



## J-170 L'ULM AUSTRALIEN



**TECHNIQUE**  
L'hélicoptère ULM



**CARNET DE VOL**  
Convoyages

**PILOTAGE**  
La navigation

**ACTUS**  
Thielert en crise  
L'ADM 40 Simba

MAI 2008

M 01153 - 638 - F: 5,95 €

DOM avion : 8,90 € - DOM surface : 7,10 €  
CH : 10,50 FS - Can. : 10,50 \$ C - Belg. : 6,80 €





# LES AVENTURES DE LADY ALBATROS ET DE WIDGEON LE

**Un Grumman Albatross aménagé en caravane de camping : on a souvent fait moins original pour partir à la découverte de l'Amérique des lacs et des rivières...**

**P**our les vacances au long cours, il y a la façon européenne : la voiture est devant et tire la caravane. Puis il y a la façon américaine de base : la caravane, en l'espèce un gros *motor-home*, est devant et tire la voiture qui sert pour aller au McDo durant les escales. Et puis il y a l'autre

façon américaine, un peu plus évoluée : la caravane qui vole. C'est le système choisi par Julie et John Fetcko et leur petit corniaud, genre saucisson à pattes, prénommé Widgeon (comme l'amphibie de Grumman, vous avez tout compris). Widgeon a le poil ras et le pot d'échappement un peu près du gazon, mais comme toutes les

petites bêtes de son espèce, il est courageux et tenace. Il court tant qu'il peut derrière la voiturette de golf de sa maman qui peut alors s'extasier sur sa forme olympique. Mais revenons à notre caravane qui vole.

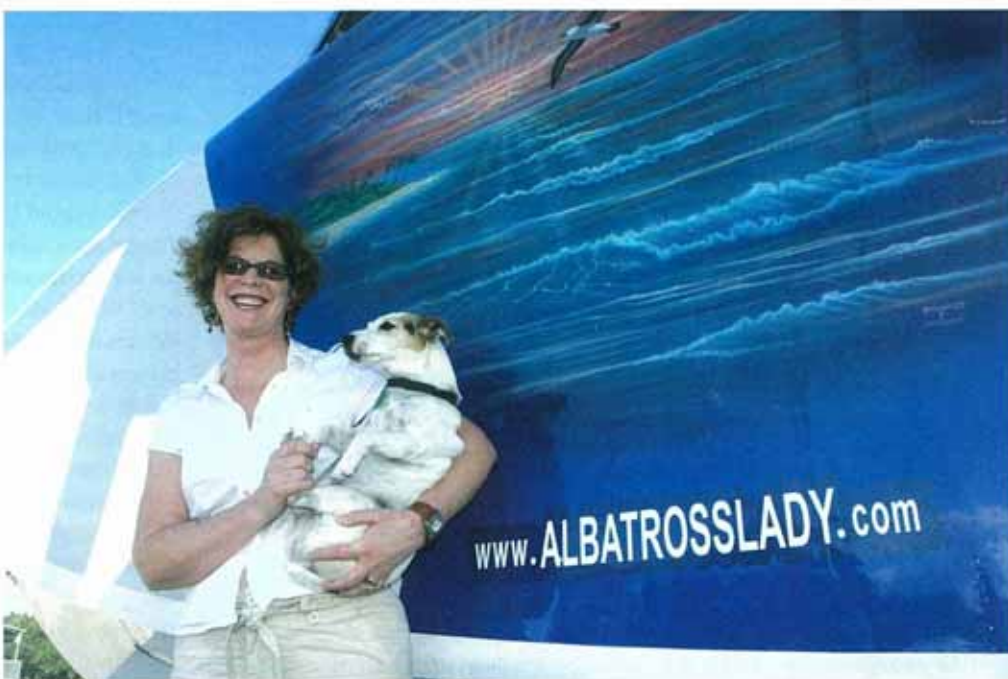
## 15 000 heures de travail

En 1996, John et Julie décident de changer de vie. Après avoir passé de nombreuses années à sillonner les côtes américaines à bord de leur bateau de 15 mètres, ils sont convaincus qu'il leur faut changer de dimension.

