charge alaire 17,90 kg/m2; avec König 430, 32 l; vitesse max. 115 km/h; vitesse min. 48 km/h; taux de montée 2,5 m/s; taux de chute 0,8 m/s; finesse 1/25. ECIF, Philippe Dessaigne, L'Etang Prieux, 42130 Montverdun, tél. :77 97 54 44, fax.: 77 97 56 52.

✈ L'adresse correcte d'Aquilair : Aquilair ULM, 27 rue François Gillet, BP 30, 42405 St Chamond, tél. : 77 22 12 99,fax. : 77 22 65 11.

✈ Le multi-axes légendé Mudry Baroudeur n'est pas la version commercialisée par Mudry. En effet, le constructeur propose des appareils avec des câbles et non avec des mâts.

✈ Les prix de certains appareils Rans concernaient des appareils montés en ordre de vol. Voici les tarifs en versions kit. S-12 : 89 850 FF ttc, S-6ES : 128 850 FF ttc.

✈ Les coordonnées d'Ultralair sont : Ultralair sa, ZI n° 2, batterie 200, 59309 Valenciennes cédex, tél. : 27 21 01 11, fax.: 27 21 07 01. Par ailleurs, la photo légendée en page 41 concernait un Europa II et non pas un AX3. En ce qui concerne l'Europa II Twin, il est motorisé avec deux Rotax 447 et rien d'autre !

La Rédaction

Nouvelle hélice Héliulm

Après les modèles silencieux 3 et 4 pales destinés aux forts taux de réduction, la société Héliulm vient de terminer la mise au point d'une tripale destinée au moteurs VW en prise directe construite sur le même principe que les précédentes. Longeron intégral, poutre caissonnée carbone, voilure verre Kevlar, cette hélice ne pèse que 3 kg tout compris pour un prix attractif. Un nouveau modèle spécialement conçu pour le Rotax 912 est actuellement en cours de fabrication.

Héliulm, 46140 Cambayrac, tél. : 65 36 92 90, fax. : 65 36 97 38.

Les Albatros de Croatie

Selon le quotidien Nice-Matin en date du 21 janvier 1993, des ULM Albatros seraient actuellement engagés sur le front de Bosnie aux côtés des forces croates. En effet, l'acheteur en la personne du ministère de la Défense croate et la situation actuelle de cette région ne laissent que peu de place aux doutes quant à l'usage des appareils de la firme Aviasud Engineering. Ce type d'appareils possède plus d'un atout pour une utilisation militaire. Son coût qui inférieur à 200 000 FF le rend particulièrement attractif pour des pays disposant de ressources limitées. Conçu en matériaux composites, il est particulièrement difficile de le repérer sur un écran radar, une couche additionnelle de peinture spéciale brouille les émissions. Une ouverture dans le nez de l'appareil pourrait recevoir un phare autorisant les vols de nuit. Des ailes repliables, des distances d'atterrissage et de décollage réduites, une visibilité comparable à celle d'un hélicoptère sont tout autant de facteurs qui concourent à une utilisation militaire. A cela s'ajoute une vitesse de pointe de 165 km/h, un plafond pratique de 6 000 m et une autonomie de 500 km, et on aura fait l'inventaire des atouts de l'Albatros. Pour l'instant, il serait consacré à des missions de reconnaissance. Moyennant quelques aménagements, il pourrait être transformé en ULM de combat, c'est-à-dire être armé. M. Marc Mathot le P.D.G. de la firme frejusienne, avait dès le début de l'année 1991, noué des contacts avec les responsables croates. L'ouverture des hostilités n'a en rien affecté ces bonnes relations. En novembre 1992, les premiers Albatros ont été livrés en Croatie. Les ULM n'étant pas considérés comme des appareils militaires, ils ne peuvent

