LE GRAND PRIX DE L'INITIATIVE RÉCOMPENSE DIX CRÉATEURS D'ENTREPRISE

Un ULM dans le vent

Destiné à *«stimuler l'esprit compétitif des nouveaux entrepreneurs»*, le Grand Prix de l'initiative vient d'être décerné par le groupe d'assurances Présence, composé des compagnies la Providence, le Secours, la Présence-Vie et le Foyer. C'est par le réseau des 1 350 agents de ce groupe de 5 000 salariés (4,1 milliards de francs de primes fin 1983) qu'a été mis en place ce concours doté d'une aide financière globale de 4 millions de francs à laquelle s'ajoute une assistance gracieuse fournie pendant deux ans (gestion comptable, juridique et financière).

Sur les 250 candidatures qui se sont manifestées à la suite de cette initiative privée (de rares autres sociétés, comme Pernod-Ricard ont récemment agi de même), dix dossiers ont finalement été retenus par un jury où figuraient notamment MM. Francis Bouygues, «numéro un» du bâtiment en France et Lionel Poilâne, devenu célèbre grâce au *«pain traditionnel»* qui porte désormais son nom. Ce jury a attribué son Grand Prix (d'une valeur de 500 000 F) à M. Johannes Andriessen (trente-quatre ans), de Dijon, qui a mis au point un procédé original d'électricité sans fil aux applications multiples. D'autres lauréats (tel M. François Goethals dont notre correspondant sur la Côte d'Azur retrace l'expérience ci-dessous), ont également retenu l'attention du jury en raison de l'originalité et de la qualité de leurs projets susceptibles de créer, dans un premier temps, 130 emplois nouveaux.

S.M.

De notre correspondant régional.

Cannes. – « *Le sirocco charrie du feu* », écrivait Guy de Maupassant dans *Au soleil*. L'ultra-léger motorisé (ULM) du même nom que le vent du sud a apporté, lui, la réussite professionnelle à son créateur, M. François Goethals, vingt-neuf ans, PDG d'une petite société, Aviasud Engineering, implantée au Puget-sur-Argens (Var), et l'un des lauréats du Grand Prix de l'initiative.

A l'origine, en octobre 1981, ce jeune ingénieur belge spécialiste de la mécanique des fluides et pilote expérimenté de planeur et de delta-plane avait eu l'idée de construire un appareil qui se distinguerait de la production courante par sa fiabilité, son élégance et ses performances aérodynamiques. Deux de ses amis belges, un ingénieur en électro-mécanique de trente-trois ans, M. Bernard d'Otreppe – lui aussi passionné d'aviation ultra-légère – et un constructeur nautique de cinquante-neuf ans, M. José Schreder, l'aideront à réaliser son projet. Un an plus tard, le Sirocco, un « *trois axes* » monoplace, dont la technique de construction rappelle celle d'un planeur, est né. D'emblée, c'est le succès.

Dès février 1983, les Sirocco sont montés à la cadence de quatre appareils par mois. Adoptés par des débutants pour leur maniabilité et leur sûreté, ils se sont révélés aussi d'excellentes machines de compétition entre les mains de pilotes aguerris (1). Leur prix actuel, un peu moins de 70 000 F en version de base, – est compétitif par rapport à la concurrence. Mais il demeure sans doute trop élevé pour que la société varoise, devenue le deuxième constructeur français d'ULM, puisse toucher un large public et envisage une production en grande série. Une centaine d'appareils sont d'ores et déjà sortis des ateliers de Puget-sur-Argens.

M. François Goethals et ses associés misent, en fait, sur l'exportation, notamment vers les Etats-Unis, l'Italie, la Grande-Bretagne et aussi l'Australie, « *un vaste pays où les problèmes de nuisance sont inexistants* ».

Avec dix salariés, Aviasud Engineering a réalisé en 1984 un chiffre d'affaires de 4 millions de francs. Pour se développer, l'entreprise a dû cependant faire appel à deux autres partenaires financiers, INOFIN, une société d'investissement belge, et TECOTEX, une société française d'ingénierie, qui ont pris chacun 17 % du capital. Son objectif est désormais d'élargir sa gamme de produits en lançant sur le marché, dès l'an prochain, un pendulaire biplace en plastique, ainsi qu'un nouveau Sirocco biplace à vocation utilitaire, avec une version loisirs pour les aéroclubs. « *Nous croyons beaucoup aux applications professionnelles des ULM et, en particulier, à leur utilisation comme engins d'épandage agricole* », explique François Goethals.

Avec le montant du Grand Prix de l'initiative (700 000 francs), la petite société va pouvoir s'installer dans des locaux neufs de 950 mètres carrés, deux fois plus vastes que les précédents, sur la zone industrielle de Fréjus, et elle compte créer cinq emplois supplémentaires d'ici à l'été prochain. Son expansion demeure toutefois soumise pour une large part à l'assouplissement et à l'harmonisation des législations qui constituent, dans de nombreux pays, un véritable carcan juridique pour la pratique de l'ULM.

GUY PORTE.

(1) Depuis qu'ils sont commercialisés, les Sirocco ont battu plusieurs records et remporté toutes les compétitions importantes d'ULM en France : première traversée méditerranéenne (continent-Corse) en mai 1983 ; Grand Prix de France des ULM (juillet 1983) ; record de la traversée Paris-Londres (septembre 1983) ; Grand Prix de Paris et Championnat de France (1984). Un journaliste parisien, M. Patrice Franceschi, a d'autre part entrepris sur un Sirocco le premier tour du monde en ULM depuis la fin du mois de septembre 1984.