attendre
un bon cycle
thermique ou
un jour
meilleur, je
décollai. Mais**

**un bout de plume frotta par
terre. Quelques mouvements
de lacet furent suivis d'un
posé genre fracas...**

Bon, on se calme !

Bilan : le patin cassé et les 4 tubes de la cage plus celui longitudinal de gauche tordus. Comme preuve irréfutable de la capacité incroyable de ces cages à absorber l'énergie d'un choc, je n'avais pas la moindre égratignure ! Avec un peu de recul et

de réflexion sur l'incident, je constatai que c'était la seconde année consécutive que je rentrais au Canada après plusieurs semaines de parapente en Espagne puis que je crashais immédiatement une aile rigide à mon premier vol : un Swift en 97 et un Millennium en 98 ! Le vol de l'an dernier est pour toujours gravé dans ma mémoire, moment difficile où je vautrai le Swift dans une forêt sur le sommet du Mont Swansea, à Invermere. Je me suis alors permis quelques réflexions et conseils de prudence dans la presse anglosaxonne en 97 et je ne vais pas les répéter ici.

Grâce à l'excellent SAV de Bright Star, j'ai eu une cage de rechange dans la semaine et j'étais prêt à remettre ça le samedi suivant. Aidé par Kevin Caldwell, je repérai une pente-école. Il y avait environ 30 km/h de vent et je me limitai à quelques courses au sol avec l'aile pour ne pas risquer une turbulence à basse altitude.

