DIVERS ULM. DIVERS ULM. DIVERS

qui vend le "Dragon" en France ?

On a pu se poser la question, au début du mois dernier. Hubert de Chevigny nous avait annoncé quelques semaines plus tôt, au retour d'un séjour en Grande-Bretagne où il avait testé sérieusement en vol cet ULM biplace côte-à-côte de 40 cv, que sa société ULM sarl allait en assurer la diffusion en France, en les montant, à partir de kits importés, dans ses ateliers de Marville. Or nous apprenions, du constructeur britannique lui-même, qu'il avait signé un accord de distribution exclusive pour la France avec la société Leclerc Industries.

Deux représentants exclusifs : c'était un de trop... Il est finalement confirmé que l'agent de Dragon Aircraft Ltd. dans notre pays est Leclerc Industries, qui devait, dans les premiers jours de ce mois de mars, présenter officiellement l'appareil, et annoncer un programme commercial particulièrement ambitieux, dont nous pourrons parler un peu plus tard.

le "Sirocco" en série

La société Aviasud Engineering (nouvelle adresse : Domaine de la Suvière, Route de Bouverie, 83480 Puget-sur-Argens) a lancé en janvier la production effective de son ULM « Sirocco », dont la cadence de sortie devrait atteindre, selon son programme, une dizaine d'exemplaires par mois au début de l'été prochain.

Cette construction est partiellement sous-traitée : les éléments moulés en stratifié (fuselage, train d'atterrissage, empennage et bord d'attaque de l'aile) sont réalisés au Luc par la Sté Plastisud, spécialisée dans ce secteur (elle travaille notamment pour l'Aérospatiale), tandis qu'Aviasud fabrique dans ses ateliers l'ensemble des pièces mécaniques et assure le montage des appareils.

Un certain nombre d'améliorations ont été apportées au « Sirocco » de série, par rapport au prototype (décrit ici en novembre 82) :

— Les pots d'échappement, accordés, sont de forme coudée, et réalisés en aluminium embouti. Ils permettent au moteur JPX 425 de développer maintenant 27,5 cv (contre 20 à peine avec le pot d'échappement standard).

— Le poids à vide de l'appareil, avec l'instrumentation standard, est de 106 kg, ce qui représente un gain de 20 kg sur le prototype.

— Le profil de l'aile (TK 7315) a été aminci, de 16% à 14%.

— La finition est plus soignée encore que celle du prototype — qui était déjà assez remarquable sur ce point, comparée à celle de bien d'autres ULM.

De l'ensemble de ces améliorations résultent, indique François Goethals, des performances nettement plus élevées : 35 mètres de roulement au décollage, un taux de montée de 3,5 m/s, une vitesse maximale en palier proche de 120 km/h. Sur le plan des qualités de vol, la maniabilité se trouverait encore améliorée elle aussi, par un accroissement de l'efficacité des spoilers.

Aviasud rappelle d'autre part qu'elle peut mettre à la disposition des industriels intéressés les compétences et l'expérience de ses animateurs (deux ingénieurs) pour toutes études, calculs (même partiels) et réalisations de prototypes, qu'il s'agisse de « trois axes » ou de « pendulaires », d'appareils en stratifié ou en tubes et toile.

vol en montagne au Corbier

Le Club Ultralight Aviation, organisateur du premier Rallye « Tour des Alpes » (Le Corbier, 6-13 mars), annonce qu'il a fait à peu près le « plein » des inscriptions, le nombre des concurrents étant limité à 25. Parmi les machines engagées : des Quicksilver mono et biplaces, des Vector 600 et 610, un Pathfinder, un Dragon, des Danis et ADS.

Quelques modifications ont été apportées au programme, présenté ici le mois dernier, ainsi qu'au réglement de la rencontre.

Pour le programme : l'épreuve de précision d'atterrissage (Trophée Aviasport) sur l'ex-altiport du Corbier, aura lieu avant l'épreuve de navigation et le circuit de deux jours vers Bessans, pour donner aux participants un entrainement supplémentaire en local, et tester leur aptitude, ainsi que celle de leurs appareils, à la randonnée en montagne.

Pour le réglement, notons que :

— les pilotes non titulaires d'un brevet avion ou planeur seront admis, à condition d'avoir au-moins 40 heures de vol sur ULM;

— tous les appareils devront être munis d'un dispositif de redémarrage du moteur en vol;

— les biplaces ne pourront être utilisés qu'en solo;

— deux catégories sont prévues : « pendulaires » et « 3 axes ».

Romilly-sur-Seine, 18 - 19 juin : 2ème manifestation ULM

Après la « première » nationale qui s'est déroulé à Romilly le 4 juillet 1982, et forts du succès rencontré auprès des pilotes d'ULM et du public, la Jeune Chambre Economique et l'Aéro-Club de Romilly organisent cette année deux journées de compétition ULM, les 18 et 19 juin.

La première journée sera consacrée au Rallye de Champagne de l'Aube, sur un circuit Romilly — Sézanne — Brienne le Château — Romilly.

La seconde journée concentrera les concurrents sur l'aérodrome de Romilly, où se dérouleront un certain nombre d'épreuves notées, de caractère original.

Ces manifestations sont ouvertes à tous les pilotes, professionnels et amateurs confirmés.

L'organisation comprendra la prise en charge des pilotes (un par ULM) pour le méchoui qui les rassemblera au soir du 18 juin, ainsi que l'hébergement du 18 au 19 .

De nombreux lots couronneront le mérite des pilotes; le premier se verra remettre l'équivalent de son poids en bouteilles de champagne !

Inscription dès maintenant par téléphone (après 19 heures) auprès de :

— Jean Kiliski : Tél. (25)-24-72-49

— Jean Roy : Tél. (26)-42-67-31

Seules les 50 premières inscriptions seront retenues.



le gendarme et l'ULM

Ce n'est pas en France, on s'en doute... mais aux U.S.A., dans la localité californienne de Downey, que pour la première fois un ULM — en l'occurrence un Quicksilver MX — a été mis en service par la police pour effectuer régulièrement des patrouilles de surveillance au-dessus de la ville. L'appareil est équipé de la radio, d'un projecteur, d'une sirène et d'un haut-parleur, et peut emporter du carburant pour 6 heures de vol. Dix agents, dont aucun n'était pilote auparavant, ont été affectés à ces patrouilles, après 35 heures d'entrai-