

SILENT 2 :

C'est le lundi 1^{er} septembre que j'ai enfin pu essayer à Grenoble-le-Versoud, le motoplanneur ULM à dispositif d'envol incorporé Silent 2 d'Alisport. Une excellente petite machine !

UNANIMITÉ

Luigi Bertocini m'avait embarqué en venant d'Italie le vendredi, lors du convoyage du Silent 2 en remorque depuis Cremella vers le salon ULM de Blois-Onzain où nous devions présenter cette nouvelle version avec aile elliptique de 13 m. Pendant les deux jours de ce salon, 30 et 31 août, l'appareil a soulevé un fort intérêt et de nombreux pilotes (avion, ULM, delta, planeur) sont venus admirer le Silent 2. C'est Luigi qui a fait les présentations en vol, et, vu la forte activité en vol lors du salon ainsi que les démonstrations pratiquement ininterrompues au sol, je n'ai pas pu essayer l'appareil.

Fort heureusement, la météo était correcte lors de notre arrivée vers midi à Grenoble, où Luigi devait me déposer sur son chemin de retour en Italie. Cap sur le terrain du Versoud (LFLG) et je me rappelle, en trouvant le club planeur fermé, que nous sommes le 1^{er} septembre. Il n'y a donc plus de permanence le lundi... Pas grave, on n'a pas besoin de remorqueur !

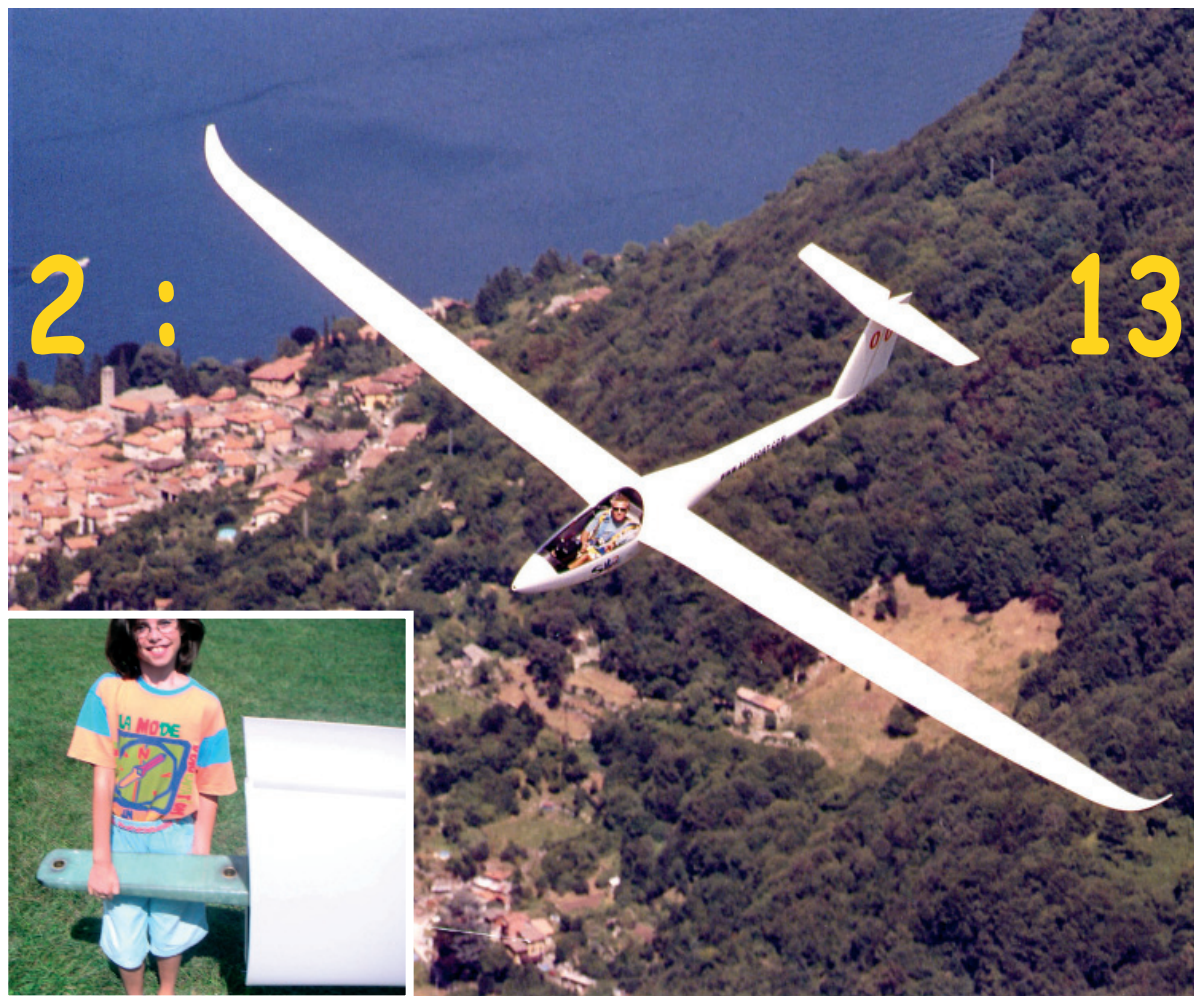
Luigi et moi montons le Silent 2, une opération facile de 10 à 15 mn et, après avoir obtenu l'accord de la tour de contrôle, l'emmenons en piste 04 herbe.