« Nous adorions aller de place en place pendant les vacances, mais à la longue nous avons trouvé que le bateau était trop lent » raconte Julie, alias *Albatross Lady*, en surveillant Widgeon du coin de l'œil. Des fois qu'un crocodile voudrait en faire son goûter... « Nous voulions pouvoir nous déplacer par la voie des airs, nous poser le soir n'importe où et camper dans la nature. L'amphibie était l'appareil idéal pour ça ». John, pilote confirmé, rêvait d'avoir un *Albatross*. Parce qu'on est aux États-Unis, il lui suffit alors de vendre son bateau, de ras-



# S CHIEN



sembler ses économies et de s'acheter l'avion de ses rêves. Un bel amphibie de dix tonnes, avec suffisamment d'espace à l'intérieur pour se déplacer sans se cogner la tête, avec des reverses sur les hélices pour s'échouer en marche arrière sur les plages et sauter sur le sable blanc par la porte arrière sans se mouiller les genoux.

« Fin 1996, nous avons vu une publicité d'Ernie Martin qui avait un Albatross à vendre dans l'Idaho. Nous sommes partis voir l'avion qui était en bon état. On l'a acheté l'année suivante... » résume Julie.

L'appareil a été construit en 1951. Il a volé sous les couleurs de l'US Air Force, participant notamment à la guerre de Corée au cours de laquelle il sert au sauvetage en mer des pilotes alliés. Au milieu des années 1960, il revient chez Grumman pour y être modifié en avion de lutte anti-sous-marin. Il reçoit un radar de recherche en mer, une perche rétractable de détection des anomalies magnétiques (MAD) pour la détection des sous-marins, des points d'emport sous les ailes pour des

charges offensives (torpilles, grenades sous marines...) et un orifice de largage des bouées sonores. On profite du grand chantier pour changer également son nom : il faut désormais parler d'un HU-16B-ASW ou SHU-16B. « Seulement 37 Albatross ont été modifiés de la sorte » précise John. « Notre avion a même été prêté au Chili pendant quelques années, avant d'être rendu aux États-Unis ».

Lorsque l'avion est repéré chez Ernie Martin, il est encore porteur de bon nombre d'équipements mi-

litaires. Il faudra cinq ans de travail pour en faire un avion de loisir, une véritable chambre d'hôtel flottante et volante... Tous les équipements militaires ont été démontés et remplacés par une cuisine moderne avec four, réfrigérateur, une petite salle d'eau avec WC, douche et lavabo, un salon et des canapés-lits. Moins visible mais tout aussi important, l'avion a également été équipé de l'air conditionné, d'un chauffage et d'un réseau électrique en 110 V. Environ 15 000 heures de travail ont été nécessaires à



## → Mille sabords !

Les pièces détachées sont disponibles en grand nombre pour les *Albatross*. Des stocks existent encore chez Grumman à Saint-Augustin et chez différents distributeurs. Mais cela ne diminue en rien l'appréhension de la panne...

« Chaque fois que nous partons pour plusieurs semaines, nous nous disons que nous aurons une panne au plus mauvais endroit et au plus mauvais moment » raconte Julie Fetcko. « Nous avons connu notre première panne gênante sur l'eau l'été dernier, et bien entendu ça c'est passé dans des circonstances très embarrassantes. Nous devions venir chercher un bonhomme qui nous avait loué l'appareil pour une heure ou deux, c'était son cadeau d'anniversaire. Nous nous posons sur le lac Michigan face à sa maison. On coupe un moteur, juste le temps de l'embarquer. Et bien entendu, le moteur ne repart pas : problème de démarreur. En se focalisant sur ce moteur on en vient à ne plus voir le vent qui commence à souffler, l'avion qui dérive, la jetée qui se rapproche dangereusement... On se précipite pour jeter les ancres et on finit enfoncés dans la vase. Il a nous a fallu deux jours de travail pour réparer le moteur. Nous avons fait venir les pièces, un mécanicien pour aider John. Il leur a fallu travailler suspendu sous la nacelle, au-dessus de l'eau. Quand le moteur a été réparé, on a fait venir un petit remorqueur pour nous décoller de la vase. La peinture de la coque en avait pris un coup... Cette expérience a été une très bonne leçon pour nous. Nous n'oublierons jamais que l'arrêt d'un moteur sur l'eau n'est jamais anodin »...

