

>> REPORTAGE / REPORT

JOURNEES PORTES OUVERTES CIRRUS

AU PLESSIS-BELLEVILLE

CIRRUS « OPEN DAYS » AT PLESSIS-BELLEVILLE

CIRRUS SR 22 T / AQUILA A 210 G 500 / AIR COURTAGE ASSURANCES / AVIDYNE R9



PORTES OUVERTES CIRRUS/CIRRUS DAYS

Les journées « portes ouvertes » chez Cirrus sont toujours l'occasion de découvrir quelques nouveautés. Cette année encore, les trois jours pendant lesquels s'est déroulé cet événement ont permis de vérifier cet adage. Qu'il s'agisse du nouvel SR 22 T avec le moteur turbo de Continental, du dernier modèle Aquila A210 équipé du Garmin G 500, de l'avionique Avidyne R9, du contrat d'assurances d'Air Courtage spécialement taillé pour votre Cirrus, ou des conférences organisées par l'équipe Bellec, tout était matière à écouter, à apprendre et à rédiger un article.

The Cirrus "Open Days" are always an opportunity to find out what's new. As usual, this year, the three days during which this event took place, confirmed this statement. Be it the new SR22T, with its Continental motor, or the latest Aquila A210 model, with Garmin G500, or the Avidyne R9 avionics, or the Air Courtage insurance policy tailored to your 'Cirrus' needs, or all the conferences organized by the Bellec team, it was all useful for listening, learning, and writing an article.

CIRRUS SR 22 T : T COMME TURBO T FOR TURBO

Teledyne Continental a donc spécialement conçu pour Cirrus un moteur turbo. C'est un TSIO-550 K qui délivre 315 ch. Il a été certifié par l'EASA le 21 juin dernier. Cinq chevaux de plus que sur les modèles SR 22 G3 me direz-vous, où est la différence ? En fait, ce moteur transmet sa puissance à 2'500 t/min. Contrairement aux autres modèles de la gamme, qui ont leur rendement optimal à 2'700 tours, le TSIO 550 K développera son couple beaucoup plus tôt, gage d'une puissance qui se traduira par un taux de montée supérieur. Ce moteur turbocompressé bénéficie déjà au sol d'une pression d'admission plus importante (37,5 pouces de mercure à 2'500 t/min), le gain en vitesse de croisière sera de l'ordre de 20 ou 30 kts selon les altitudes. Ces performances se traduiront par une distance de décollage plus courte.

On retrouve la même architecture présente sur les autres Cirrus : six cylindres opposés à plat, injection électronique, deux alternateurs, mais le confort d'utilisation réside dans un niveau sonore moins élevé et un gain de couple notable. Le nouveau Continental plus léger (237 kg), le train avant et le profil du capot moteur redessinés ont permis de gagner entre 15 et 20 kg sur la masse à vide.

Le SR 22 T adopte un train avant entièrement nouveau avec amortisseur hydraulique. Ce vérin remplacera plus efficacement l'amortisseur plastique des versions précédentes. Plus souple, il absorbera plus aisément les imperfections des pistes en herbe, et encaissera plus facilement des atterrissages un peu durs. Des nouvelles prises NACA font leur apparition sur les capots moteur. Le chauffage cabine et le refroidissement du GMP s'en trouvent améliorés. On retrouve bien sûr les équipements standard, comme les airbags de ceinture pilote et copilote, et des sièges anti-crash (certifiés jusqu'à 26 g, grâce à la cellule Roll Cage), qui sont les points forts en matière de sécurité chez Cirrus. Le dégivrage FIKI (flight into known icing conditions) sur l'hélice, le pare-brise et les bords d'attaque. L'avionique Cirrus Perspective, avec ses écrans de 12", est signée Garmin. La vision synthétique est dotée d'un clavier numérique complet comme sur les liners. En résumé, le SR 22 T s'affiche comme une machine faite pour la navigation en toute sécurité, y compris par mauvais temps, avec des vitesses en altitude de 215 kts et un confort appréciable. Son prix de base s'établit à 475'000 \$, assorti de deux ans de garantie.

Teledyne Continental has custom built a turbo engine for Cirrus. It's a TSIO-550K with 315hp. It was certified by the EASA, on June 21st last year. 5 more hp than on the SR22 G3, you'll tell me - where's the difference in that? Actually, this engine releases its full power at 2500 turns per minute. Contrary to the other models of the range, on which the optimal power is at 2700 tpm, the TSIO 550K will develop much earlier on, proof of higher power, which will translate as a better climbing rate. This turbo-compressed engine already has a higher admission pressure rate on the ground (37,5 inches of mercury at 2500 tpm), the gained cruising speed will be of 20 to 30 kts depending on the altitude. This performance will translate as a shorter take-off distance.

