

## Flottair en Guyane sur la canopée

C'est dans le hangar d'Ecausseville que je passe une partie du mois de juin à mettre au point et faire les derniers tests de Flottair.

Le 27 juin, Flottair est plié, prêt pour son grand départ vers Orly et la Guyane. Je suis invité par le directeur de la réserve des Nouraguès, un centre d'études du CNRS : l'objectif est d'expérimenter un autre moyen d'accès à la cime des arbres, la fameuse canopée.

28 juin : Orly au petit matin... avec 80 kg de matériel à transporter... Deux chariots tête bêche pour l'enveloppe et les sacs.... A l'enregistrement, me voici allégé de mon chargement, et de 7 euros par kg d'excédent de poids !

Je suis bien soulagé d'être enfin dans l'avion, avec moteur, hélice, outils, bref tout l'attirail indispensable pour remonter Flottair au milieu de la forêt. Soudain, à ma grande surprise, une hôtesse vient me chercher : je n'ai encore rien fait de répréhensible... C'est le commandant qui m'invite en cabine ! Merci à Jean-Loup, mon copain commandant de bord, qui l'a prévenu de ma présence à bord : ayant passé le concours de l'Enac, j'ai droit à cette attention particulière. J'assiste alors au décollage du 747 : on évite un cunimb, on traverse la masse nuageuse pour rejoindre le soleil... C'est magique ! Même pour les pilotes, cela reste un émerveillement. J'ai le privilège d'être reclassé en première, et de retourner en cabine pour l'atterrissage.

Pierre, le directeur de la réserve des Nouraguès et sa femme m'accueillent chez eux, à Cayenne.

29 juin : Inspection de Flottair. Trois trous dans l'enveloppe, occasionnés par le transport, que je rebouche. Préparation du moteur et des outillages.

30 juin au petit matin : Un camion part avec tout le chargement, ainsi que les bouteilles d'hélium. Sa destination : la piste de Bélizon, au milieu de la forêt, à 40km de la réserve. Quant à Pierre et moi, nous voyagons en hélico Ecureuil, avec le fameux pilote Berthier, capable de décoller plus vite que son ombre, malgré une pluie battante et une absence totale de visibilité. Après 30 minutes de vol, nous voilà à Saut Pararé, l'entrée de la réserve, où nous attendons le matériel qui finit son voyage en hélico.

Et c'est parti pour le montage de Flottair : dépliage de l'enveloppe, montage de la structure et du moteur, gonflage avec 15 bouteilles. L'opération prend trois heures au total. L'hélico repart avec les 15 bouteilles d'hélium vides.

La journée se poursuit en réglages et dernières mises au point et s'achève par un magnifique orage.

1<sup>er</sup> juillet : Premier essai de décollage, mais l'hélice coupe le câble de l'accélérateur du moteur, cela nécessite une heure de réparation. Enfin, je décolle pour de bon, aidé d'une impulsion donnée par Miko, un étudiant en chauve-souris. Je stoppe le moteur, pour me poser dans un palmier. Je n'ai pas réussi à monter les quarante mètres nécessaires pour atteindre la cime.

Pour le 2<sup>ème</sup> décollage, j'effectue un virage à gauche sur la rivière, pour bénéficier d'espace pour monter. Maintenant que j'ai atteint la canopée, mon fil d'ariane, une corde de 100m qui me retient au sol, est trop court. Je reste posé sur un arbre, le temps que l'équipe en bas le

rallonge de 100m. Je redécoule en poussant avec les jambes sur une branche et je me stabilise à une hauteur de 100m au-dessus des arbres.

J'aperçois le pylône jaune de Copas, puis le vert. Copas est un système pour accéder à la canopée. Mon objectif est d'accrocher mon fil d'ariane le plus près possible du pylône vert. Je me dirige bien, en lacet, puis, à 100m de mon objectif, j'incline Flottair pour la descente qui s'effectue rapidement. Je suis content, car c'est la première fois que je valide la commande en tangage, par déplacement de mon corps comme en delta. Finalement, je me pose 30m avant dans un arbre bien joufflu. J'attache mon fil d'ariane à une branche, celui-ci a maintenant une longueur de 500m.

Je teste le retour en me tractant avec la corde : c'est plus facile d'avancer entre les arbres sous le sommet de la canopée, car l'hélice a moins de risque de se casser. Quelques arbres me donnent du fil à retordre, mais en jouant sur les rebonds, tout finit par passer.

Le vent forcé à 20km/h, et lorsque l'arrière se coince, je dois me battre pour m'orienter face à lui. Je modifie le calage et j'arrive alors à remonter comme un cerf-volant. Mais je me promène tel un yoyo, et dès que le calage est fort, l'effort est trop important sur la corde, je dois piquer et je me plaque contre les arbres. C'est épuisant ! Je remets le moteur pour m'aider, mais au bout de 20 minutes, il décide de caler et refuse de redémarrer. Il n'aime pas fonctionner au ralenti, et il me faudrait trois mains, une pour accélérer, la deuxième pour contrôler le lacet, et la troisième pour tenir la corde. Je termine donc à la force des bras, exténué.

2 juillet : Il n'y a plus assez d'hélium dans l'enveloppe, je démonte le moteur pour alléger Flottair de 20kg. Belle balade de quelques heures sur la canopée, en tirant sur la corde. La manœuvre est tout de même très fatigante, dès que le vent se lève.

### **Bilan de l'expérience :**

L'enveloppe de Flottair est solide, elle résiste bien aux branches cassées avec lesquelles elle a été en contact.

Il est indispensable de limiter les objets risquant de s'accrocher dans les branches : je dois prévoir des gaines pour protéger les cordes de commande de lacets.

L'effet cerf-volant est très efficace : accroché à une corde, on peut vraiment contrôler l'altitude. Mais, dès 30km/h de vent, il faut un moyen mécanique pour tirer sur la corde. En cas de mauvais temps ou d'avarie, je suis maintenant persuadé qu'il est possible de faire un arbrissage, de sécuriser le dirigeable, de descendre en rappel, et de remonter facilement avec peu de matériel d'escalade, afin de revenir à son point de départ. Finalement, quel était le plus grand risque lié à l'environnement ?

Ce n'était ni les serpents ni autre animal terrifiant tapi derrière un arbre, ni même des feuilles urticantes ou des épines vénéneuses... Mais je suis passé à 10 mètres d'un nid de guêpes, et je n'aurais pas résisté à leur attaque groupée. Une veste épaisse aurait été une protection suffisante, avec l'inconvénient de tenir chaud.

Je remercie Pierre et sa femme pour leur invitation, et j'espère avoir contribué à leur projet : faciliter l'accès à la canopée et stimuler les idées pour y parvenir.