Nouveau Limbach L 275



Le petit moteur bi-cylindres deux temps Limbach L 275 est désormais disponible avec un allumage par magnéto au lieu de l'allumage par batterie. Egalement disponible en option, des têtes de refroidissement complémentaires recommandées notamment sur des paraplanes. Le poids du moteur avec allumage par magnéto et les têtes de refroidissement est de 7,9 kg sans échappement et 8,1 kg avec petits échappements courts. En version de base, le moteur développe 25 cv à 7 800 tr/mn, dans une version améliorée avec deux autres carbus, la puissance maximale peut aller jusqu'à 27 cv à 7 300 tr/mn avec des échappements accordés à la charge du constructeur. Avec une utilisation sur paraplane, et une hélice bipale d'un diamètre de 1,06 m, et un réducteur 1/1,8, la poussée du moteur atteint 50 à 58 kg. Dans une autre version, la poussée maximale atteinte était de 62 kg avec une hélice tripale de 1,25 m. Finalement, un démarreur électrique 12 v est également disponible en option, le supplément de poids est de 4 kg pour le démarreur et la courroie du démarreur. Des hélices bipales de différents diamètres sont disponibles à l'usine sur commande, mais pas de réducteur, ni de silencieux pour le moment. A ce jour, Limbach a livré près de 800 exemplaires du L-275 à travers le monde. Si les températures d'utilisation du moteur sont bonnes, le moteur peut durer jusqu'à 250 heures. Un catalogue de pièces fort bien détaillé, en anglais, facilite le montage, travail qui peut être aussi bien réalisé par le client lui-même que par l'usine.

Pierre SCHMITT, Limbach Flugmotoren, Kotthausener Strasse 5, D-5330, Königswinter 21, fax. : 19/49/22 44 6976



HELICES
COMPOSITES
SILENCIEUSES
Red : 1/3,47/1,4
LE SILENCE
N'EST PLUS D'OR
5 500 Frs. TTC
SARL HELIULM
Tel : 65 36 92 90 - Fax : 65 36 97 38

pas être concernés par un quelconque embargo — du moins pour l'instant, le précédent est créé . En conclusion, M. Mathot affirme que si d'aventure des Serbes le contactaient, il ne donnerait pas suite à leur demande.

Informations : Nice-Matin 21 janvier 1993.

Les infos d'Alain Bliez

- VHF 760 canaux : Le S.T.N.A. avait précisé ses objectifs en matière d'équipement en radio VHF 760 canaux dans une note du 24/07/89 concernant l'échéance du 01/01/93. L'arrêté du 27 juillet 1991 correspondant est sorti au J.O. du 21/08/91. Il convient de rappeler aux pilotes que le 01/01/93 les aéronefs dont le C.E.I.R.B. prévoit une utilisation en IFR devront être équipés de deux postes VHF à 760 canaux.Pour l'utilisation en VFR (qui concerne les ULM), les postes radio à 760 canaux ne sont obligatoires qu'en cas d'installation nouvelle ou de remplacement. Donc, plus clairement dans le texte, si vous souhaitez installer une radio VHF sur votre ULM, sachez que vous devez installer une radio VHF agréée 760 canaux.

- Essence aviation : il est probable que les rafinneurs cherchent à se débarrasser au plus tôt de la fabrication spécifique de l'AVGAS (essence aviation), vu sa faible quantité. L'avenir est sans doute aux "carburants verts", mais attention : l'utilisation de ces carburants n'est actuellement pas prévue par la réglementation. Sachez, en effet, que le super vert 98 doit pour atteindre cet indice d'octane, contenir des additifs anti-détonants corrosifs pour les moteurs non conçus à cet effet. Il est donc à proscrire pour usage aéronautique. Utilisateurs d'avions avec moteurs type Lycoming, Continental, ... faites attention, en cas de problème moteur avec du super auto 98, votre assurance risque de ne pas vous couvrir pour utilisation de carburant ne correspondant pas aux normes aéronautiques !

- Interférence VOR : La mise aux normes des récepteurs VOR-ILS afin de les protéger contre les interférences avec la bande FM 108 Mhz, sera obligatoire à partir de 1995. Les récepteurs actuels ne sont pas modifiables et devront donc être déposés au plus tard en 98. Les nouveaux récepteurs répondant aux normes ne seront disponibles qu'à partir de 1995 ! Réfléchissez avant d'envisager l'achat d'un récepteur et vérifiez que ceux que vous proposent actuellement les constructeurs King, Collins ... soient "rétrofitables", et à quel prix. De toute façon, il est préférable d'attendre si possible l'arrivée des nouveaux récepteurs.