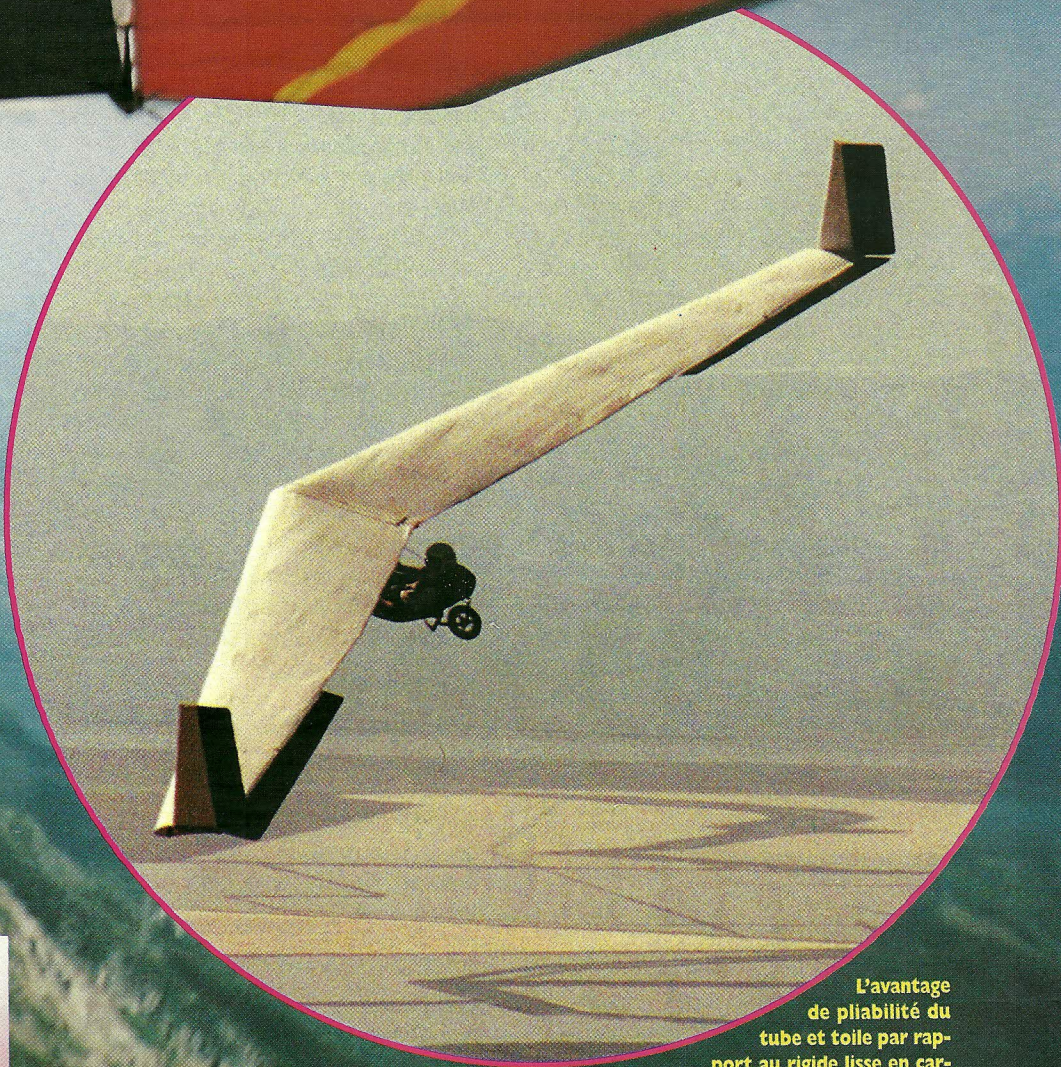
Succès

Le dimanche, retour à la pente-école mais avec un vent léger cette fois-ci. En fait, après avoir été un peu trop hardi la semaine passée à mon premier décollage, trop prudent j'attendis plus d'une heure le cycle parfait pour décoller. Quand il arriva, une bonne course déterminée avec une pression légère et vers l'avant sur le stick de contrôle et dès que l'aile eut assez de vitesse air, elle me prit franchement en charge. En l'absence de manche à air pour l'atterrissage derrière quelques arbres, je choisis de poser sur les roues. Je recommande au passage aux acheteurs de Millennium de prendre l'option roue avant très utile en remorqué ou pour les premiers décollages à pied. Après avoir refait le même vol dans

L'ENVOL DU MILLENNIUM

Qui est-ce ?

Stewart est canadien, grand passionné de vol libre sous toutes ses formes. Il détient les records de distance en rigide (Swift) dans son pays. Il participe à l'organisation de manches de la Coupe du monde parapente. Il était membre du jury FAI aux Championnats du monde parapente de Castejon de Sos. Stewart Midwinter, P. Eng. E-mail : Stewart.Midwinter@pipe.nova.ca (travail) ; midtoad@csi.com (domicile) Téléphone travail : (403) 290-7039, Fax : (403) 294-2936



L'avantage de pliability du tube et toile par rapport au rigide lisse en carbone/kevlar se paie un peu dans l'état de surface de l'extrados.

Vue de fond : photo prise le 3/08/98 en Millennium à 30 km au Sud de Golden, Colombie Britannique, durant le vol ici raconté. En gros, suivre la crête !

un second cycle identique il était acquis que je pouvais décoller en sécurité la machine. Le lundi 3 août, j'arrivai sur le décollage du Mont Seven pour y trouver les championnats de delta du Canada Ouest en pleine action ! Il y avait là plus de 30 ailes montées et la plupart des pilotes voulaient s'installer et jouer avec le stick. Je fis une impression favorable en démontrant que je pouvais descendre seul l'aile en la portant sans aide, ouverte, au travers de la zone de montage jusqu'au tremplin puis la décoller seul, toujours autonome. Merci tout de même à Ron Bennet resté près du nez de l'aile pour assurer au cas où. J'attendis un bon 15 km/h pour me donner les meilleures chances d'un décollage en sécurité. Je n'avais absolument pas envie de donner une mauvaise impression aux nombreux pilotes et spectateurs présents ! Après le décollage, me souvenant de mon dernier vol en montagne avec le Swift, mes yeux ne quittaient plus le badin, avant puis immédiatement après m'être installé dans le siège. Malheureusement mon bon décollage s'était déroulé dans un mauvais moment aérologique et je commençai par passer plus d'une heure sous la pente, essayant de rester en l'air en utilisant le dynamique d'un léger vent de vallée et quelques thermiques anémiques, tout ça avec une aile inconnue et en volant entre 40 et 60 km/h... J'avais du mal à sentir mes marques avec ma machine. A chaque fois que je me trouvais dans la branche du thermique face au relief et que le Millennium ne me semblait pas répondre au millimètre, j'avais un flashback sur mon sketch de l'an passé. Mes yeux se jetaient immédiatement sur le badin et je poussais sur le stick bien plus qu'il n'était nécessaire. Petit à petit je me contraignais à voler plus lentement entre 40 et 50 km/h pour me recalcr mentalement. Mais j'étais encore si perturbé à ce moment que je pensais aller me poser directement, vendre le Millennium et retourner voler en parapente. Par chance je ne céda pas à la tentation et je continuai à lutter.

Gagné !

Finalement je repassai au-dessus du décollage et pris ma photo pour un vol aller-retour déclaré à l'avance de 106 km. Dès lors, de nouveau dans le vol, la finesse supérieure du Millennium devint évidente par rapport aux ailes souples. A 3 000 m ASL je traversai d'un coup d'aile le Mt Seven et le canyon de Horse Creek, passant ensuite le Mt Kapristo puis sa crête principale en Face Sud. Le vol fut facile le long de ce relief jusqu'à mon point de virage. Là, je me retrouvai bas sur quelques rochers sur lesquels il y avait du Sud et des conditions très marginales. De temps en temps un boulet turbulent me décollait du

siège et m'imposait d'utiliser au complet le débattement des commandes en roulis pour essayer de rentrer dedans. Des thermiques complètement désordonnés mais forts. En fait c'était si turbulent que Barry Bateman passa sur le dos avec sa Moyes CSX à quelques kilomètres de là, ce qui explique que je ne le vis pas poser au sommet des montagnes. Il ne fut pas blessé mais s'offrit une sérieuse randonnée.