We find the same architecture as on the other Cirrus models : six cylinders, electronic injection, and two alternators, but the comfort lies in the lower sound level and a notable couple gain. The new Continental is lighter (237kgs), the redesigned landing gear and engine profile help drop 15 to 20 kgs off the total empty weight.

The SR22T has a totally new landing gear with hydraulic suspension. This will efficiently replace the plastic suspension on previous models. It better absorbs the imperfections of grass runways, and will take on difficult landings more easily. We find new NACA plugs on the engine hoods. The cabin heating and cooling systems of the GMP are improved. Of course, we find all the standard equipment, like pilot and copilot belt airbags, anti-crash seats (certified up to 26g, thanks to Roll Cage cell) that are Cirrus' strong points in terms of safety.

The FIKI (flight into known icing conditions) de-icing system is on the propellers, cockpit and leading edge. Cirrus Perspective avionics, with 12" screens is all Garmin. The synthetic vision has a complete digital keyboard, like on liners. In a nutshell, the SR22T, is a machine made for safe navigation, even in bad weather conditions, with altitude speeds of 215 kts and comfort. It's basic price is 475 000 \$, with a 2 year warranty.



AQUILA A 210 G 500 : PARÉ POUR LE VOYAGE MADE TO TRAVEL

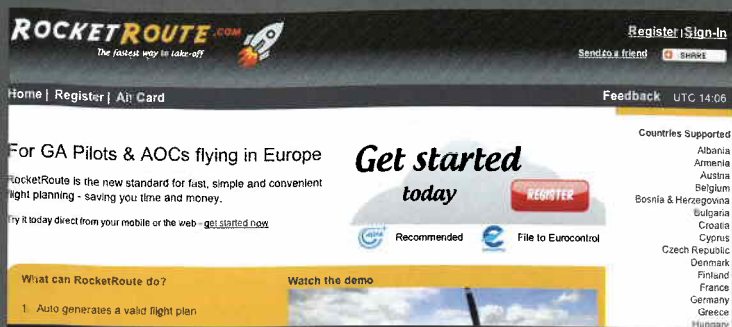
Dans la catégorie CS-VLA, l'Aquila A 210 s'est rapidement imposé comme avion de voyage confortable à l'autonomie appréciable (535 NM à 75 %) . Les qualités de vol de ce biplace, en composites, ont été plébiscitées par de nombreux instructeurs. Cet appareil, proposé maintenant à la vente avec une avionique Garmin G 500, va donc rallier à sa cause davantage de suffrages de part les atouts qu'il possède. Sièges en cuir réglables, largeur de cabine de 1,20 m, une bulle aérodynamique offrant une large visibilité, une soute à bagages accessible par une trappe extérieure, un moteur Rotax 912 S (de TBO de 1'500 heures ou 12 ans) alimenté en SP95 permettant de croiser à 130 kts... la liste n'est pas exhaustive, et la finition soignée de ses composites, une hélice à pas variable hydraulique, et surtout la présence de volets Fowler, rares sur ce type d'appareil, vont en faire un concurrent sérieux dans la prochaine classe ELA. La présence du G 500, comme dans les grands (TB 20 de Daher-Socata), attirera des pilotes soucieux de voler en sécurité avec des instruments modernes. Deux écrans de 6,5 pouces, côte à côte, regroupent toutes les informations de vol. PFD et MFD redondants, suivant les options retenues afficheront moving maps, SVT, cartes d'approches. L'Aquila est équipé pour le VFR de nuit.

Pour la version de base, comptez 127 300 € ; avec le Garmin G 500, 147 000 €.

In the CS-VLA category, the Aquila 210 quickly stood out as a comfortable travel aircraft with good autonomy (535 nm at 75%). The flight quality of this composite two-seater was acclaimed by many instructors. This aircraft, now with G500 Garmin avionics, is going to gain even more praise thanks to its new assets. Adjustable leather seats, 1,20m cabin width, an aerodynamic bubble with wide visibility, a baggage compartment that is accessible from an outside flap, a Rotax 912s engine (1500 hours TBO or 12 years) fueled by SP95 enabling you to cruise at 130kts....the list is far from exhaustive, and the fine finish on its composites, the hydraulic adjustable propeller and especially the presence of Fowler shutters, rare on this type of aircraft, make it a serious competitor in the next ELA category.

Having the G500, as all the big boys do (Daher-Socata's TB20), will attract pilots concerned with flying safely with modern instruments. Two 6,5" screens, side by side, reunite all the necessary flight information. Redundant PFD and MFD, according to the different options, will display, moving maps, SVT, and approach charts. The Aquila is equipped for night VFR.

