

AVIASPORT

Le magazine du pilote

Salon ULM de BLOIS

30 ans de succès

Carnet de Vol

ULM et travail aérien
Pilote de Transall
Le DH-60 Gipsy



Actus

Lasers contre avions
EASA : le chaos ?
Les retards du Skycatcher
Des Cricri électriques
Voltige : la France au top
Secours aérien en Afrique

M 01153 - 667 - F: 6,90 €



DOM/S: 9,20€ - DOM/A: 11,80€ - Portugal Cont.: 9,60 € - Suisse: 15 F
Canada: 14,00 \$CAD - Maroc: 98,00 MAD - CFA: 5200,00 - TOM/A: 2 300 F
CFP - TOM/S: 1260 CFP - Mayotte: 13,10 €

Blois 2010

Turbine et électricité au programme !

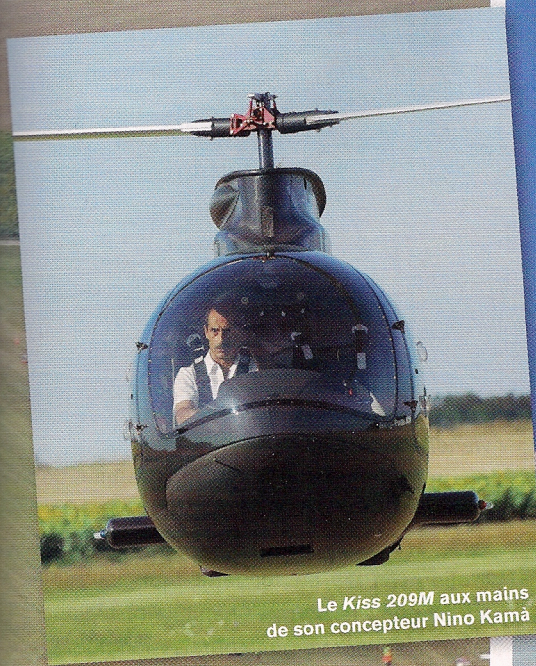
En m'envoyant, moi qui n'y étais pas allé depuis cinq ans, sur le grand évènement annuel de l'aviation ultra légère hexagonale, notre rédacteur en chef comptait sur un regard renouvelé. Pour l'anniversaire des 30 ans du salon, j'ai été servi.

Dès le vendredi soir, les visiteurs sont vite mis au parfum, ou plutôt aux effluves de kérosène. Et c'est bel et bien le sifflement caractéristique d'une turbine qui provient du petit hélicoptère démarrant devant le stand Fama. Les commentaires vont bon train : « Les ULM font maintenant dans le kéro ? » « Belle gueule et pas trop bruyant, le pocket-copter ». « Il a dû avoir une autorisation exceptionnelle pour le salon, mais aura-t-il le droit de voler en France ? » Premier objectif du lendemain matin, en savoir plus sur cet hélicoptère ultraléger et sur le projet de réglementation ULM pour ce type de machine.

Diversité, nouvelles machines et nouvelles énergies

- Le Kiss 209M nous vient de Modène où il a été développé pendant une douzaine d'années par Nino Famà, pilote de course et sous-traitant en composites pour la Formule-1. La machine utilisant le carbone pour sa structure est annoncée à 262 kg à vide en version à patin. Sa turbine provient d'APU Solar. L'APU est une turbine installée dans la queue des avions de ligne pour la production autonome d'électricité. La puissance actuelle de celle-ci est établie à

162 ch pour une consommation de 40 l/h selon le producteur. La vitesse de croisière du Kiss 209M est donnée pour 100 nœuds. L'exemplaire présenté sur le salon a effectué près de 500 heures de vol. Trois autres Kiss sont exploités par des écoles à Modène, Rome et Parme. Ses démonstrations de maniabilité et d'autorotation en sécurité, son faible niveau sonore et son prix de 159 500 (patins) à 171 500 € (train rentrant) ont marqué les spectateurs. L'engin était dans toutes les conversations. Michel Haen, qui importe le Kiss en France, assure qu'il répondra totalement aux exigences de la future classe 6 (celle des hé-



Le Kiss 209M aux mains de son concepteur Nino Kama



Le Kiss en évolution. Notez l'intégration réussie du train rentrant.



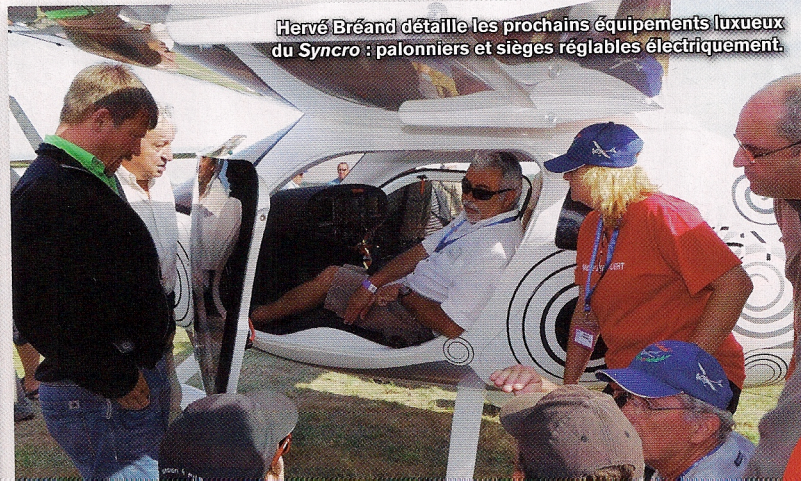
blent pousser les tutelles pour que la réglementation évolue rapidement en leur faveur. Sébastien Perrot, vice-président de la FFPLUM, nous a résumé le forum consacré à ce sujet le samedi : « Nous n'en sommes plus aux débats autour des pour et contre de l'hélicoptère ultraléger. Les constructeurs sont de plus en plus nombreux et l'avenir d'une réelle classe d'hélicoptère plus accessible dépend des discussions en cours. La FFPLUM participe au groupe de travail composé également de l'UFH (Union française de l'hélicoptère), la FFG (Fédération française de giravation) et la DGAC. Une phase expérimentale débute dès octobre pour une période de six mois. Huit instructeurs à la fois sur hélicoptère et

ULM se chargeront de la formation des premiers élèves sur un ou plusieurs hélicoptères légers désignés, dont certainement le Kompress. De là sera tiré, entre autres, un programme officiel de formation. Côté critère technique, comme c'est déjà le cas des autres classes d'ULM, différents types de motorisation seront permises, dont la turbine. Mais le réacteur reste exclu pour les ULM. On peut dire au stade actuel que la puissance maximale autorisée sera au moins équivalente au 115 ch des autogires. L'entretien se fera sous la responsabilité déclarative individuelle, car cette future classe numérotée 6 pour le moment devra être comme les autres. Avec les travaux qui se poursuivront en parallèle



Communication optimiste et futuriste pour l'E-430 de Yuneec...

Nouvelle Batterie = 3 heures de vol



Hervé Bréand détaille les prochains équipements luxueux du Syncro : palonniers et sièges réglables électriquement.