Michel Delamarre que j'avais prévenu au dernier moment de notre passage, nous rejoint.

Luigi me forme en détail sur les procédures de sortie pylône et atterrissage. Ce n'est pas compliqué en soi, mais je n'ai jamais piloté de planeur à moteur rétractable.

Mon expérience des motoplanneurs se

Silent 2 prêt à décoller au Versoud (38). Notez l'hélice monopale, un très bon choix à bien des points de vue.



borne au SF28, il y a 20 ans, et à l'ULM Lambada que j'ai eu le plaisir de convoier à Ouarzazate depuis Grenoble, en février dernier, avec Didier Chevalier. Sur ces deux appareils, avec Didier Chevalier. Ayant piloté divers planeurs à volets, la commande de courbure des flaperons ne me pose pas de problèmes particuliers. Contrairement aux planeurs à volets de courbure, inutile de démarrer avec les volets en négatif et le décollage s'effectue en positions + 6° directement, la manœuvrabilité étant bonne dès l'accélération.

PREMIER VOL

Je mets en route le moteur (sécurité, verrière fermée, contact, pompe, démarreur), et fais d'abord un petit tour de manège au sol, Luigi tenant le bout de l'aile, pour me rendre compte de l'effet de la commande des gaz. Comme la roulette de queue est couplée à la dérive, le Silent 2 est très manœuvrable au sol. Je coupe le moteur, révisé les procédures encore une fois, puis c'est parti. Démarrage moteur, je laisse un peu chauffer, la tour me donne l'autorisation de décoller.

Mise de gaz progressive, le Silent 2 roule, contrôle immédiat en roulis. Pleins gaz et manche bien en arrière ou je pique du nez avec la poussée. Le Silent 2 décolle en 150 m. Selon la procédure, je garde les gaz à fond jusqu'à une altitude de sécurité de 100 m, puis réduis à 6 000 tours. Il monte bien, à environ 2,5 m/s. Le vario remue pas mal à cause du souffle de l'hélice. Il me semble étrange d'avoir à penser moi-même au circuit "anti-bruit" au décollage du Versoud au lieu de laisser ça au pilote remorqueur !

A 600 m/sol, côté Est du terrain, Belledonne, je coupe le moteur : arrêt pompe, attente arrêt hélice, sortie de la butée de calage hélice par le levier à main gauche, quelques coups de démarreur pour aligner l'hélice en face des trappes. Je rate la première tentative et dépasse la position de rentrée que j'observe dans le petit rétroviseur. Deux coups de démarreur de plus, puis j'actionne l'interrupteur de descente pylône, et rentre la butée de calage hélice après que les trappes soient refermées. Je bascule le levier de verrouillage des trappes à main gauche, positionne les volets à 0°. J'ai perdu 50 m. Ça y est, c'est un vrai planeur !

Et là un régal. J'enroule une petite ascendance, + 4°, 80 km/h, je serre + 6°, 90 km/h. J'ai tendance à mettre un peu trop de pied au début (peu de lacet inverse avec 13 m d'envergure). Le Silent 2 se centre bien. Je monte à 800 m/sol, quitte l'ascendance, et procède à une sortie moteur : Volets + 6°, déverrouillage trappes, sortie pylône, vérification que la butée de calage est rentrée, pompe, démarreur. Le moteur repart tout de suite. Remise de gaz progressive, je monte vers 900 m, nouvel arrêt et rentrée du pylône.

Je m'amuse à raccrocher des petites ascendances et spirale avec une buse. Je monte au plafond sous des barbules à 1 600 m/sol. Là, essais de transition. A 150 km/h affichés, le vario pneumatique indique - 2.7 m/s. Cela semble cohérent avec la polaire publiée qui donne - 2.5 à 164 km/h. A cette vitesse-là, le Silent 2 est assez sensible en lacet. Luigi m'avait prévenu. C'est un ultra-léger. Pas de mouvements brusques comme je pourrais en avoir l'habitude avec mon DG300. Bonne restitution en rentrant les volets. On peut aussi le contrôler facilement avec les volets pour voler "en dauphin".

Je quitte Freydières, au pied du Grand Colon, à 1 800 QNH et traverse vers le St-Eynard où j'arrive au-dessus de la crête à 1 500 m QNH.