For the basic version, the price is 127 300 €, 147 000 € with the Garmin G500.



ROCKETROUTE.COM : LE SITE WEB POUR DEPOSER VOS PLANS DE VOL THE WEBSITE TO FILE YOUR FLIGHT PLANS

Ce site, dont l'adresse est à retenir pour le dépôt de vos plans de vol, se caractérise par la rapidité de la réponse d'Eurocontrol. Avec RocketRoute.com, une autorisation est validée en dix minutes pour toutes destinations internationales. Tant en VFR qu'en IFR, votre itinéraire sera calculé en fonction de la route la plus courte et la plus économique en carburant. Vous pourrez donc imprimer votre liasse papier, ou vous la faire envoyer sur votre iPhone ou Blackberry par mail, ou encore par fax.

This website is definitely one to bookmark for filling flight plans. Its main characteristic is the swiftness and efficiency of Eurocontrol's response. With RocketRoute.com, an authorization is confirmed in 10 minutes for all international destinations. Whether you are flying VFR or IFR, your itinerary will be calculated based on the quickest and energy-efficient route. You can print out your paper, or have it send to your iPhone or BlackBerry by email, or even by fax.

AIR COURTAGE ASSURANCES : UN CONTRAT SUR MESURE POUR LES PROPRIETAIRES DE CIRRUS A CONTRACT TAILORED TO THE NEED OF CIRRUS OWNERS

A l'origine, c'est un partenariat avec Aérolythe depuis 2006 qui a donné lieu à un programme spécifique pour un produit lancé en septembre 2008. L'objectif est bien sûr de travailler sur le couple aéronef-pilote, allant au-delà de la réglementation. Air Courtage, suivant les spécificités de la machine, du training du pilote, et de la capacité de ce dernier à se remettre en cause, tous les ans, par des stages de maintien de compétences dispensés par Aérolythe, propose son contrat « Privilège Assurances Cirrus ».

Que couvre ce contrat ?

En premier lieu, le minimum légal : la responsabilité civile, qui garantira les dommages causés aux passagers. Les réclamations de propriétaires ou ayants droits d'une machine suite à abordage ou collision au sol. Seront indemnisés ensuite l'assistance à la machine et aux pilotes et passagers (invalidité, décès). Le rapatriement pilote et passagers en cas de panne, ou de mauvaise météo. Le remboursement « Casse » en valeur à neuf durant la première année de l'avion est un autre atout de ce contrat, qui se veut également modulable par le choix des franchises. Votre prudence sera récompensée par une ristourne pour non-sinistre sur la quittance suivante. Des projets sont à l'étude pour la gratuité des « Recurrent Trainings » tous les trois ans pour les pilotes à jour de formation et sans sinistres. Quatre-vingts pour cent de nouveaux propriétaires de Cirrus optent pour ce contrat « Privilège », et le constat semble satisfaisant puisque, jusqu'à présent, aucun incident n'est à déplorer.

L'accès à ce contrat impose 100 heures de vol minimum en monomoteur à pistons, et la réussite aux trainings Cirrus. En dessous de ce quota, des solutions d'assurances pourront être trouvées en dehors du contrat « Privilège ». Y sont éligibles toutes les machines basées en France, au Bénélux, en Angleterre et en Suisse, immatriculées sous N.

Originally, it's a partnership with Aerolithe since 2006 that gave birth to a specific program for a product launched in 2008. The objective is of course to work on the plane-pilot relationship, going beyond guide lines. Air Courtage - by following the specificity of the machine, the pilot's training and the capacity of the latter to question, each year, Aerolithe's competence, thanks to refresher courses - offers a new "Privilege Assurance Cirrus" contract.

What does this contract cover ?

First, the legal minimum: civil responsibility, which will guarantee all damaged caused to passengers. The claims by owners of a machine, after collision on the ground. Assistance to the machine and pilot/passengers will be compensated. The 'return' fees for pilots and passengers in case of a break-down or bad weather. Any "damage" will be reimbursed to its full value during the first year of the plane - this is another asset of this contract, which is also modularly. Your caution will be gratified by a 'no-claims' bonus on the next invoice.

Projects are under study to allow free of charge 'Recurrent Training' every three years, for up to date pilots with no claim history. 80% of new Cirrus owners opt for the "Privilege" contract, and this seems satisfactory because, till today, no incident was declared.

Access to this contract imposed at least 100 hours of flight on single-engine pistons, and successful Cirrus training. Below this quota, insurance solutions will be found outside this "Privilege" contract. All N registered aircraft based in France, Benelux, England and Switzerland are eligible.

