

Trop facile !



Si la plupart des engins volants s'organisent des compétitions, le paraplane, qui n'échappe pas à la règle, ne connaît dans cette formule qu'un succès très discret. Ceci s'explique par le fait que le paraplane est génétiquement plutôt conçu pour la balade romantique que pour la performance. Le pilote de paraplane ne cherche pas à prouver un quelconque talent, il veut simplement échapper en toute tranquillité à la gravité.

Aucun aéronef n'est totalement « idiotproof », mais le paraplane s'en approche. L'aile est quasiment indécrochable et il n'y a que deux commandes : les gaz et les freins, aux mains ou aux pieds selon les modèles. Une traction d'un

Fun dans un Fresh Breeze XCitor.

côté pour virer, une double traction pour atterrir. Le pilotage en est si simple que la plupart des pays ont réduit les durées de formation.

Inventé au début des années 80 aux Etats-Unis, le paraplane y trouve son terrain de jeu parfait : de grands espaces et des vents faibles. De solides structures tubulaires et de grosses ailes carrées poussées par des moteurs puissants devinrent la norme.

De nombreuses productions de cette rubrique répondent à cette définition mais beaucoup n'ont pas évolué depuis l'année dernière. La mise en place du LSA oblige les constructeurs soit à se professionnaliser et figer la production, soit à se contenter du monoplace qui reste ULM, soit à mettre la clé sous la porte.

Du coup, le marché bascule vers l'Europe. Il y a cinq ans, ces machines y étaient quasiment inexistantes, à l'exception de chariots auxiliaires pour paramoteurs. Désormais, presque tous les fabricants de paramoteurs proposent cette option.

Dans le même temps et progressivement, certains constructeurs tels que Airges ou Fresh Breeze, pour les nommer, montent des ailes elliptiques sur des chariots inspirés du pendulaire, ce qui donne des paraplanes aux performances accrues. Des vitesses de 90 km/h semblent peu dans le monde de l'ULM, mais confèrent au paraplane des possibilités inespérées avec des ailes carrées de type nord-américain.

Existe-t-il un marché pour ces machines plus rapides ou le paraplane est-il condamné à rester « bas et lent » ? Les prochaines années apporteront la réponse, mais en attendant, appréciez le paysage !

Norman Burr

> Vous trouverez les adresses des importateurs à la fin de la revue.

Toutes les abréviations sont aussi en page 6.

ABRÉVIATIONS

MV	-----	Masse à vide (kg)
b	-----	Envergure (m)
S	-----	Surface (m)
Rés	-----	Capacité réservoir (L)
L	-----	Labellisation
P	-----	Puissance (ch)
Mmax	-----	Masse maxi (kg)
Pl.	-----	Nombre de places
Vh	-----	Vitesse maxi (km/h)
Vc	-----	Vitesse de croisière (km/h)
VsO	-----	Vitesse mini (km/h)
Vz	-----	Taux de montée (m/s)
l/h	-----	Consommation (l/h)
P. complet	-----	Prix complet
P. kit	-----	Prix kit
P. plan	-----	Prix plan

Prix hors taxe, monnaie précisée

TYPE D'HOMOLOGATION

Indique la plus petite classe dans laquelle l'aéronef est éligible. Cela ne signifie pas que l'homologation est obtenue. Voir l'introduction du chapitre trois-axes pour plus d'explications.

A.S.A.P.

Le Mini Breeze est le monoplacement de la gamme Steel Breeze. Bien que proche des machines Summits, quelques détails diffèrent.



Mini Breeze

US-UL

AIRCRAFT SALES AND PARTS

6255 Okanagan Road, Box 995 • Vernon • British Columbia V1H 1M5 • CANADA

Tél : +1 250 / 549 1102 • Fax : +1 250 / 549 3769

paulette@uniserve.com • www.ultralight.ca

MV	b	S	Rés	L	Moteur	P	Mmax	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet HT	P. kit HT	P. plan HT
109	-	35,3	45	-	Rotax 447	40	249	1	56	40	-	3	-	-	\$ 10 595	-

A.S.A.P.

