

AVIATION

International

OCTOBRE



OCTOBER



cur *den*

FLYMYJETS > INTERVIEW LOUIS-ANTOINE HARL
VISITE CHEZ A VISIT TO RECTIMO AVIATION
UN IMPOSANT BBJ LIVRÉ ONE BIG BBJ, DELIVERE
ECHANGES RADIO RADIO COMMUNICATION
HISTORY > 1ST COMMERCIAL FLIGHT
MAINTENANCE

ESSAI FLIGHT TEST

Fly different

PIAGGIO P180 AVANTI III



BLOIS 2011

UNE FRÉQUENTATION EN BAISSÉ

Blois 2011, c'était avant tout, cette année, un changement de nom et d'équipe d'organisation. Même si certains avaient pu relever un essoufflement de la manifestation ces dernières années, leurs aspirations semblaient avoir été prises en compte par la nomination d'un nouveau staff organisateur. Mais le sentiment général qui domine est bien la baisse de fréquentation en termes de visiteurs et d'aéronefs visiteurs, qui n'a pas été celle escomptée. D'après Jean-Marie Carré, et sa nouvelle équipe, cette année l'intérêt des visiteurs devait être relancé par la présence de plus de nouveautés. Certaines innovations étaient bien là, mais elles n'ont pas suffi à étancher notre soif de découvertes. Il est vrai que le marché de l'ULM a vu, ces dernières années, s'engouffrer de nombreux constructeurs. S'il est aussi vrai que la majorité d'entre eux sont sérieux, par la pérennisation de leurs modèles et surtout par la qualité de leur service commercial, certaines marques n'ont fait que de brèves apparitions, jetant un peu l'opprobre sur un secteur dynamique de l'aviation ultra légère. Sentiments mitigés pour les uns, optimistes pour les autres, Blois reste quand même un rassemblement de référence.

Pégase : depuis plusieurs années, Jean-Pierre Petillon propose des solutions innovantes en termes de stockage et d'avitaillement de carburant aéronautique. Bon nombre de propriétaires privés, de plateformes ULM ou d'aéroclubs se sont déjà portés acquéreurs de ces citernes Pégase, puisque transportables, et sécurisantes. Les containers Pégase sont la preuve que l'on peut conjuguer sécurité, qualité, avec des coûts d'acquisition tout à fait raisonnables. Ce n'est donc pas un hasard si les produits Pégase se vulgarisent à ce point lors des salons aéronautiques. Spécifiques pour le Jet A1, l'Avgas 100 LL, ou le sans-plomb UL 91, avec des contenances allant de moins de 500 litres à 1 000 litres, les citernes « Fill & Fly » et les containers « Fuel Proof » (de 1 000 à 10 000 litres) sont une alternative à préconiser pour une réduction des coûts de remplacement des cuves enterrées.

Aude Aéroservices : Jean-Claude Ramon, avec sa verve coutumière, présentait son Aeroprakt A 22 L2. Classé LSA, on a pu remarquer les dernières modifications apportées sur le train principal et la roulette avant, qui reçoit une roue tirée, avec un nouvel amortisseur. La cinématique des flaps, qui génèrent un effet « Fowler », a été revue. La peinture orange et blanche rehausse le look de cet appareil. Sur le modèle ULM rouge, les manches en Y ou des volants sont au choix, mais c'est surtout une largeur très appréciable de cabine (1,30 m) qui caractérise cet appareil.

Pro.mecc : avec le Freccia (la flèche en italien) au rouge « Ferrari » qui avait fait sa première apparition à Friedrichshafen, puis ensuite à Cannes AirShow, a donné lieu à de nombreux essais en vol. Le Sparviero, autre modèle de la marque, qui a fait l'objet d'un essai complet dans notre parution de juin 2011, était exposé dans sa version avec winglets.



JMB Aviation : l'équipe de l'Airport Amougies est venue comme les années précédentes à Blois, avec l'intégralité de sa flotte. Le Skylane, le MP-02 et les VL3, VL3 Spirit (train fixe et rentrant) étaient à découvrir sur le statique.

Finesse Max : Christian Stuck, pour cette édition, avait déplacé ses modèles Dynamic WT9 Turbo, le Dynamic millésime 2011 de la gamme Aerospool, avec ses nouveaux capots. Pour Pipistrel, ce sont les Virus SW, Taurus et Sinus qui étaient présentés. Enfin, pour la partie avionique, le Skyview, D 100 et D10 de Dynon, et la gamme Trutrak et Funkwerk ont ravi les intéressés. A noter aussi la présentation de la nouvelle gamme d'EFIS « Nesis » de chez Kanardia.

