

L'appareil Thor 1 dans les Rocheuses.

celle de la gravité. Dans un article qui a fait la une du très sérieux magazine américain *Ultraflight Pilot*, on décrit le *Lazair* comme l'un des meilleurs investissements que l'acheteur éventuel d'un avion microléger puisse faire.

Le « Thor 1 »

Le *Thor 1*, en versions monoplace et biplace avec flotteurs optionnels, est un avion microléger qui a été lancé sur le marché au début de l'année par la société Thor Air, de Weston (Ontario). Le directeur général de la firme, M. Mark Vannan, fait valoir la résistance, l'endurance et la sécurité de l'appareil, ainsi que l'avantage du support spécial de la roue arrière qui permet d'utiliser l'avion sur un terrain accidenté. Cette dernière caractéristique retient l'attention des mordus des microlégers.

Le « Chinook »

M. Terry Jones (ses amis le surnomment l'homme-oiseau) construisait des deltaplanes à Edmonton dans les années 70 avant de se lancer dans la conception et la fabrication d'avions microlégers. Il a fondé sa propre société, la Birdman Enterprises Ltd., et son dernier-né est le *Chinook*. Cet appareil offre le confort d'un habitacle fermé et peut être muni de flotteurs ou de skis. On a particulièrement soigné l'aspect aérodynamique du *Chinook*, ce qui lui permet de voler pendant une heure avec un moteur de 28 chevaux en ne consommant que 6,8 litres de carburant.

Cet avion, le onzième que conçoit M. Vladimir Talanczuk, a remporté le *Reserve Grand Champion Award* à l'occasion du plus important Salon aéronautique des États-Unis, l'Ultraflight 83. En 1983, on a procédé aux premiers essais d'un *Chinook* biplace qui devait entrer en production au début de 1984. M. Jones

insiste sur la robustesse de construction du *Chinook* qui reste fort maniable sur les pistes accidentées.

Le « Pélican »

La firme Ultravia, de Repentigny (Québec), vend trois modèles *Pélican* en kit (ensemble de pièces prêtes à être assemblées). Le moteur optionnel de 18 chevaux permet aux amateurs de voler plané de prendre de l'altitude avant de se laisser porter en silence au gré des vents. Le modèle standard comporte un moteur de 22 chevaux. Le Super *Pélican* est propulsé par un moteur de 35 chevaux qui en fait un avion de brousse remarquable pouvant être muni de flotteurs. Une version biplace doit être disponible ce printemps. Comme les autres microlégers à habitacle fermé, le *Pélican* offre l'air climatisé au pilote, qui n'a qu'à enlever les portes... Depuis le début de l'année des « démonstrateurs » d'Ultravia sont allés rencontrer des importateurs de Norvège, de Grande-Bretagne, d'Allemagne; ils se rendront prochainement en France.

Le « CGS Hawk »

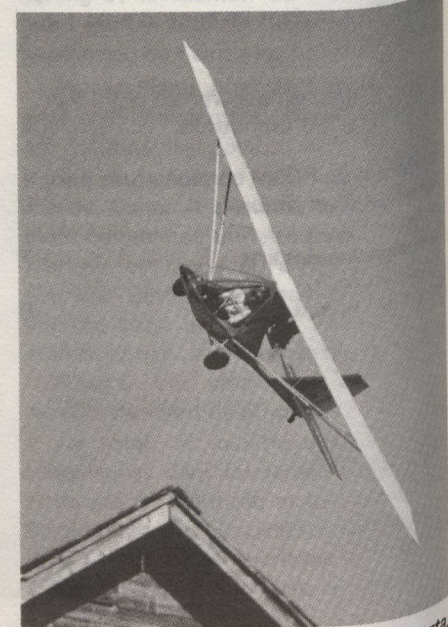
La firme Micronautics, de Prescott (Ontario), a muni le *CGS Hawk* d'un habitacle

fermé et offre des flotteurs en option. L'appareil a été conçu aux États-Unis, mais il est construit au Canada et il possède de plus en plus de pièces fabriquées au Canada (plus de 85% à l'heure actuelle). La firme s'approvisionne auprès des fournisseurs canadiens qui desservent aussi la société mère aux États-Unis. En un an à peine, la Micronautics a pénétré le marché des pays du Pacifique, puisqu'elle compte parmi ses clients l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Le Programme de développement des marchés d'exportation (PDME) a permis à la plupart des fabricants d'appareils microlégers d'accroître le volume de leurs exportations.

Le « Beaver »

La compagnie Spectrum Aircraft Inc., de Surrey (Colombie-Britannique), apparue en 1981, produit le *Beaver*, autre appareil microléger. Le vice-président de la société, M. Martin Dennis, déclare que



Le Chinook survole une grange en Alberta.



Le Pélican est prêt à affronter les flots.