## → Le Grumman Albatross

Satisfaite des performances affichées par le Grumman Goose, mais soucieuse de mettre en service un appareil plus puissant pendant la Seconde Guerre mondiale, l'US Navy demanda à Grumman d'étudier un amphibie plus grand avec un meilleur rayon d'action. L'avionneur proposa en 1944 son projet G-64, capable d'accueillir un équipage de quatre personnes et une cabine capable d'accueillir dix passagers ou 5 000 livres de fret. L'appareil, appelé *Albatross*, devait également pouvoir emporter des charges externes sous les ailes. Sur un appareil aménagé au cours des années 1990, ces points d'emport ont d'ailleurs servi à transporter des *jet-skis* protégés par des carénages. Très chouette ! Le prototype commandé par la Navy vole pour la première fois en octobre 1947. La production est rapidement lancée, donnant naissance au UF-1 *Albatross*. Arrivés trop tard pour participer à la dernière Guerre mondiale, ces appareils seront toutefois longuement utilisés lors des conflits de Corée et même du Vietnam. L'expérience accumulée avec les UF-1 mena à plusieurs modifications (en particulier l'accroissement de la surface alaire et de la dérive, ainsi que la modification du bord d'attaque) qui donnèrent naissance à l'UF-2 en 1955. Ces appareils se distinguaient également par leur capacité à évoluer indifféremment sur l'eau, sur terre ou sur la neige, dans ce dernier cas grâce à la présence d'un ski rétractable placé sous le redan, ce qui en faisait des « *triphobians* ». Impressionnée par les performances de l'avion, l'USAF en commanda 305 exemplaires, pour la plupart destinés à l'Air Rescue Service. Ces avions furent appelés SA-16A et B, puis UH-16A et B. D'autres avions furent également utilisés par les US Coast Guards. La version anti-sous-marin, SHU-16B, entra en service en 1961. Dix ans plus tard, l'appareil connaissait une ultime version avec le G-111, conversion réussie des appareils militaires en avions de ligne. 57 *Albatross* furent rachetés à l'armée et une douzaine modifiés et achetés par Chalk Airlines. Il y a une dizaine d'années, près de cent *Albatross* sur les 487 fabriqués portaient encore une immatriculation civile américaine, et une trentaine étaient encore en état de vol.



ce chantier. L'avion est bien équipé mais il reste relativement léger. La masse à vide est de 22 000 livres (9,98 t), pour une masse maximale au décollage de 33 500 livres (15,2 t). La charge utile appréciable permet de prendre le maximum de carburant, soit 1 075 gallons (4 069 litres).

« L'*Albatross* est plus confortable qu'une chambre d'hôtel » s'enthousiasme Julie. « À ceci près que lorsque j'en ai la possibilité, je préfère tout de même utiliser la salle de bain à terre quand on rend visite à des amis. Mais on aime bien dormir dans l'avion. Ça bouge un peu, mais pas plus que sur un bateau. Quand le vent souffle et qu'on est au mouillage, on reste parfois un peu tendus, prêts à bondir pour mettre en route si on sent que l'avion commence à dériver »... Revers de la médaille, l'*Albatross* évoluant sur les plans d'eau, a le don d'exciter les marins d'eau douce, amateurs de *jet-ski* et de hors-bords. Parce que l'alcool est strictement interdit sur les routes, les Américains ont un peu tendance à se rattraper sur l'eau.

« On doit parfois faire face à des comportements dangereux » reconnaît Julie. « Les types arrivent à pleine vitesse avec leurs engins, font des vagues devant notre étrave, essaient de faire la course avec nous quand on taxi. J'ai même vu un jour un *jet-ski* passer entre le moteur et le ballonnet extérieur. On les repère vite les fous... je vais d'ailleurs finir par m'acheter un mégaphone »... John et Julie ont acheté leur *Albatross*

pour sillonner l'Amérique et vivre à bord pendant deux ou trois mois chaque été. Ils accumulent environ 200 heures de vol bon an mal an.

« Nous participons aussi à de nombreux rassemblements, particulièrement au *San N' Fin* pour lequel nous avons remporté le prix du "best flying yacht" en 2004 » explique Julie. « Entre chaque rendez-vous, on se promène et on va de lac en lac... On écume principalement les plans d'eau de la côte Est, mais nous avons poussé une année jusqu'à Seattle sur la côte Ouest ».

L'avion n'est jamais utilisé en mer pour limiter les risques de corrosion. La maintenance deviendrait rapidement hors de prix, même avec un entretien préventif soigné. Autre sujet douloureux, le prix du carburant qui a presque triplé en l'espace de quelques années.