13 MÈTRES de BONHEUR !

■ Texte : Olivier Dancer
Photos : Olivier Dancer,
Alisport ■

Ci-dessus : Une belle allure pour ce planeur ULM de 13 m, aile elliptique aux winglets esthétiques qui gagne en performances sur le Silent classique.

En médaille : Emma, 10 ans peut parfaitement porter l'aile du Silent côté lourd, à l'emplanture !

Ci-dessous : Le train monotrace reste fixe.

J'avance vers la Dent de Crolles et le Plateau des Petites Roches, St-Hilaire, à 1 400 m QNH, puis reviens vers les falaises du St-Eynard où je remonte sans problème. Michel m'appelle à la radio pour me dire que Luigi s'impatiente car il a encore de la route à faire pour rallier Milan...

ATERRISSAGE

Je sors donc à regret les AF et me dirige vers le terrain du Versoud en faisant des essais en position "landing" pour visualiser la pente et évaluer l'efficacité des AF. Circuit classique avec verticale tour pour rejoindre la vent arrière planeurs. Je l'amène en finale à 90 km/h. Les AF sont efficaces et permettent bien de contrôler la descente. Je touche comme prévu à l'entrée de piste puis roule jusqu'au droit de la remorque. Le Silent 2 reste bien contrôlable jusqu'à la fin du roulage.

On démonte le Silent 2, une aile ne pèse que 30 kg, et même ma fille Emma (10 ans 1/2) peut la porter à l'emplanture !

Je propose à Luigi d'accrocher la remorque contenant mon DG300 et de me laisser celle avec le Silent 2. Il me dit gentiment que ce n'est pas possible. Merci à Luigi de m'avoir laissé essayer ce superbe appareil, et d'avoir été en panne de batterie sur sa VHF portable, ce qui l'a empêché de me rappeler au sol plus tôt.

POUR FINIR

Tous les avantages du Silent 2, autonomie, réglementation ULM, permettent d'envisager

DONNÉES TECHNIQUES

ALISPORT SILENT 2

Performances constructeur

Décrochage en lisse	< 65 km/h
Vitesse de manœuvre (VA)	150 km/h
Vitesse maxi VNE	220 km/h
Finesse maximum	39 à 90 km/h
Vz minimum	0.60 m/s à 85 km/h
Distance de décollage	140 m dur, 170 m herbe
Distance atterrissage	100 m
Taux de montée au moteur	2.5 m/s
Moteur Alisport "A302efi" 28 cv monocylindre, refroidi par air avec masselottes d'équilibrage, échappement accordé, injection électronique, démarreur électrique, hélice monopale.	

Données techniques

Envergure	13 m
Longueur	6.35 m
Hauteur	1.25 m
Allongement	19.2
Surface	8.8 m ²
Forme en plan	Elliptique avec winglets
Profil	IMD 050 (16 %)
Poids vide sans carburant	175 kg
Charge maxi	105 kg
Poids maxi au décollage	300 kg
Facteurs de charge de l'aile	
	+4.6 g / -2.65 g (VA 150 km/h)
	+4.0 g / -1.5 g (VNE 220 km/h)
Charge alaire	34 kg/m ²
Flaperons	L +5° 0° -5° S
Aérofrenns	classiques
Réservoir	20 l dont réserve 5 l
Consommation	5 l/h à puissance 75 %

Prix

Sans instrument ni remorque :

Silent planeur pur : 23 050 €

Silent In (le même à moteur) : 35 250 €

Silent 2, 13 m, ailes elliptiques, à moteur : 39 450 €

Silent-AE1 moteur électrique : 52 650 €

Planeur Silent 2, moteur à injection inclus, 47 340 € TTC, remorque fermée : 7 920 € TTC

Planeur livrable en kit :

Silent planeur pur, kit : 16 250 €

Silent 2 ailes elliptiques pur, kit : 19 410 €

Silent moteur, kit : 24 950 €

Silent 2 ailes elliptiques moteur, kit : 29 170 €

Site : www.alisport.com

REVENDEURS EN FRANCE : Nord de la France, M. Yurek

Rachanski, Courriel : yurek.rachanski@wanadoo.fr,

Tél : + 33/(0)3 88 31 17 74, Fax : + 33/(0)3 88 31 17 74

SUD FRANCE ET OUTRE-MER : M. Olivier Dancer, Delta

Omega, Courriel : alisport@delta-omega.com, Tél : +

33/ (0)4 76 59 77 30, Fax : + 33/ (0)4 76 59 78 11

une vraie pratique du vol à voile sans les contraintes habituelles de l'aviation certifiée. Ses performances sur le papier doivent permettre d'effectuer de bons circuits : finesse 39 à 90 km/h, Vne 220 km/h ! A 55 260 €, remorque comprise, la négociation pourrait se compliquer avec le banquier... ■■■