ULM UK DIRECT
Distributeur leader des ULM Solar Wings
Prix attractifs : dévaluation de 20 % de la Livre Sterling
XL 447 - XL 462 - Q 462
Quasar 503 et 582
SAV - Pièces détachées - Combinaison de vol Mercury 849 FF -Vente - Réparation fibre de verre - Accessoires - Ecole de vol - Hébergement
Embauche de 10 instructeurs - vendeurs
Contact : Jean-Pierre Forêt
Services ULM Mayenne tél. : 43 04 23 67

Adventure

Propose un kit de transformation du F1 en F2 soit les cages, l'hélice bipale (quadripale en option), le réducteur ainsi que les diverses pièces nécessaires à cette transformation. Désormais vous pouvez vous offrir davantage de poussée (+ 6 kg), moins de bruit (-5 dB) avec un poids supplémentaire de seulement de 2 kg.

Adventure, Tim Auto 2, parking Porte de la Villette, 75019 Paris, tél. : (1) 48 34 74 00, fax : (1) 48 34 76 24.

Diatex à Friedrichshafen

Le fabricant de toiles annonce la commercialisation de son nouveau produit pour ULM, la 1500. Plus résistante que la toile existante jusqu'alors (Diatex 1000), elle offre les avantages suivants : ne pèse que 36 g en plus par mètre carré; peut être utilisée pour augmenter la vivacité d'un avion (entoilage plus rigide) et pour augmenter la durée de vie de l'entoilage (résiste mieux aux impacts type cailloux ou chocs avec d'autres ailes lors de stockage d'avions), toile testée et approuvée par le Bureau Veritas. A découvrir lors du prochain salon de Friedrichshafen (voir calendrier). Voici quelques références qui appartiennent au monde de l'ULM : Humbert, Mignet, Mudry, SMAN, Ultralair, Epervier Aviation.

Diatex, 16 chemin de Saint-Gobain, 69190 St Fons, tél. : 78 67 47 76,fax. : 78 70 71 21.

Le Paris/Londres/Paris



Tel des oiseaux migrateurs qui sentent l'arrivée des beaux jours, l'enthousiasme des ulmistes pour le rallye Paris/Londres/Paris (week-end de la Pentecôte) ne se dément pas. A ce jour, cet engouement se traduit par un afflux de demandes de renseignements et d'inscriptions auprès de l'organisateur. Celui-ci se propose de mettre en place une infrastructure digne d'un rallye international et entreprend actuellement les démarches administratives en vue d'une arrivée sur le site prestigieux de l'hippodrome de Vincennes. Ce rallye est décrit comme une compétition amicale dans une ambiance très fair-play. Même les pilotes qui ne viennent pas pour la compétition pourront y trouver leur place. L'étape de transition de la traversée de la Manche (35 km vers 1000 m d'altitude) étant réalisée hors course, elle procurera certainement pour beaucoup la même émotion que Blériot, le 25 juillet 1909 lors de la première traversée de la Manche. Ce retour de grand moment de l'ULM a d'ores et déjà reçu le soutien de la FFPLUM, des revues Ailes Magazine et Vol Moteur, de VLD, Franréa, des journaux spécialisés italien et anglais, ainsi que des constructeurs Cosmos et Air Création. Ces derniers ont chacun inscrit cinq ULM avec leur assistance technique, et offrent gracieusement leurs services et compétences techniques — dans des limites raisonnables toutefois — à tous les équipages inscrits.

Lionel LOURDEL, Air Sport Meeting, 33 rue de Meaux, 77120 St Augustin, tél. : (1) 64 03 58 23, fax. : (1) 64 03 15 24.

Communiquer

La société Alpha System qui est spécialisée dans l'installation et la commercialisation de systèmes de communication pour l'entreprise arrive dans le monde de l'aéronautique par l'intermédiaire de son gérant Dominique Lopes. En effet, il a récemment contracté le virus de l'ULM. Ses ambitions : Mettre à portée de toutes les bourses des moyens de communication les plus simples aux plus sophistiqués.

La gamme va de l'intercom à fil le plus simple en passant par l'intercom sans fil pour une flotille ou un groupe d'amis souhaitant communiquer entre eux sans investir dans un équipement radio trop onéreux. Bientôt de nouvelles références avec la radio de bord ou le GPS. Ses moyens : Une structure qui existe depuis plusieurs années avec des produits identiques à l'aéronautique et dont les grandes différences sont les fréquences. Pour tous renseignements, vous pouvez contacter :

Alpha System, 127 rue St Jean de la Ruelle, tél. : 38 72 18 19, fax. : 38 72 52 66.