

Réception et convoyage d'un Bristell B23

DE KUNOVICE À ROUEN. Les premiers Bristell B23 français seront exploités par l'Aéro-Club de Rouen Normandie. Ils ont été convoyés fin mai de l'usine de Kunovice vers la France par une équipe de quatre pilotes du club, dont Julien Lhernault, le président. Jean-Michel Bossuet en était.

> l'aéroport CDG, je retrouve mes futurs compagnons de route, assis à la prenant le soleil avant d'embarquer. Il y a Julien, en chef de bande. C'est « môssieur » le président de l'Aéro-Club de Rouen Normandie. Fl, CRI, IRI, FE, IRE, FIE, multiqualifié, docte du II y a un principe immuable: « Dans Britell B23 à l'Airbus A320 en passant trente ans, il n'y aura plus de pendules, par l'ATR, le TBM ou le PC-12, il a excepté dans les avions de collection »,

toujours une longueur d'avance (voire plusieurs) sur tout. Il a trois idées à la minute, pertinentes bien sûr, allant toutes dans le sens de l'intérêt général C'est le sachant, l'homme des bilporte M, terminal 2, et dans celui des pilotes.

dans cette institution vieille de 110 ans qu'est l'Aéro-Club de Rouen Normandie avec l'adoption de l'EFIS.

et on n'apprend pas à voler sur des machines de collection. On se sent en sécurité avec lui, même au sol. lards à 5 bandes, celui qui voit au-delà C'est lui qui pousse à la modernité de la ligne d'horizon. Ah oui, il a un humour comment dire... corrosif. décalé, permanent. Voler avec lui, ça va être sympa...

> À côté, il y a Michel, un bon baroudeur de mécano qui a goûté à l'armée de l'Air, le travail dans les îles comme

où il n'a pas collectionné les éclats de rire et j'en oublie sûrement. Alors, lui, côté humour, il ne laisse pas non plus sa place aux autres. Vif, drôle, on rit de bon cœur, tout le temps et tout de suite. Côté maintenance. il est pointu comme une arbalète, c'est « doc mécano ».

Patrick est le « number » 3. Un pharmacien ulmiste, commandant de bord de son Dynamic (il est aussi pilote avion). Là encore, un humour sur le fil du rasoir et toujours jovial. Yves, le quatrième, c'est Yoda, le



maître ledi du DR400 (et du reste). Ex-pilote d'aviation d'affaires, il est instructeur depuis pas mal de temps. Il a commencé sur les pendules et l'avionique moderne en club est une vraie découverte pour lui. Voilà, en dix minutes, j'ai quatre nouveaux potes. Et vous l'aurez compris aussi: mieux vaut avoir le sens de l'humour quand on voyage avec eux.

Destination Kunovice

Notre destination du jour est Kunovice, en République tchèque, chez Martin et Milan Bristela. On va chercher trois B23, les premiers appareils français qui seront exploités par l'AC de Rouen Normandie et Normandie Aviation, un ATO en cours de constitution qui se trouve dans les mêmes locaux. Direction Prague par la ligne d'abord. Martin vient ensuite nous chercher avec le PC-12 maison. Il pilote son « Pil » de manière efficace: il est très à l'aise. On arrive un peu vite près de l'usine? Hop, une petite glissade avant de se poser sur un taxiway qui paraît plus adapté aux ULM qu'à un mini-liner de 4 tonnes.

40 minutes de vol plus tard, je retrouve l'usine de BRM Aero toujours aussi méticuleusement organisée (voir n° 563) d'où sortent quatre-vingt-dix ULM et une quarantaine de B23 par mois. À peine arrivé, après les politesses d'usages, le long travail de vérification et de prise en compte des avions commence, lulien sait être aussi un chef très efficace...

