

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

(11) N° de publication :
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

2 559 452

(21) N° d'enregistrement national :

84 02186

(51) Int Cl⁴ : B 64 F 1/36, 1/20.

(12)

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

(22) Date de dépôt : 10 février 1984.

(71) Demandeur(s) : Société à responsabilité limitée dite :
LORRAINE-PICARDIE « ULM » — FR.

(30) Priorité :

(72) Inventeur(s) : Gilbert Missud.

(43) Date de la mise à disposition du public de la
demande : BOPI « Brevets » n° 33 du 16 août 1985.

(73) Titulaire(s) :

(60) Références à d'autres documents nationaux appa-
rentés :

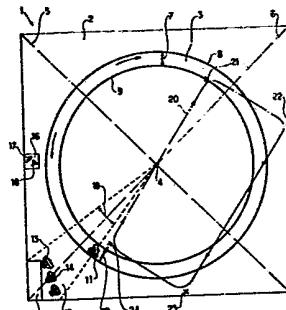
(74) Mandataire(s) : Cabinet Lepage et Aubertin.

(54) Aérodrome pour appareil volant ultra-léger motorisé.

(57) L'invention a trait à un aérodrome pour appareil volant
ultra-léger motorisé.

Cet aérodrome est caractérisé en ce qu'il comporte une
piste circulaire 3 placée au centre d'un terrain de surface
carrée 2.

L'invention concerne l'aviation.



L'invention a trait à un aérodrome pour appareil volant ultra-léger motorisé.

Actuellement, se pratique de plus en plus, à titre de sport individuel ou sous forme de compétition, le vol à l'aide d'appareil volant 5 ultra-léger motorisé. Pour l'envol et/ou l'atterrissement, on utilise des pistes de forme rectangulaire. Du fait que ces appareils sont très légers, ils sont tributaires de la direction du vent et de sa force. Or, dans le cadre des pistes connues, en raison de leur forme rectangulaire, le décollage ou l'atterrissement ne peut se faire que dans l'axe médian de la piste 10 soit dans un sens, soit dans l'autre. Cependant, lorsque le vent souffle latéralement et non pas selon l'axe médian de la piste, l'utilisation de cette dernière devient très problématique, ce qui constitue un frein important pour le développement de cette discipline sportive.

La présente invention a pour but de remédier à ces inconvénients 15 et se propose de fournir un aérodrome dont la piste permet le décollage ou l'atterrissement de ces appareils quelle que soit la direction et /ou la force du vent dans les limites d'utilisation des appareils concernés.

A cet effet, l'invention concerne un aérodrome pour appareil volant 20 ultra-léger motorisé, caractérisé en ce qu'il comporte une piste circulaire placée au centre d'un terrain de surface carrée.

L'invention sera bien comprise en se référant à la description suivante faite à titre d'exemple non limitatif et au dessin ci-annexé dans lequel :

25 - la figure 1 est une vue en plan de l'aérodrome conforme à l'invention.

On se réfère à la figure unique.

L'aérodrome 1 comporte un terrain 2 de surface carrée. Dans ce terrain carré 2 est réalisée une piste 3 constituant le chemin de roulement pour les appareils volants ultra-légers motorisés. Conformément à l'invention, cette piste 3 a une forme circulaire dont le centre 4 se confond avec le point de rencontre des diagonales 5, 6 du terrain carré 2. La largeur 7 de cette piste circulaire 3 est fonction de l'importance des appareils concernés. La bordure extérieure 8, en forme de circonférence, est concentrique à la bordure intérieure 9. On prévoit sur cette piste circulaire 3 une bande d'arrêt déplaçable 10 constituant le point d'attente pour l'appareil 11 prêt au décollage. L'aérodrome 1 présente une aire de stationnement 12 des différents appareils 13, 14. En règle générale, il est souhaitable que l'aire de stationnement 12 est délimitée près d'un hangar 15.

L'édit aérodrome 1 comporte également une aire à signaux 16 pourvue

de la manche à air 17 obligatoire pour chaque aérodrome. Sur cette aire à signaux 16 est disposé un élément mobile de signalisation 18. Cet élément mobile de signalisation 18 a approximativement la forme d'un "T" et indique, après observation de la manche à air 17, le sens de décollage ou 5 d'atterrissage. On détermine en fonction de la position de la manche à air la position de l'élément mobile de signalisation 18 et l'emplacement de la bande d'arrêt déplaçable 10 sur la piste 3.

Pour des raisons de sécurité, on prévoit également un angle mort 19 couvrant la partie du ou des hangars 15 et de l'aire de stationnement 12.

10 On a représenté sur la figure 1, à titre d'exemple, un trajet 20 situé entre quatre points de repères mobiles 21, 22, 23, 24 complétant le repère du centre 4 et dont le positionnement est déterminé par l'élément de signalisation 18. Ainsi, il est souhaitable qu'ayant quitté sa position d'attente, l'appareil au repère 4 soit à son point maximum de roulage au 15 décollage. Passé ce repère 4, si l'appareil n'a pas décollé pour une raison quelconque, il est impératif de couper les gaz et de l'arrêter afin de recommencer un nouveau décollage à partir de la bande d'arrêt déplaçable 10 qu'il aura à nouveau rejoint par la piste 3. La distance entre le repère 4 et le repère 21 sert à la montée de l'appareil qui effectuera au repère 21 son premier virage. Puis, il continue sa montée et engage au repère 22 un virage pour se placer en vent arrière. Au repère 23, l'appareil procède à son virage pour se trouver en étape de base. Au repère 24, l'appareil se place dans l'axe d'atterrissage. Si l'atterrissage n'a pas touché le sol au repère 4, il est impératif de remettre les gaz et de refaire 20 un tour de piste réglementaire pour se représenter en vue d'un nouvel atterrissage.

Bien que l'invention ait été décrite à propos d'une forme de réalisation particulière, il est bien entendu qu'elle n'y est nullement limitée et qu'on peut y apporter diverses modifications de formes, de matériaux et 30 de combinaisons de ces divers éléments, sans pour cela s'éloigner du cadre et de l'esprit de l'invention.

Revendications

1. Aérodrome pour appareil volant ultra-léger motorisé, caractérisé en ce qu'il comporte une piste circulaire (3) placée au centre d'un terrain de surface carrée (2).
2. Aérodrome selon la revendication 1, caractérisé en ce que la piste circulaire (3) comporte une bordure extérieure (8) et une bordure intérieure (9) concentriques et dont le centre (4) se confond avec le point de rencontre des diagonales (5, 6) du terrain carré (2).
3. Aérodrome selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comporte une bande d'arrêt déplaçable (10) constituant le point d'attente pour les appareils, l'emplacement de cette bande étant défini par la direction et la force du vent.
4. Aérodrome selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comporte un élément mobile de signalisation (18).
5. Aérodrome selon la revendication 4, caractérisé en ce que l'élément mobile de signalisation (18) comporte une forme d'un "T" et indique, après observation de la manche à air, le sens de décollage ou d'atterrissage.
6. Aérodrome selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comporte des repères mobiles (21, 22, 23, 24) déterminant le trajet d'envol et d'approche des appareils, le positionnement de ces repères (21, 22, 23, 24) étant fonction de la position de l'élément mobile de signalisation (18).

FIG. 1

