



Le « Sans nom » en vol d'essai téléguidé.

la production de l'usine atteint quinze avions par mois et annonce la mise en marché imminente d'un modèle biplace et de flotteurs amphibies. Le *Beaver* est muni d'un pare-brise standard de type Lexan, auquel on peut adjoindre un habitacle fermé. M. Dennis fait valoir la sécurité que procure le montage du moteur et de l'hélice à l'arrière de l'aéronef.

Le « Skyseeker »

Le premier monospace *Skyseeker* a été lancé par la *Skyseeker Aircraft Corporation* de Winnipeg (Manitoba) en 1979. Il existe maintenant une version biplace de cet appareil, et on conçoit également un modèle qui sera utilisé pour la pulvérisation de produits destinés aux récoltes. Le *Skyseeker* se plie, ce qui permet de le transporter aisément sur le toit d'une automobile. Une fois rangé, l'appareil n'occupe que 0,6 m sur 4,9 m, et l'assemblage se fait en un quart d'heure. Le *Skyseeker* se manie comme un avion conventionnel, ainsi que les autres appareils ultra-légers de fabrication canadienne, suivant les trois axes dimensionnels. Des pédales commandent le gouvernail de direction, alors que le manche pilote actionne les ailerons et le gouvernail de profondeur, d'où la grande stabilité de l'appareil. Toute une gamme d'accessoires (instruments de bord, flotteurs, skis, habitacle fermé) font du *Skyseeker* un appareil quatre saisons. La société possède un centre de formation des pilotes qui dessert 32 détaillants au Canada et huit aux États-Unis.

Le « Sans nom »

L'arrivée presque quotidienne sur le marché de nouveaux modèles est typique de l'industrie des avions microlégers. Tous

les fabricants canadiens travaillent à la conception de nouveaux modèles parce qu'ils sont conscients des possibilités de croissance qui s'offrent à eux. Ainsi, la société *Airtech Canada*, de Peterborough (Ontario), procède actuellement à l'essai d'un appareil non encore baptisé dont les ailes s'inspirent d'un modèle de la NASA (National Aeronautics and Space Administration) et dont l'apparition sur le marché devrait être imminente. La mise au point du « *Sans nom* » de l'*Airtech* est unique puisqu'on procède aux essais à l'aide d'un prototype téléguidé d'une envergure de trois mètres.

L'« Airchair »

Une autre nouveauté, l'*Airchair*, fait actuellement l'objet d'essais menés par la *Powerair Development Corporation*, de

Carp, près d'Ottawa. L'*Airchair* est muni d'un moteur et d'une hélice montés tous deux derrière le pilote. Le président de la firme, M. Richard Manion, croit qu'un marché important existe pour des produits de ce genre en Chine et, pour cette raison, il s'est lancé dans l'étude du mandarin. Il est aussi convaincu de la possibilité d'utiliser cet appareil pour la pulvérisation de divers produits destinés aux récoltes, ce qui permettrait de réaliser une économie de 90 % par rapport aux coûts de location d'un avion conventionnel.

Le « Zipper »

Il s'agit d'un des modèles microlégers les plus récents. Cet avion, construit par la firme *Zenair* de Nobleton (Ontario), est unique en son genre. Les ailes du *Zipper* peuvent être repliées et attachées en deux minutes, ce qui permet de remorquer l'avion sur la route ou, par mesure de sécurité, de le fixer au sol par vent fort. Cet avion peut, lui aussi, être muni (en option) d'un habitacle fermé.

Les performances du *Zipper* et son encombrement réduit ont attiré l'attention d'un fabricant de matériel de pulvérisation agricole des États-Unis qui entrevoit un marché très prometteur, mais l'avion devra être doté d'un moteur plus puissant pour transporter le matériel servant à la pulvérisation. Un *Super Zipper* est donc en voie de construction; il devrait comporter un système de pulvérisation intégré. De plus, le centre de formation des pilotes de la *Zenair* attire des propriétaires de *Zipper*; on y présente aux acheteurs éventuels la vaste gamme

(suite à la page 8)



Le Hawk au repos.