

L'actualité qu'il avait contribué à faire, rend hommage avec nous à François Goethals... Ci-contre, Bernard d'Otreppe aux commandes de son proto de record, l'Albatros. Ci-dessous, le nouveau Mistral Twin bimoteur push-pull. — Quand l'AUL rend des points à des avions beaucoup moins légers...



AVIASUD A LA UNE AVEC UN RECORD DU MONDE ET UN BIMOTEUR

C'était avant la brutale disparition de François. Le 20 juin, son associé Bernard d'Otreppe a pulvérisé le record du Monde de distance en circuit fermé pour ULM en un « galop d'essai » — c'est son mot ! — de 1 912 km, parcourus en 15 h 30 d'un vol non stop aux commandes de son Albatros. Le précédent record était de 805 km et dans la catégorie Avions de moins de 300 kg, de 1 661 km. Capable d'embarquer 112 l de carburant ce jour-là, cet Albatros est un prototype étudié par Bernard à partir du Sirocco dont il conserve la configuration et l'allure générale. La cellule vient en composite Kevlar carbone. Conçu en collaboration avec le lycée professionnel Gallieni de Fréjus, ce monoplace de performances n'est pas destiné à une production en série. Caractéristiques avec Rotax 377 de 35 cv : envergure 10 m; surface portante 14 m2; allongement 8,20; masse à vide 135 kg. Vitesses (en km/h) : max. en palier 140 à 5 000 m; minimale 45; de croisière 125. Rayon d'action : 2 000 km. Autonomie théorique avec 112 l : 22 h ! Le moteur pourra être remplacé par un Rotax 532 de 60 cv pour un record d'altitude, le plafond calculé dépassant les 9 000 m et la vitesse ascensionnelle au niveau de la mer étant de 9,7 m/s !

L'autre nouveauté d'Aviasud est une version du Mistral bimoteur push-pull (un GMP propulsif et l'autre, tractif). Le moteur arrière, un Rotax 503 de 46 cv, a été fixé au-dessus de l'aile supérieure du biplan, le Rotax 532 de 60 cv avant demeurant à sa place habituelle. Pour conserver un centrage correct, la flèche inverse des ailes a été légèrement diminuée. En cas de panne d'un des moulins, il suffit d'augmenter légèrement la puissance de l'autre et de régler le trim de profondeur. La version de série recevra deux Rotax 532. Développé pour répondre à des besoins professionnels de survols maritimes (tractage de banderoles), le Twin est aussi envisagé comme remorqueur de planeurs, venant en cela relayer à bien moindres coups les avions légers tels le traditionnel Rallye 180 cv. Sa légèreté (360 kg en remorquage) devrait, suivant l'estimation de l'avionneur, compenser largement la consommation spécifique plus élevée des 2 temps.

Caractéristiques équivalentes à celle du Mistral monomoteur, sauf : Envergure 9,60 m (+ 20 cm). Masses : à vide standard 199 kg environ; à vide, équipé, 230 kg environ; maximale 450 kg. Consommation 9,5 l/h seul à bord à 85 km/h et 16 l en tractage de banderole. Vz : 9,6 m/s sur deux moteurs, en monoplace; 6 m/s à masse max et 2,5 m/s, dito sur un GMP.

Aviasud Engineering S.A., Z.I. La Palud, 83600 Fréjus, tél. 94 53 94 00.

TRANSLAC 1ère : UN BANC D'ESSAI IMPITOYABLE POUR HYDROS

« Cette épreuve [dont nous reparlerons plus en détails dans le prochain numéro] a mis en évidence le manque de motivations commerciales des constructeurs et distributeurs de matériels hydros, estime son organisateur, Guy Delage : sur les huit ou neuf que compte le marché actuel, seuls quatre étaient représentés !

« Tout le monde vend du flotteur mais de là à montrer que son système fonctionne bien en conditions d'utilisation intensive et en biplace, il y a un fossé que bien peu ont su franchir ! Pourtant, les "anciens" — Morosini avec son monocoque, Feuillette avec ses flotteurs pour multi-axes ou pendulaires à aile lente (Atlas 21, par exemple) —, ont bien rempli leur office. La course a vu la victoire des multi-axes, les pendulaires n'ayant pas encore de système au point. »

A noter, toutefois, qu'un jeu de flotteurs conçus par Guy Delage lui-même, fort de son expérience de champion de la Voile, a décollé en biplace avec une aile rapide. Mais le système ne pouvait fonctionner qu'avec un minimum de 5 km/h de vent. De l'avis de tous les concurrents, les sites et l'accueil des populations valaient le détour. Les prix remis (entre 5 et 15 000 FF) devaient y être pour quelque chose ! L'EDF Groupement hydraulique qui avait fourni toute la logistique est à remercier pour sa volonté d'aider l'ULM Hydro.