C'est en fait une immense visite de réception à laquelle il faut procéder pour chaque avion. Tout, absolument tout ce qui est accessible, doit être checké pour deux raisons princi-



pales: la sécurité du vol retour et se prémunir d'éventuels problèmes qui seraient plus compliqués à résoudre en Normandie. Les tâches sont bien réparties. Michel exerce sa rigueur sur la vérification de tous les numéros de série: ceux du moteur, de ses accessoires et de tout ce qui porte une suite de chiffres. Ils doivent être répertoriés dans les classeurs des pièces Form I, ce dernier est un document de traçabilité essentiel qui s'adapte à chaque intervention sur l'appareil. Patrick et Yves vérifient les cellules, les défauts, la peinture, les jeux des gouvernes, le pack d'accessoires livrés avec les avions, coussins, barre de traction, cales et tout le toutim...

Quelle classe chez BRM Aero: on vient chercher les clients en Pilatus PC-12. Les trois R23 sont prêts à être convoyés. Les 4 pilotes rouennais vont prendre en compte les machines en véri fiant pas de mal de naramètres : numéro de série, avionique, équipements, papiers, etc. Il faudra également procéder à des essais en vol, le tout avant de revenir en France.

Réactivité parfaite

Un des palonniers se montre récalcitrant dans la revue de détail. C'est presque un NO-GO. Les techniciens de BRM déboulent et règlent le détail facilement. La bonne surprise, c'est la peinture. Elle est sans défaut, d'une

Ci-contre Julien montre à Yves les différents aspects du G3X et les connexions possibles avec un

570 - Juillet 2021 - Aviation et Pilote 75 74 Aviation et Pilote - 570 - Juillet 2021



qualité parfaite, Modigliani, version

Bristela. Le design a été imaginé à

Rouen et BRM Aero a suivi. On

procède également à la pose des

logos, celui de l'Aéro-Club de Rouen

Normandie et celui de Normandie

Aviation qui partagera les avions. Le

tour de main de la colleuse de logos

Iulien fait le tour des trois avio-

très complet avec des QCM qui se

valide avant la prise en main; il réalise

Cet accompagnement s'explique par le décalage entre les B23 et les DR400 qu'ils remplacent, mais également par l'accueil qu'il faut ménager avec les pilotes formés aux pendules. Le lendemain, le vendredi, il faut procéder aux vols de contrôle avec le pilote d'essai maison, Mirek Rajussan. Iulien et Michel connaissent bien la machine: ils l'ont découverte en décembre, mais pas Yves ni Patrick. Julien confirme ses impressions d'il y a quelques mois: « L'avion est remarquablement stable et pourtant,

aussi des séquences vidéo.

est impressionnant à voir.

ça bougeait pas mal là-haut. L'appareil est simple à prendre en main, tout est bien conçu concernant la planche de bord. C'est la plateforme parfaite pour l'école. l'ai testé le vol lent, il n'y a pas de surprise, la plus grosse acquisition pour les membres du club, ce sera

Souple aux commandes

niques; il vérifie les données et configure les menus. Le G3X est Même approche pour Michel: une petite merveille qui est d'une « Il est souple aux commandes, conforextrême souplesse à organiser et à table, l'atterrissage est facile. C'est un joli mettre à jour. Il me montre déjà au betit jouet. » L'avis d'Yves, instructeur passage ce que nous verrons un peu expérimenté est également élogieux : plus tard en vol: l'Electronic Stability « Il est très maniable, les décrochages Protection (ESP), le Nearest Airport sont sécurisants, la lame de train est Circle (une représentation de la zone adaptée. l'ai fait le test du LVL (level accessible en plané en cas de panne mode), ce sera très utile en école égamoteur), etc. Une fois cette tâche lement, L'assiette revient à zéro et il achevée, il file dans la grande salle de reprend automatiquement son altitude. il se tient parfaitement au moteur. La réunion pour compléter les slides de la formation e-learning qu'il a dévetaille de sa cellule le rend vraiment loppée en prévision de l'arrivée des confortable. » Le concert de louange avions dans le club. C'est un cours

À gauche, Michel, pilote et mécano, recherche chaque numéro de série et vérifie qu'il est bien répertorié dans le classeur Form 1.