« Quand le gallon d'Avgas était à 1,80 \$, nous pouvions encore nous permettre de fréquenter les rassemblements pour le seul plaisir de montrer l'avion au public. Maintenant que nous sommes presque à 5 \$, nous profitons des meetings pour échanger notre participation contre un peu de carburant. De quoi voler jusqu'à l'airshow suivant, et ainsi de suite... »

## Amerissages indolores

Dans le civil, Julie Fetcko est agent immobilier. Elle est aussi, à sa connaissance, la seule femme au monde avec une qualification valide



Ci-dessus :  
• L'entretien demande un peu de gymnastique.

sur Grumman Albatross. Elle est l'Albatross Lady.

« J'ai commencé à piloter en 1991 » raconte-t-elle. « Je suis aujourd'hui qualifiée monomoteur et multimoteurs, avions terrestres et amphibies. Mais lorsque nous avons acheté l'Albatross, je ne pilotais encore que des monomoteurs. J'ai alors passé simultanément ma qualification multimoteurs et amphibie sur un Seabee. C'était en janvier 1997. Le mois suivant, nous sommes partis avec un ami, Bill da Silva et son Albatross d'Atlanta à Boulder-City dans le Nevada, haut lieu du rassemblement annuel des Albatross sur le lac Mead. Avec Bill, nous avons mis à profit le déplacement sur deux jours pour nous entraîner sur l'avion. Je pense que l'on a bien dû se poser sur tous les lacs que l'on

a croisés. John était déjà qualifié multimoteurs, mais pour nous deux l'Albatross a été une découverte ».

Pour John et Julie, l'Albatross est un gros avion qui représente une marche énorme depuis le Seabee. « On avait l'impression dans les premières heures qu'il y avait beaucoup de choses à faire dans le poste. C'est vrai qu'on peut se débrouiller tout seul en croisière. Mais en cas d'urgence, cela devient vite compliqué, il faut vraiment quatre mains ». L'Albatross dépassant les 20 500 livres, la FAA impose de repasser un test chaque année pour garder la qualification de type valable. Chaque pilote doit effectuer un test très complet, passant en revue toutes les procédures d'urgence, en compagnie d'un inspecteur de la FAA.

« À l'usage, on s'aperçoit que l'Albatross est un avion très confortable dans le poste de pilotage, et que plus l'amphibie est gros, plus il est facile à piloter parce ses réactions sont moins vives » poursuit Julie Fetcko. « Pour autant l'Albatross n'est pas un avion pataud : il est précis aux commandes, bien équilibré, il croise à 160 nœuds et c'est un vrai plaisir de le piloter. L'appareil se débrouille aussi très bien en vol sur un seul moteur. Nous avons eu un jour une panne sur le moteur tribord dont le carburateur venait d'être changé. Le moteur s'était mis seul à la puissance maximale et ne voulait plus en varier. On a donc été obligé de le couper et de se poser sur le seul moteur gauche, ce qui s'est très bien passé. La difficulté vient de la très grande dérive, qui peut agir comme une voile en cas de vent de travers. Pour le reste, c'est un

avion très sain, très doux : on se pose à terre à 85 nœuds. Sur l'eau, on est un peu plus lent. Un amerrissage bien fait ne se sent absolument pas sur cet appareil. On ne sent pas le contact avec l'eau, mais on réalise qu'on a améri en sentant la décélération sur l'eau. John et moi avons en fait plus d'amerrissages que d'atterrissages à notre crédit, nous sommes tout le temps sur l'eau en été... » John affiche aujourd'hui 3 400 heures de vol, dont 700 sur l'Albatross. Julie a autant d'heures de vol que lui sur l'amphibie, réparties à parts égales entre la place gauche et la place droite. Widgeon, le troisième membre d'équipage qui ne rate aucun vol, peut aussi être satisfait de son carnet de vol aussi richement garni... ■  
Pour plus d'info : [albatrosslady.com](http://albatrosslady.com)

Boutique en ligne  
[www.OPALEAERO.com](http://www.OPALEAERO.com)

Opale  
AERO SERVICES

Laboratoire radio agréé  
Vente, tests et installation

Tél. 03 21 86 92 08  
Aéroport du Touquet



GPS



CASQUES



LIBRAIRIE



SECURITE



INSTRUMENTS



AVIONIQUE