En 97 et 96, lors d'essais de circuits de ce genre en Swift, j'avais aussi trouvé de sévères turbulences dans ce même coin, vers Harrogate et, dans les deux cas, comme ici avec le Millennium, j'expérimentai sans vraiment le vouloir des effets d'oscillation rapide en tangage. Un peu comme si j'étais pendu au bout d'une corde secouée par le vent... Le recordman Martin Henry était aussi passé sur le dos par ici avec son HP AT 158 il y a quelques années. C'est la raison pour laquelle nous appelons ce passage "horreurgate" ! Durant ce temps, je remarquai quelques trucs. En accord avec Walter Taylor, il semblerait que le stick soit plus facile à actionner vers la gauche que vers la droite. Ainsi alors que le contrôle en roulis est bon, il me paraissait cependant plus facile de centrer le thermique dans le style planeur, en ovalisant, que dans le style delta, en inversant. De plus, par rapport au Swift, le lacet inverse à la mise en virage est réduit du fait des surfaces mobiles des winglets. Autre différence, due peut-être à la rigidité supérieure des commandes sur le Swift, j'avais une perception du pilotage plus précise sur le Swift que sur le Millennium, où je me sens moins en prise directe avec la machine. Mais il faut prendre en compte mon inexpérience de ce qui est définitivement un rigide différent.

Retour et atterrissage

A mon point de virage, un cumulus marquait l'ascendance et je fis la base à 3 400 m ASL. En arrivant sous le nuage, je me rappelai que l'ouverture simultanée des surfaces mobiles des winglets devait dégrader les performances. Je n'étais pas très sûr de savoir si cela était aussi efficace que les pleins volets sur le Swift. Bien que j'aie un compas, je refusai l'invitation au nuage. Mon retour fut sans histoire, les conditions faiblissant progressivement. En approche trop basse de la ligne d'arrivée, à quelques kilomètres, je rentrai dans un thermique

fort et étroit qui longeait la pente. Ça m'a permis de gagner suffisamment de hauteur pour boucler ces 106 km en 3 h 30. Avec une bonne altitude au-dessus de la vallée, je me dirigeai vers la rivière Columbia afin d'effacer les souvenirs noirs de mon ultime vol en Swift. D'abord je contrôlai la poignée du secours. Puis je vérifiai ma hauteur (1 000 m/sol) et je ralentis le Millennium. Je l'inclinai alors de 20° et doucement je tirai le stick. L'aile ralentit, décrocha et ensuite tourna rapidement sur elle-même en lacet, piqua du nez et partit logiquement en vrille. Après un ou deux tours, j'avais vu ce que je voulais voir. Je poussai sur le stick en le regardant bien pour être sûr qu'il était en avant et non pas un peu plus tiré vers l'arrière ! Le Millennium



L'ENVOL DU MILLENNIUM

stoppa net la vrille et reprit progressivement sa vitesse de vol. Ce retour franc et rapide au vol normal se montra très rassurant. Savoir comment et quand un aéronef entre en vrille participe à la définition de son domaine de vol et est une bonne chose à connaître par le pilote pour ne pas avoir de surprises ! J'avais essayé de mettre mon Swift en vrille à plusieurs reprises et je n'y étais pas parvenu tant il y était résistant. Aussi quand cela m'arriva en montagne, je n'y étais pas bien préparé. La vrille du Millennium n'est pas très violente, à l'image de celle que l'on fait avec certains planeurs que j'ai pilotés. En conditions calmes du



En haut : Une fois épaulé, le Millennium s'allège et se contrôle facilement au stick ! Ici, Richard Parzoch avec le n°4 de la présérie !

Dessous : Version deltiste du Millennium. Elle sera sans doute fabriquée en série par Wills Wing, une référence.

Brian Porter, gourou du Swift et Champion du monde classe rigide, n'a pas tardé à caréner son nouveau Millennium. Profiler le pilote est le seul moyen de tirer la performance optimale d'un rigide.

matin, c'est le plaisir de la voltige surtout avec une rotation dans l'axe quasi-vertical ! Au bout de 5 h de vol, je décidai de me poser au terrain delta officiel de Nicholson. Je me sentais assez en confiance pour l'essayer avec le Millennium. Les surfaces mobiles des winglets se montrèrent efficaces pour dégrader mes performances, un peu trop car finalement je fus court d'une centaine de mètres ! J'atterris sur les roues car le vent était calme.