Innov'Air : exposait le dernier millésime du Phantom SW à train fixe et rentrant, ainsi que la version « Le Mans » du FK14 Polaris. Nous avons pu remarquer le CTLS Supralight, et le MC de Flight Design.

Dyn'Aero : exposait son MCR-ULC Blue Line. Dernier-né de la nouvelle stratégie commerciale, il s'agit en fait d'un MCR dont le prix de vente a été considérablement redéfini pour tenter de reconquérir le marché des ULM biplaces. La planche de bord se compose des instruments analogiques traditionnels couplés à un iPad2, qui, grâce à son pied, peut se fixer horizontalement ou verticalement. Cette configuration est nettement moins onéreuse que les suites logicielles Garmin, Dynon, ou autre. La tablette d'Apple et toutes les applications téléchargeables sur Apple Store connaissent déjà un large succès parmi les terriens, nul doute que cette stratégie aura de quoi séduire plus d'un pilote. Proposé pour 70 000 € HT (83 750 € TTC), cet ULM possède maintenant de vrais arguments pour conquérir ce segment. On regrettera, tout de même, le côté un peu sommaire de cette intégration dans le cockpit du Blue Line. Des systèmes d'incrustation amovibles dans les tableaux de bord existent et auraient été moins disgracieux. Autre info, qui ne concerne pas Blois directement : la possibilité de rétrofit en G500 des DR400, grâce aux accords passés avec Finch Aircraft et Aerodif. Ce STC (propriété de Finch Aircraft) a de quoi rajeunir l'un des avions les plus représentés au sein de nos aéroclubs nationaux.

Blackshape : présentait le prototype du « Prime » cette année, et non plus la coque en carbone noire que nous avons découverte en 2010. Le processus de certification est en cours au siège de la société en Italie du Sud, dans la région des Pouilles, creuset aéronautique italien connu également pour son vin. Ce fut pour nous l'occasion d'une prise en main de l'appareil au cours d'un vol de découverte d'une trentaine de minutes.



Ce biplace en tandem au look de chasseur ravira les pilotes aimant le voyage rapide et le vol sportif dans toute la majesté et la noblesse du terme. Vif aux commandes, avec une envergure courte, un taux de montée à 1 250 ft/min, une avionique Dynon, une finition exemplaire des composites, une vitesse de croisière à 265 km/h sont les principales caractéristiques de cet appareil. Prise en main enthousiasmante à 300 km/h en vitesse maxi, qui méritera un essai approfondi dans les semaines à venir dans nos colonnes.

Aerobache : le fabricant de housses de protection de la gamme « Ecolight Plus », imperméables, anti-UV, anti-chaaleur ou molletonnées, basé en Corse-du-Sud, présentait un nouveau tissu. C'est une « éco-membrane » respirante, 100 % étanche à l'eau, aux UV, d'une bonne résistance mécanique grâce à son grammage. Elle est fabriquée pour l'aéronautique par Dupont de Nemours (USA). Elle supporte toutes les formes de découpes et de coutures étanchées à la résine. Elle sera livrée soit complètement finie, ou en kit avec les fixations ad hoc (crochets, sandows), pour abaisser le prix de vente. Destinée aux avions, hélicoptères garés sous hangars ou parqués à l'extérieur, elle intéressera autant les particuliers que les aéroclubs ou les vélivoles. En phase finale de tests, sa disponibilité est prévue début 2012.

Beringer : qui innove sans cesse et crée la surprise pratiquement à chaque salon, présentait ses nouvelles roues 4-pouces sans freins. Elles conviendront comme roulette de queue sur un train classique équipé de roues « brousse » ou comme roulette avant de train tricycle sur un ULM ou LSA. Trois types de pneus peuvent être montés sur cette jante de 550 g. Vu aussi, la petite roue vendue en option pour le Sinus, qui, de par sa conception, accompagnera largement la durée de vie de l'avion.

Net Words : le seul atelier en Europe où vous arrivez le matin avec un avion vierge et repartez l'après-midi avec le logo, au design personnalisé, sur votre appareil, était présent à Blois. Nouvellement installé dans des locaux flamboyants neufs, avec accès direct sur la piste de l'aérodrome de Sisteron Vaumeilh (LFNS), Francis et Nicole Kefer ont toujours plaisir à déterminer avec vous le graphisme le plus approprié pour votre aéronef.

Silvair Services : qui distribue la gamme Pioneer 200, 300 et 400, était là avec son incontournable « Trial » du fabricant italien Nando Groppo, dont les ailes se replient sans outils en moins de deux minutes. Biplace en tandem, cet ULM s'adressera, par ses capacités STOL, aux fans du vol en montagne, de brousse, amateurs de terrains courts et de train classique.

