MENSUEL DE L'ULM

ailes MAGAZINE

M.P.F.T.
FRANCE-TCHAD

LE MIGNET - BALERIT

CABINE FERMÉE / MOTEUR SUBARU

TECHNIQUE

Tracé des Profils d'Ailes
(Deuxième Partie)

NOUVEAUTÉ

Le Moteur Doutart CVSS

MAINTENANCE

L'Entretien et la Pré-vol de votre 3 Axes

n°136 Février 1997

250 FB - 950 Ptas - 10 $ CAN

M 1066 - 136 - 35,00 F

L'Albatros en

Il est courant de lire dans les revues spécialisées des présentations d'engins volants flambant neufs. Normal, me direz-vous!
Mais qu'en est-il de ces oiseaux après mise en service en situation réelle d'utilisation ? Aussi étrange que cela paraisse, rares sont les occasions de voir un compte-rendu des résultats après des centaines d'heures d'utilisation intensive et de (parfois) mauvais traitements...

Texte Jean-Marc Paupert, photos Marc Rousseau

L'ALBATROS, mode d'emploi

Produit par la société AVIASUD Industries, l'ALBATROS est un ULM 3 axes de nouvelle génération, c'est à dire novateur sur le plan de sa conception, et surtout efficace aérodynamiquement autant que techniquement.

Il a fait l'objet de plusieurs articles dans votre revue favorite (en particulier dans le numéro 125).

L'école de pilotage MORGAN'AIR - intallée sur l'aérodrome de Meaux - ESBLY 77 a pris livraison de son ALBATROS version 96 à train tricycle début Avril 1996.

Le cahier des charges qui a conduit au choix de cet appareil est le suivant : nous devions disposer d'un appareil polyvalent, capable aussi bien d'assurer l'école de début que le perfectionnement au pilotage, le travail aérien (photo, banderole) et les voyages.



Conditions secondaires, mais ô combien essentielles : notre oiseau école devait être réellement repliable pour pouvoir se glisser sans difficulté dans les hangars surpeuplés de la région parisienne, et devait pouvoir voler efficacement (autonomie suffisante pour pouvoir voler plusieurs heures sans ravitaillement en vol) et discrètement : fréquence des vols oblige, il était hors de question de mettre en oeuvre un appareil école transformant le pétrole en bruit ... Bonjour Messieurs les riverains !

Un premier bilan

En dix mois d'utilisation, plus de 350 heures ont été effectuées, pour la plupart en école. Le bilan est très positif et confirme le bien fondé du choix de cet appareil. La cellule en composite se comporte très bien, même sur terrain en herbe et ne pose aucun problème d'entretien courant ni de vieillissement.

Un bon point pour le constructeur : Aviasud dispose d'une équipe très efficace, capable de répondre très rapidement aux commandes de pièces et aux suggestions des utilisateurs quant à certains points de détails qui augmenteront encore le potentiel de l'appareil.

Une remarque sur la repliabilité : proposée en standard, la repliabilité de l'ALBATROS est un modèle du genre, simple et très efficace. Une seule personne replie l'appareil en une minute, sans aide extérieure, sans outil, et surtout sans débrancher de commande.

Un rêve de pilote de vol à voile qui se réalise à chaque fois que l'envie nous prend de replier l'appareil.

Côté motorisation, notre choix s'était porté sur le Rotax 582, équipé du réducteur C 3:47.

Bien joué : l'ALBATROS ainsi motorisé offre un excellent compromis prix/performance/fiabilité, à tel point que tous les pilotes qui ont eu l'occasion de le voir voler en école à Meaux ont d'abord cru qu'il était équipé du Rotax 912.

Au bout de 300 heures, nous avons fait contrôler le moteur par Pierre POUCHES : R.A.S.

n Utilisation

L'école sur ALBATROS

Notre oiseau a donné des ailes à toute une diversité de candidats pilotes, de tout âge et de toute origine, depuis le jeune lycéen se destinant à une carrière de pilote de Canadair jusqu'aux anciens pilotes de ligne désireux de continuer à voler ... en se faisant plaisir.

L'ALBATROS est en utilisation un appareil très démonstratif, sain et sécurisant. Contrairement à ce que certains confrères préconisent, il est tout à fait possible d'effectuer l'ensemble d'une formation de pilote ULM 3 axes sur un appareil de cette catégorie, sans avoir à passer auparavant sur un appareil de conception plus ancienne pour le « dégrossissage », style Baroudeur ou Weedhopper.





De plus, le domaine de vol très étendu de l'ALBATROS permet de l' utiliser aussi bien à partir d'un aérodrome, section « pistes avion » que sur une plate-forme ULM traditionnelle, à condition de disposer d'une bande d'au moins 250 mètres de long.

Avec le recul suffisant, nous avons fait comprendre à certains qu'un appareil type ALBATROS était la passerelle idéale pour faire cohabiter au mieux les différentes disciplines aéronautiques sur une même plateforme, et à plus forte raison au sein d'un aéroclub, permettant ainsi aux pilotes avions de découvrir l'ULM dans les meilleures conditions, et offrant aux pilotes ULM correctement formés la possibilité de passer également le brevet avion, dans le minimum de temps, grâce à la compétence acquise sur ULM.

Dans un contexte morose où l'on voit des cerveaux très musclés (?!) oeuvrer pour détruire toutes les structures traditionnelles de formation des pilotes loisirs de l'Aviation légère, il est clair que l'ULM a un rôle essentiel à jouer si l'on veut continuer à pouvoir voler pour son plaisir d'ici quelques années. ■

Caractéristiques Albatros 582 en utilisation

Vitesse optimum de montée (VOM) : **90 km/h**	Paramètres en voyage : **125km/h à 5500 t/mn**
Taux de montée à la V.O.M : **1000 ft/mn**	Consommation en voyage : **12 à 15 litres/heure**
Paramètres en croisière économique : **100 km/h à 5000 t/mn**	Vitesse maxi en palier : **155 km/h**
Capacité carburant : **60 litres**	VNE : **185 km/h**
Consommation en école : **8 à 10 litres/heure en éco**	Vitesse approche : **90 à 100 km/h**
	Vitesse mini de sustentation : **65 km/h**