Epervier ULM / ATL

Le 6 juin 1989 est présenté à Grimbergen le prototype statique d'un nouvel appareil par la société Epervier Aviation. Créé par Yves et Alain Kinard, Raymond Mossoux, Marcel Beukelaers et Alain Renaut, elle propose un avion léger biplace monomoteur pouvant être utilisé dans de nombreuses missions et être classé dans les catégories ULM, ATL (avion très léger) et avion.

En juin 1989, la maquette grandeur nature est présentée au salon du Bourget à côté d'un autre projet belge, l'Euronef ATTL-1. Après avoir résisté aux tests structurels, la construction d'un prototype est lancée et son premier vol a lieu le 26 septembre 1990 piloté par Denys Rolin à Gosselies.

Fabriqué en matériaux composites, il utilise les mêmes moules de fuselage pour les 3 types et les arguments d'économie tant de construction que d'utilisation sont nombreux.

Epervier à Maillien en 2015.

Ressemblant fort à un Cessna 152 qui n'est alors plus produit, l'Epervier a été étudié comme un vrai avion et non comme un ULM. Les ambitions de la jeune société sont grandes et légitimes car le marché est grand, tant pour les loisirs que pour l'utilitaire comme l'écolage. Les prototypes sont assemblés chez FRP Composite Engineering à Nivelles, mais une nouvelle usine de 2000 m² est prévue à Gosselies.

En juin 1991, les deux versions ULM et ATL sont présentés au salon du Bourget et suscitent l'intérêt du public de par son design et son prix attractif. En septembre, l'autorisation de vol pour la version ULM est obtenue en France. Quelques modifications font que ce n'est qu'en septembre 1992 que la version définitive de l'ULM est prête. Un essai en vol est publié dans la presse spécialisée avec, malheureusement, peu après, un incident à déplorer sous la forme d'un phénomène de flutter entrainant des fissures à l'arrière du fuselage.

Le problème viendrait d'un nombre insuffisant de couches de stratifié sur le longeron arrière de dérive. Problème résolu, le constructeur annonce que 6 appareils ont été fabriqués.

Mi -1993, une version en kit est proposée au prix de 25.000 dollars et un transfert de la production aux Philippines est annoncé. Puis, plus rien, le bel Epervier disparait sans laisser de traces.

Comme immatriculations, nous trouvons : OO-EPA, OO-EPB, OO-EPV (ex OO-964), F-59HZ, 59-KK et C-ICKB.

Caractéristiques

Envergure : 11,12 m
Longueur : 6,85 m
Hauteur : 2,60 m
Surface alaire : 17,5 m²
Masse à vide : 175 kg (ULM) – 450 kg (ATL)
Masse maximale : 390 kg (ULM – 750 kg (ATL)
Profil : NACA 23012 (aile) – NACA 23009 (empennage)
Facteurs de charge : +4g x 1,8 et -2g x 1,8 (ULM) – 3,8g x 2,36 et -1,9 x 2,36 (ATL)

Propulseur

Moteur Limbach 1800 EA 60cv ou Rotax 582 65cv (ULM) – Limbach 2000 DA2 (ATL)

Performances

Vitesse de croisière : 141 km/h (ULM) – 181 km/h (ATL)
Plafond : m
Rayon d'action : km