

Extrait du Helico-Fascination

<http://helico.fascination.free.fr/spip>

# Mes essais du Rotorway Exec

- Récits - Jean-Marie Potelle -



Date de mise en ligne : mardi 9 septembre 2008

---

**Helico-Fascination**

---

### L'EXEC, toute une aventure

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->J'ai découvert les hélicoptères de Rotorway alors que j'étais Instructeur Pilote chez HELI FRANCE. L'aventure commence alors qu'un fabricant de courroies avait fait l'acquisition d'un premier Scorpion monoplace puis d'un deuxième biplace. Son but, lui qui fabriquait des courroies de promouvoir ces hélicoptères construits en kit afin de fournir en entretien les dits courroies de la transmission principale et arrière. J'ai pu faire quelques vols à Arpajon dans la région parisienne et ce dans sa propriété. Certes il obtint un certain succès mais sans plus car le biplace a fini ses jours à l'ENISE (École Nationale des Ingé- nieurs de Saint-Etienne) et l'autre dans un hangar du côté d'Étampes. Je pensai que je n'en reparlerai plus. Ce qu'il faut savoir c'est l'origine de ces petits hélicos. A l'origine, un ingénieur américain du nom de SHRAMM avait construit un premier monoplace équipé d'un moteur de 40 cv. Faute de puissance l'appareil ne vola jamais. Vint se joindre à lui R. Everts, ancien ingénieur de chez Kaman. Shramm Aircraft était né et produira le « Javelot » qui volera pour la première fois en 1964. Rotorway verra le jour en 1965 pour distribuer les hélicoptères Scorpion issus des précédents projets. Au départ des moteurs Evinrude de 115 cv puis de 140 pour la version biplace. Imaginatifs, ils mettront au point leur premier moteur le RW 133 4 cylindres à refroidissement par eau. En 1986, je fus contacté par une Société qui venait d'acquérir et monter le premier EXEC 90 en Europe. Celui-ci était arrivé en caisse avec plans et films de montage. Quelque 1000 heures de travail à quatre personnes ont été nécessaire pour arriver au résultat final. Denis Rousset, son gérant, se trouvait face à un grave problème : comment immatriculer cette machine et en faire les essais et présentations en vol. Mon premier souci était l'immatriculation. Hors à la DGAC, pas question, car aucune loi ne s'appliquait à ce type d'appareil construit à partir d'un kit. En montant, par courrier, vers les instances les plus hautes et il n'y a pas plus haut, nous avons obtenu gain de cause pour deux fois six mois en « Expérimental ». <!-- htmlA -->

<!-- htmlB -->Après avoir fait quelques vols à Libourne où l'appareil était basé, nous avons décidé de la ramener plus près de Paris, au Nord de l'Aigle exactement dans une somptueuse propriété « Le Haras du Boêle » à Glos le Ferrière où est né Paul Cornu. Régulièrement je venais passer mes week-ends pour présenter en vol l'EXEC 90. Le cadre était fort sympathique et l'accueil pour les intéressés comme pour nous était au top et il n'était pas interdit que j'y vienne en Alouette ou Écureuil. J'effectuais surtout des passages à grande vitesse, 100 Kts, avec ressource, du travail au sol et bien sûr des pannes moteurs.

Pendant plus de 130 heures je me suis régalé. J'ai pu faire voler des personnes comme Lionel Poilane, Jean-Claude Pruniaux mais par contre personne de la DGAC ne s'est déplacé. Même l'UAP avait envoyé des personnes pour voir et voler avec moi sur la machine. Après des écrits dans les revues spécialisées, puis passage dans l'émission de Nicolas Hulot « Ushuaia » et une présentation au Salon du Bourget en 1987, le couperet est tombé malgré les nombreuses demandes. L'appareil n'aurait pas de renouvellement et de ce fait finirait à la poubelle, ce qui a été finalement fait. Les qualités de l'appareil : faible niveau vibratoire et sonore, vitesse de croisière raisonnable 90 Kts, autonomie 2 heures et carburant SP 95. Les défauts : volume cabine faible surtout pour les personnes de fort gabarit, embrayage rotor demandant des contorsions, centrage longitudinal à bien surveiller surtout pour un vol en solo, bouton de démarreur mal placé sur le cyclique. Sur les nouveaux appareils, certains de ces défauts ont été corrigés.

Il aura fallu près de 15 ans pour qu'après de multiples réunions une possibilité de CNSK\* puisse se faire pour les

## Mes essais du Rotorway Exec

---

hélicoptères construits à partir de kits. Je dois tirer un grand coup de chapeau à Yves Pearcy qui a créé Héli Diffusion pour la distribution de l'Exec 162 F et surtout à mon ami Claude AUBE, ancien pilote d'essai de Sud Aviation devenue Aérospatiale qui a mis tout son savoir pour les essais et la formation de beaucoup d'acquéreurs de l'hélicoptère de Rotorway. Car aujourd'hui, une bonne trentaine d'appareils volent en France et des rassemblements existent pour ce type d'appareils. Par rapport à l'appareil que j'ai fait voler, beaucoup d'améliorations ont été apportées. L'utilisation des Fadec\*\* pour la gestion du moteur plus puissant, la console de bord a été revue car au départ entre autres les instruments moteurs et rotors étaient dissociés et situés derrière le palonnier. En reprenant certains instruments du R 22 cela a simplifié les choses surtout pour les yeux. La puissance a été augmentée ce qui est également appréciable. <!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Pour le prochain modèle encore des améliorations au niveau du train et de la transmission arrière rigide au lieu des courroies qui en rendaient sceptiques certains. J'ai été très heureux d'avoir fait une partie du voyage en France avec cette machine et aussi en Suisse où les Américains m'ont envoyé le premier exemplaire qui a existé pour les essais et la formation.

Une très belle histoire !

\* CNSK : Certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit \*\* FADEC : Full Authority Digital Engine Control - contrôle moteur entièrement numérique