Lorsque trois jeunes Belges, émules d'Icare, décident de s'installer dans le Var, à Puget-sur-Argens, l'aventure prend la forme d'un U.L.M. qu'ils veulent commercialiser. Et cela marche ou plutôt vole selon leurs espérances. Ils s'enhardissent alors et décident de créer un autre "SIROCCO", à deux places celui-là. Mais cette nouvelle aventure exige d'importants capitaux. C'est alors que la destinée se manifeste sous l'apparence du groupe d'Assurances Présence. Celui-ci crée le Grand Prix de l'Initiative, destiné à récompenser une entreprise dynamique ; Aviasud se trouve parmi les entreprises primées. Tout est alors possible.

Au fin fond d'une pinède, un virage, à droite un chemin de terre, des bâtiments en mauvais état : Aviasud. Nous voilà replongés au début du siècle, au temps des pionniers de l'aviation. Le créateur de la Société, François Goethals, a la trentaine, ses associés, Bernard d'Otreppe et José Schreder également. Ils sont ingénieurs mécaniciens et fous de ces machines volantes ultra légères. Pourquoi installer une entreprise de constructions d'U.L.M. dans le Var ? Et pourquoi pas, malgré le désert économique et industriel, François Goethals connaît bien la région, il a fait ses études secondaires à Nice. La météo favorable et les grands espaces ont été les catalyseurs. Non, le Sirocco n'est plus un vent du désert, c'est maintenant un U.L.M. compétitif monoplace. Commercialisé depuis janvier 1983, il a permis la création d'une dizaine d'emplois pour un chiffre d'affaires de 2 millions 100 en 1983, chiffre pratiquement doublé en 1984. De là à gagner de l'argent, c'est une autre affaire.

UNE BÊTE A CONCOURS

Perché sur ses hautes pattes et avec sa longue queue, "SIROCCO" prend des allures de moustique. Ce type 3 axes (tangage, roulis, basset) en fait un dérivé de l'avion en opposition avec le type pendulaire dérivé du deltaplane. Les lignes aérodynamiques de cet U.L.M., bien que calculées sur le papier sans essais en soufflerie, jugés inutiles par François Goethals, et son moteur autricien de 35 cv le placent parmi l'un des plus performants en même temps qu'une bête à compétition et à concours. Car Aviasud vole de succès en succès. Entre autres : le Grand Prix de France, la Grande Course FFPLUM en 1983, le Grand Prix de Paris et le championnat de France en 1984 avec des pilotes aussi célèbres que H. Pescarolo et H. Auriol ou moins connus comme P. Fourticq, F. Goethals ou B. d'Otreppe.



Plus de 100 "SIROCCOS" dont 70 pour l'export...

Côte technique, le moteur français IPX de 17 kg et 24 cv fut à l'origine des essais mais éliminé car trop bruyant. Il fut remplacé par le moteur Rotox 377 actuel, utilisé en Autriche pour les scooters des neiges. Ce deux temps utilisant un mélange Super plus Huile, apporte à l'appareil fiabilité et confort. L'utilisation de la fibre de verre dans la structure du "Sirocco" a permis d'abaisser son poids à 130 kg, accentuant ainsi ses performances : une vitesse de croisière de 100 Km/h., une autonomie de vol de 500 km et une altitude plafond de 6.000 mètres. De même, sa vitesse de décollage de 35 mètres autorise l'utilisation d'un terrain de 150 mètres seulement. Ainsi, comme votre bateau, vous pouvez l'emmener avec vous en vacances car il est repliable dans une housse de 6 mètres de diamètre. Enfin, pour le plaisir, vous pouvez le piloter moteur coupé. Il est alors utilisé comme un planneur. Cependant son pilotage nécessite un brevet comportant une partie théorique, sorte de code de la route des airs, et des tests pratiques. Sa commercialisation à 75.000 F. le situe parmi les voitures de moyenne cylindrée, avec en bonus, la grisante liberté des airs.

PUB NEW LOOK PROVIDENTIELLE

Sa réussite fut immédiate, plus de 100 Siroccos produits dont 70 % partent à l'exportation. Mais les investissements ont été importants et la concurrence est présente : Ultralair et Zodiac proposent des U.L.M. sous licence américaine, alors que Zénit Aviation (filiale de Matra) produit un biplace de conception entièrement française. L'époque du bricolage au fond de son garage est résolue. Aujourd'hui l'ère industrielle de l'U.L.M. est commencée. Cependant tout n'est pas rose pour cet ultra léger motorisé. Son développement est freiné par le manque d'école (une seule à Aix-en-Provence, un projet à l'aéroclub de Fréjus), de structures d'accueil. Pour survivre, Aviasud devait créer, se développer, s'ouvrir de nouveaux marchés et pour cela investir, emprunter, s'endetter. Et c'est là qu'intervient le Grand Prix de l'Initiative. Cette