



Le nouveau système de déploiement électromécanique assure une ouverture symétrique des ailes rigides en 7 secondes.



Le fumigène met en évidence la trajectoire positive d'Yves Rossy.



C'est parti pour un vol de 6 mn 30.

JetMan, le retour !

■ Yves Rossy est de retour avec son aile rigide de grande envergure et ses petits réacteurs, qui sont désormais passés de 2 à 4. Qu'est-ce ça change ? Il remonte ! 700 mètres de gain d'altitude et plus de 6 minutes de vol obtenus récemment à Ampuria, dès son premier essai ■

Cela faisait un bon moment que nous n'avions plus entendu parler d'Yves Rossy et de son aile géante, exactement deux ans. Dans le ParaMag n°209 (édition d'octobre 2004), nous avons largement décrit le matériel et la tech-

nique mise au point par ce Suisse de 47 ans, pilote de ligne, ancien pilote de Mirage, passionné de sports aériens et de parachutisme.

Ces deux dernières années, Yves Rossy a travaillé (durant ses loisirs...) pour améliorer l'aérodynamique de son aile. «Les résultats étaient encourageants, explique-t-il, mais j'ai perdu en stabilité. J'ai subi des oscillations par l'avant, des passages en vrille dos, j'ai même été obligé de tout larguer. Et puis il y a eu pas mal de casse...»

Après avoir réparé l'aile, Yves est reparti cette année sur l'ancienne aérodynamique et il s'est décidé à explorer une autre piste en augmentant la puissance : 4 réacteurs au lieu de 2. Grâce à son sponsor JetCat (fabricant de réacteurs type modèles réduits), les performances ont également été améliorées dans ce

domaine. Il a installé sous son aile 4 réacteurs de 22 kg de poussée chacun, ce qui donne au total 88 kilos de poussée. «C'est beaucoup... Si tu mets ça sur un kart, ça donne une accélération de Formule 1.»

Au total l'ensemble homme et matériel pèse maintenant 145 kilos. Les premiers sauts tests ont été effectués avec des réacteurs en bois et des sacs de sable pour simuler le poids du carburant. «Avant, je construisais beaucoup et je sautais peu, j'ai décidé de prendre le problème dans l'autre sens et de procéder à des essais en vol à chaque étape.» Les tests du nouveau système de déploiement électromécanique qui assure une ouverture symétrique des ailes rigides en 7 secondes se sont montrés également satisfaisants.

Le 28 septembre dernier à Ampuriabrava, le moment était venu pour le premier saut avec les 4 réacteurs : «J'ai démarré les réacteurs sur le marchepied du Pilatus, à 3500 mètres, et je suis parti. J'ai déployé mes ailes et je suis d'abord resté en vitesse rapide et en légère descente pour assurer la stabilité. Puis j'ai gentiment augmenté ma puissance, ne sachant pas exactement ce que ça aller donner... J'étais un peu tendu en pensant aux 88 kilos de puissance. C'était stable... À 2800 mètres, j'étais en vol horizontal avec la moitié de la puissance. J'ai continué à mettre les gaz... Et je suis remonté à 3500 mètres ! Je n'en croyais pas mon alti. Le Pilatus me sui-

vait difficilement, à 100 nœuds et 1000 pieds en montée, il était derrière moi et il n'y avait que 2 personnes à bord : le pilote et Bruno Brokken qui filmait et faisait des photos. J'ai alors testé un peu la mobilité sans prendre trop de risques pour ce premier vol. Mon premier but était atteint : voler stable en montée. Je suis ensuite redescendu à 3200 mètres pour remonter une nouvelle fois à 3500. J'ai pu voler ainsi 5 minutes 20 réacteurs allumés, le vol total a duré 6 minutes 30. À 2500 mètres, c'était l'extinction des réacteurs puis le vol plané en direction du terrain, avec 15 kilos de fuel et de fumigène en moins, jusqu'à 1700 mètres pour l'ouverture du parachute et l'atterrissage sur le terrain, en douceur.»

Yves n'a pu faire qu'un seul essai dans cette configuration car l'activité du centre d'Ampuriabrava battait son plein durant cette période, avec notamment l'Airspeed Challenge (voir reportage dans cette édition). Mais l'essai est plus que concluant.

D'autres sauts sont prévus au début du mois de novembre, durant une période plus calme, toujours à Ampuria. Yves envisage maintenant des vols événements qui seront organisés en Suisse et dans les Alpes, avec les médias. Il envisage de se faire filmer depuis le sol, en train de remonter dans un relief.

Des petites améliorations restent toujours à apporter, notamment avec des réacteurs plus puissants. Comme le carburant se consume au fur et à mesure du vol, le rapport poids/poussée est important. «Avec mes prochains mini-réacteurs, après 2 minutes de