DIVERS ULM. DIVERS ULM. DIVERS



● **ULM sur glacier** – Jean-Louis Nesme, P.D.G. de la Cie Air Mont Blanc, basée sur l'aérodrome de Sallanches, a réalisé une « première » le 18 mars en se posant, avec un Sirocco équipé de skis, sur le glacier du Taléfre, à 2 800 m dans le massif du Mont Blanc. Outre son intérêt sportif et technique, cette opération avait pour but d'attirer l'attention sur l'ouverture prochaine d'une nouvelle branche d'activité : l'école ULM en montagne, par cette entreprise qui assure déjà une formation semblable pour les pilotes d'avion et de montgolfière.

● **Le premier « Mistral » de série** a été livré par Aviasud le 15 mars à Jean Desteillou, son distributeur pour la région de Pau. Il comporte, par rapport au prototype, d'assez nombreuses modifications, notamment : moteur Rotax 532 monocarburateur (60 cv), freins à disque, hélice blindée métal, modification du calage et de la flèche des ailes, rehaussement du train d'atterrissage, réservoir de 64 litres, etc...

Ce Mistral N°02 a servi à de nombreux essais en vol, et en particulier aux essais de vrille, réalisés pour toute la plage de centrage. L'appareil s'est révélé extrêmement sain, indique son constructeur, sortant de vrille sans intervention du pilote, moteur réduit et commandes lâchées, en moins d'un demi-tour. Une autre caractéristique remarquable du Mistral est son taux de roulis : passage de 45° à 45° en 2,4 secondes au manche seul, et en 1,8 seconde en utilisant manche et palonnier, ceci à 120 km/h.

Autres performances mesurées, à pleine charge (les chiffres entre parenthèses correspondant au vol en solo) : Vitesse mini. 55 km/h (48 km/h) – Vitesse de croisière à 75% : 126 km/h. – Vitesse maxi. en palier : 147 km/h. – Taux de montée (hélice « croisière ») : 3,5 m/s (4,5 m/s) – Consommation minimum : 8,1 litres/heure à 95 km/h (6,5 litres à 93 km/h) – Rayon d'action maximum : 700 km à 95 km/h.

● **Filcoa Aéro**, qui produit sous licence au Poët, tout près de l'aérodrome de Sisteron, le monoplace américain J 3 Kitten, annonce pour 1986 quelques améliorations apportées au modèle de base : tableau de bord thermoformé, réservoir en polyéthylène, ainsi que diverses options telles que train suspendu, roues à freins, réservoir supplémentaire amovible...

Le J 3 Kitten est proposé sous quatre formes : liasse de plans seule, kit de matières premières, kit d'éléments préfabriqués et enfin avion fini, en état de vol au prix T.T.C. de 95 942 F. Dans les deux derniers cas, si l'acheteur est une association et passe sa commande avant le 30 juin, Filcoa lui offre en prime plusieurs instruments supplémentaires : vario, bille, compas, compteur horaire. (Pour tout autre renseignement, contacter l'agent Filcoa en région parisienne : Jean Prados, 705 Avenue R. Salengro, 92370 Chaville. Tél. 47.50.25.44).

● **« 2 ULM pour le Pôle Nord »** – Cette expédition, organisée par France Inter avec le support financier des Biscuits Lu et Heudebert, doit se dérouler dans les premiers jours de ce mois, en principe du 3 au 10 mai, sauf problèmes météo pouvant modifier ces dates. Les ULM : deux « Baroudeur » spécialement préparés par Zénith Aviation (avec, en particulier un carénage entièrement fermé, des skis en Kevlar, et un nouveau système de repliage rapide des ailes). Les pilotes : Hubert de Chevigny et Nicolas Hulot, soutenus par une solide équipe d'assistance basée à Resolute Bay, dans le grand Nord canadien, d'où ils comptent rejoindre le Pôle géographique, à 1800 km de là, avec cinq escales sur des îles et sur la banquise, où le carburant nécessaire leur sera largué d'un Twin-Otter, en réservoirs souples Pronal.

Pour assurer à leur navigation l'indispensable précision, ils disposent d'équipements très sophistiqués, tels que balise ARGOS ultra-légère et récepteur GPS, système de positionnement par satellites – ce qui ne les empêche pas d'emmener aussi un sextant pour faire le point astronomique, en cas de défaillance des moyens radio-électriques.

En plus de l'exploit sportif, et de l'opération médiatique qui y est liée, ce premier vol vers le Pôle en ULM a aussi des objectifs techniques et scientifiques; il constituera, tant pour les pilotes que pour leur matériel, un test impitoyable de leur aptitude à supporter des conditions climatiques extrêmes.

● **Le CP 150 « Onyx »**, le petit monoplace de formule canard créé par le regretté Claude Piel, poursuit une carrière apparemment sans histoire, et en tout cas très discrète : plus de 100 liasses de plans ont été vendues, mais on n'a encore eu que très peu d'échos de réalisations complétées. L'auteur d'une de celle-ci, Roland François, nous informe que son appareil, terminé en moins de 900 heures de travail à partir du kit comportant le fuselage et l'atterrisseur en stratifié, vole depuis plusieurs mois à Blois-Le Breuil sans aucun problème; il se montre très satisfait de ses qualités de vol – en particulier, très bonne stabilité assurée par le plan canard surélevé de grande surface – comme de ses performances : plage de vitesses de 45 à 120 km/h en palier, avec les 18 cv du moteur JPX 425 sans échappements accordés.



Avec quelques autres constructeurs de la région Centre-Ouest, Roland François a créé un « Groupement des Constructeurs Amateurs du CP 150 Onyx », dont il est l'animateur et qui a, entre autres buts, celui d'assister tous les constructeurs en leur fournissant bénévolement plans, croquis et informations en complément de la liasse de base Piel. Son adresse : 26 rue Galpin Thiou, 37000 Tours. Téléphone 47.61.18.30 (le matin).

● **Un ULM espagnol en France ?** – Il s'agit du « Bragg », un biplace construit à Rojales (Alicante) par Aeronautica Costa Blanca S.A., et qui pourrait être prochainement diffusé dans notre pays par un importateur basé en région parisienne. C'est un monoplan à aile haute rectangulaire de 10,50 m d'envergure et 16,20 m2 de surface, de structure métallique avec deux longerons en tubes d'aluminium, et entoilée en dacron. Le bord de fuite porte des ailerons et des volets de courbure



d'égales dimensions. Haubanée rigidement par des mâts en V, l'aile est démontable en une quinzaine de minutes. Le fuselage, en stratifié moulé, porte un empennage classique, à plan horizontal entièrement mobile, et à l'avant un moteur Rotax 503 de 47 cv, à démarreur électrique. L'habitacle biplace côte-à-côte est à l'air libre, et simplement protégé par un grand pare-brise. L'appareil pèse à vide 160 kg. Les performances suivantes sont annoncées au poids maximal en charge de 380 kg : Vitesse maxi. 120 km/h – Croisière 85 km/h – Vitesse de décrochage 30 km/h – Roulement : 20 m au décollage, 40 m à l'atterrissage – Finesse hélice calée : 11.

● **Le « Parafan » en série** – La production du « Parafan », vu en vol au dernier rassemblement de Blois, est maintenant bien lancée chez Centrair au Blanc. Suivant les termes d'un accord conclu avec les sociétés Aérazur et Parachutes de France (Groupe Zodiac) pour le développement et la production de cette machine, Centrair assure la maîtrise d'œuvre du programme, la fabrication des éléments métalliques et la commercialisation des appareils; Aerazur et Parachutes de France ont en charge, eux, l'étude et la réalisation des voilures.