Bien que très proche de son frère monoplacement le Mini Breeze, le Steel Breeze ressemble au premier abord à n'importe quel paraplane du marché. Toutefois, A.S.A.P. attache une grande importance au détail du design et au contrôle de la qualité. L'entreprise est particulièrement fière de son attache quatre points, qui accroît la stabilité en vol. Divers moteurs et ailes sont proposés mais nous le détaillons ici avec l'aile standard, la Mustang S-500, et le Rotax 582.



Steel Breeze 2-Place

US-LSA

AIRCRAFT SALES AND PARTS

6255 Okanagan Road, Box 995 • Vernon • British Columbia V1H 1M5 • CANADA

Tél : +1 250 / 549 1102 • Fax : +1 250 / 549 3769

paulette@uniserve.com • www.ultralight.ca

MV	b	S	Rés	L	Moteur	P	Mmax	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet HT	P. kit HT	P. plan HT
159	-	46,4	38	-	Rotax 582	65	386	2	56	40	-	3	-	\$ 16 745	\$ 15 995	-

A.S.A.P.

Premier paraplane nord-américain à avoir obtenu la certification germanique, le Summit 2 est également le premier à avoir passé les tests en vue de la certification en SLSA. Cinq moteurs sont disponibles et toutes les versions sont construites autour d'un tube de fort diamètre, la conduite au sol se faisant via un volant et le pilotage aux pieds. Ici détaillé avec le Rotax 592, le réducteur B et l'aile Mustang S-500. Les kits démarrent à US\$ 14 300 (Rotax 503) pour monter jusqu'à US\$ 26 000 (Rotax 912), le montage usine étant facturé US\$ 950 dans tous les cas.



Summit II

US-LSA

AIRCRAFT SALES AND PARTS

6255 Okanagan Road, Box 995 • Vernon • British Columbia V1H 1M5 • CANADA

Tél : +1 250 / 549 1102 • Fax : +1 250 / 549 3769

paulette@uniserve.com • www.ultralight.ca

MV	b	S	Rés	L	Moteur	P	Mmax	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet HT	P. kit HT	P. plan HT
141	-	46	53	S-LSA, VZ	Rotax 582	64	386	2	56	48	42	3	11	\$ 15 700	\$ 14 750	-

A.S.A.P.

Le monoplacement de Summit suit le même design que les biplaces. Trois variantes de moteurs sont disponibles, du Simonini Victor à US\$ 9 700 en kit au Rotax 447 présenté ici (US\$ 11 000, la version la plus populaire).



Summit SS

US-UL

AIRCRAFT SALES AND PARTS

6255 Okanagan Road, Box 995 • Vernon • British Columbia V1H 1M5 • CANADA

Tél : +1 250 / 549 1102 • Fax : +1 250 / 549 3769

paulette@uniserve.com • www.ultralight.ca

MV	b	S	Rés	L	Moteur	P	Mmax	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet HT	P. kit HT	P. plan HT
114	-	35,3	38	-	Rotax 447	40	249	1	48	45	-	2	-	\$ 10 950	\$ 10 000	-

ADVENTURE

En 2008, le chariot Adventure passe au quatre temps Bailey 175 et prend le nom de Quattro. Initialement mis au point par le distributeur britannique, l'ensemble a été adopté par l'usine. Nos prix et données renvoient à la version de base, avec l'aile Premium 2 et le moteur deux temps de 24 ch, monté sur une hélice de 130. Pour les pilotes plus lourds, il existe une version à moteur Simonini Mini 2. Tous les modèles emploient un siège réservoir, la structure est en acier, réglable, et la suspension en fibres.



FunFlyer

FAI-ML

ADVENTURE

7 rue de la Chasière • 78490 Méré • FRANCE

Tél : +33 (0)1 34 57 00 00 • Fax : +33 (0)1 34 57 00 99

info@adventure.fr • www.paramoteur.com

MV	b	S	Rés	L	Moteur	P	Mmax	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet HT	P. kit HT	P. plan HT
50	11,9	29,9	25	-	Tiger 160	24	160	1	53	45	25	2,1	4,5	7 590 €	-	-