Séparation

François Goëthals a quitté Volantair pour créer Aviasud, et construire des U.L.M's. Il nous communique toutes les informations concernant son produit actuel : la libellule.



doc. FLUG Revue.

L'U.L.M. « Libellule » a été conçu pour voyager : il fallait donc un appareil rapide, stable et confortable.

Cette triple combinaision, Bernard Broc l'a réalisée avec sa « Libellule » : l'aile « Fledge » pour les performances et la stabilité est montée sur un fuselage caréné en polyester pour minimiser la traînée parasite et voler confortable. En outre, l'ensemble se monte en 25 mn, et se transporte sur le toit d'une voiture.

Le pilotage en roulis-lacet se fait par les gouvernes de bout d'ailes, comme sur le Fledge de vol libre. En tangage, le stabilisateur (entièrement mobile) évite les problèmes de contrôle par déplacement du centre de gravité, comme sur le Ptérodactyl par exemple. Les commandes sont regroupées sur un seul manche central, style avion, qui comporte aussi la poignée des aérofreins (ouverture simultanée des gouvernes).

Le train tricycle est parfaitement suspendu, y compris la roue avant directrice.

Le badin, l'altimètre, et le variomètre sont les trois instruments de bord standards. Sur option peuvent être montés : un compte-tour, une jauge de température-culasse, un compas,un consommomètre, et un équipement radio (C.B. ou V.H.F.). Ces instruments se montent sur un tableau de bord occupant toute la largeur de l'habitacle.

Impression de Vol :

— Décollage : 50 mètres de roulageenviron, une légère traction sur le manche, et on est en l'air. La manoeuvre s'est passée en douceur, le roulage est très agréable grâce à la suspension.

— Montée : le prototype équipé d'un Koenig donne un taux de montée d'environ 1,2 m/s. Avec le Robin réducté prévu pou la série, le taux de montée devrait être de 2m/s environ. La vitesse de montée optimale est d'environ 55 km/h.

— Palier : plein gaz, mise en palier à 200 m/sol (1 000 m par rapport au niveau de la mer). La vitesse indiquée est de 88 km/h, soitprès de 100 km/h réels, en tenant compte de la correction altimètrique. C'est là que « Libellule » prend sa véritable dimension, car à 100 km/h, on VOYAGE ! ! ! La preuve ? Paris-Avignon (670 kms) en 6 h 30, vol effectué cet été par Bernard Broc.

Le confort permet les longs voyages : le pare-brise est très efficace, et les efforts au manche sont nuls. La machine vole toute seule, la visibilité est très bonne, et le siège-baquet plutôt douillet...

Décrochage plein gaz, décrochage moteur réduit, tout se passe sans problèmes.

— Atterrissage : Moteur complètement réduit, je fais une PTU qui m'amène un peu haut en finale, Piqué, puis palier à 2 m/sol, et j'efface 200 m de piste... Le Fledge était déjà fin, mais là, on a gagné deux points de finesse au moins. Pour les vols suivants, j'ai sagement utilisé les aérofreins. L'atterrissage étonnament facile, etle train d'atterrissage absorbe docilement les petites d'appréciations.

En bref :

La « Libellule » est une machine rapide, agréable et simple à piloter, permettant le voyage aérien à un prix imbattable. Elle est directement accessible à tout pilote sachant ce qu'est un manche à balai. Pour les autres, quelques heures de double commande en avion suffiront à les dégrossir...

La « Libellule » au pluriel :

J'ai conclu un accord avec Bernard Broc pour construire et commercialiser les « Libellules ». Les Libellules de série recevront quelques modificmations par rapport au prototype : motorisation Fuji Robin (64 kg de poussée contre 48 kg pour le Koenig) ; stabilisateur-coque moulée ; structure et gouvernes de Fledge renforcés.

Les premièrs Libellules de série sortiront vers la mi-novembre ; le prix sera de 35 000 F environ.

Fiche technique
(Moteur Robin 250 réducté)

Envergure : 10 m
Surface : 15 m²
Allongement : 7
Poids à vide : 93 kg
Vitesse de décrochage : 44 km/h
Vitesse maxi : 110 km/h
Vitesse de croisière : 95 m/h
Taux de montée : 2m/s
Autonomie : 5 heures

Pour tous renseignements : une seule adresse
AVIASUD
François Goethals « Les Cigales »
Chemin St-Antoine
Bagnols en Forêt
83600 Fréjus
Tél. : (94) 40.60.42.

Nouveau bicylindre JPX : le Pul 425



Moteur « PUL 425 » JPX
Sur banc à colonnes à billes en essai de poussée.

Après le Pal 342, etlePul 250, une troisième génération de moteurs a vu le jour chez JPX. Le P.U.L. 425 et un moteur dessiné spécifiquement pour l'ultra-léger-motorisé car J.P.X pense que la réussite de ce mouvement est conditionnée par la mise sur le marché d'un moteur léger, fiable, peu bruyant et d'un prix abordable.

Caractéristiques techniques

— Bicylindre à plat, refroidi par air
— Cycle à 2 temps
— Cylindrée : 425cm³
— Alésage : 66 mm
— Course : 62 mm
— Rapport volumétrique : 8
— Puissance : 24 cv à 4 500 tr/mn
20 cv à 4 000 tr/mn
— Ralenti : 700 tr/mn
— Allumage : volant magnétique et rupteur
— Carburation : carburateur /O 32 mm
— Admission par clapet, cylindre 2 transferts en alliage léger, traité Nikasil.
— Rotation moteur : droite
— Moteur entièrement monté sur aiguilles Nadella
— Utilisation en traction ou propulsion
— Fixation : par 3 vis M 8 à l'arrière du moteur
— Démarrage :lanceur à retour automatique
— Consomamtion : 5 à 8 litres/heure selon régimes
— Traction :55 à 64 kg suivant hélices
Encombrement :
Largeur : 43 cm