Alors que mon chauffeur me tendait une bière fraîche, je pliai l'aile seul, la chargeai moi-même sur le toit de l'auto. De petits cumulus s'éteignaient sur un Mt Seven rougeoyant dans les lumières du soir. Je pris conscience que mes peurs initiales de voler sur cette machine avaient disparu. En plus, j'avais la satisfaction d'avoir réalisé un 106 km en aller-retour au premier vol. Et ni mon décollage ni mon atterrissage n'avaient endommagé la moindre pièce d'aluminium ou de composite ! Le bonus...

Pour finir

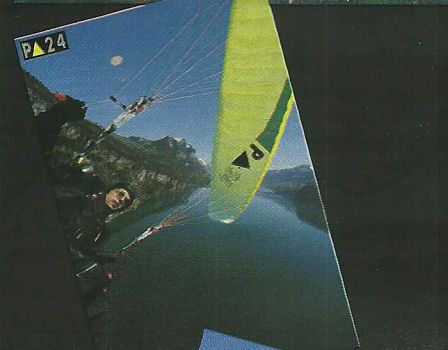
Bright Star a conçu une aile superbe, très ressemblante au Swift mais s'adressant à une clientèle plus large. Il est enthousiasmant de voir des gens chercher et réussir sans copier qui que ce soit sur des voies originales. Le Millennium n'est pas une aile souple mais pas un planeur non plus. C'est un compromis unique qui allie avec le carénage complet des performances de très haut de gamme avec les avantages de pliability et de facilité de gestion d'un delta. Il existe aujourd'hui une version équipée d'un trapèze pour ceux, souvent issus du delta, qui veulent voler couché-ventre. ●▲■

Mise au clair

Il se dit dans le microcosme du rigide que le Millennium de Brian Porter a cassé en vol au cours d'une compétition. Vol Libre a enquêté. Il ressort de ces investigations que Brian avait manqué un décollage par vent de travers quelques jours plus tôt à Slide Mountain dans le Nevada ce qui n'avait provoqué apparemment que quelques dégâts mineurs à la cage, rapidement réparés. Mais Brian, sans que cela soit visible, avait aussi endommagé la plume. Lors d'un plané final au but à 90 km/h durant la compétition, le capotage de bout d'aile s'est détaché du D-tube délaminé et l'élévonn a commencé à flapper. Là, par sécurité, Brian a immédiatement décidé de jeter son secours et s'est posé sans encombre.

PARATECH

NE BALANCEZ PLUS ENTRE PERFORMANCE ET SECURITE



Nouveaux prix
+ remise
printemps
-10%

PA 24 - PA 42 - PA 7
LA PERFORMANCE ET LA SECURITE

PARATECH - VLD

FRANCE

• PARATECH/VLD Tél : 01 46 72 74 60, Fax : 01 46 58 97 52

PARIS

• VLD Tél/Fax : 01 45 42 09 19

• LA BELLE IDEE Tél : 01 60 22 56 52, Fax : 01 60 22 52 20.

OUEST

• DISTANCET Tél : 05 49 36 10 62.

PYRENEES

• SOARING Tél : 05 61 79 29 23, Fax : 05 61 79 23 22.

• PASSION'AILE Tél : 05 62 66 18 06, Fax : 05 62 66 18 66.

LANGUEDOC

• ENVOL Tél/Fax : 04 67 73 73 48.

• AILES PASSION Tél : 05 65 61 20 96, Fax : 05 65 60 04 59.

COTE D'AZUR

• CUMULUST Tél/Fax : 04 93 38 25 92.

• ENVOL SIGNEST Tél : 04 94 80 86 13, Fax : 04 94 90 82 14.

ALPES DU SUD

• VLD SUD Tél : 04 92 54 05 65, Fax : 04 92 54 05 66.

• ENVOL Tél : 04 92 35 15 24, Fax : 04 92 35 30 81.

JURA/ALPES DU NORD

• POUPET V.L. Tél : 03 84 73 04 56, Fax : 03 84 37 93 44.

• PEGASE Tél/Fax : 04 79 44 21 80.

• OXYGENE, Tél : 04 79 63 51 65, Fax : 04 79 63 50 43.

VOSGES

• BOL D'AIR Tél : 03 29 25 62 62, Fax : 03 29 25 64 19.

REUNION

• PARAPENTE REUNION, Tél : 0262 24 87 84, Fax : 0262 24 87 15.