À droite, Patrick

Ci-dessous. de BRM Aero posent sur l'aile une hande anti dérapante.





vérifie de son côté les gouvernes des trois appareils. chacun sa tâche.

n'est pas terminé avec Patrick, pilote d'ULM et plutôt habitué à la finesse – étroitesse? – de son Dynamic : « /e suis bluffé par la précision de l'avion et le confort du train à lame. Il n'est pas vicieux et il est très rassurant. La verrière vous offre une visibilité remarquable, les palonniers sont un peu loin, mais, heureusement, il y a des coussins. Par contre, i'ai remaraué au'il encaissait très bien les turbulences. »

Durant toute cette prise en main par notre escadrille de pilotes de club, Milan et Martin Bristela sont très présents. Comme si vendre un zingue était également une forme d'amitié. Milan, le père, ouvre les portes le matin et Martin fait le plein des avions... Pas si souvent que les boss sont à la manœuvre. Le reste de la journée est consacré. pour lulien, à rassembler tous les papiers et à vérifier qu'ils sont bien remplis et identifiés. Il y a, pêle-mêle, le certificat de navigabilité (CEN), le certificat d'immatriculation, la licence de station, le certificat acoustique et. dans la foulée, il ouvre le carnet de route de l'appareil. Pendant ce temps, les trois autres ont droit à une visite guidée de l'usine par Milan. Ils en reviennent surpris par la qualité de la fabrication, BRM Aero est parvenu à passer de la production d'un ULM à un avion certifié. Heureusement que l'on est souple à Kunovice, on n'est pas obligé de se coltiner un masque durant la visite.

Première étape de 353 Nm

Le vendredi après-midi est aussi consacré à la planification de la route du retour. I 100 kilomètres au-dessus de quatre pays. Julien fait ses emplettes pour les bases de données avion. Cette petite virée dans les airs sera ponctuée d'une halte pour diverses raisons techniques... Ce stop s'effectuera à Speyer, en Allemagne, à trois cent cinquantetrois nautiques, sachant que ce samedi, au-dessus de 4000 ft. il faut s'attendre à 30 kt de vent. On a bien prévu 6h30 de vol, ce ne sera pas moins. Et puis le Mogas est disponible à 1,96 euro. Oui, le Rotax du B23, dans sa grande frugalité, se contente de l'essence voiture.

En Allemagne, nous n'aurons pas vraiment de crainte tant ce carburant est répandu. Hors de France. on s'étonne toujours de voir que les choses sont toujours plus compliquées chez nous. À Rouen, le club a fait l'acquisition d'une cuve sur remorque pour avoir son essence voiture... Pour rentrer, mieux ne vaut pas traîner, ici la météo se dégrade. Sur la route, RAS, pas de NOTAM, excepté à Speyer où la « gonio » est HS, un léger givrage à 5500 ft, mais sans incidence sur notre route

7 heures, samedi, le duo des Bristela nous prend à l'hôtel et notre petit-déjeuner aura lieu en salle de réunion, le temps pour Julien de revalider les données du vol qu'il va encore insérer dans les trois G3X pour la route et de déposer les plans de vol. Une fois avalées les tomates avec quelques cornichons et un peu de mortadelle (petit-déjeuner tchèque), avec quand même un peu de pain, direction les avions. Milan a fait lui-même le plein. Il fait un temps de curé. On n'oublie pas son bidon d'huile...

8 h 30, notre appareil, le Delta Alpha, roule pour la 02, les autres suivront à 15 minutes. On n'a pas tiré à la courte paille, mais Patrick et Yves font la route ensemble, sans doute car le second n'est pas encore rompu au G3X. Nous sommes bien chargés, mon sac photo avoisine les 10 kg... Après la mise en puissance, on file vers 3000 ft avec un modeste 600 ft/min, mais notre bilan masse et centrage y est certainement pour



En haut, samedi matin, les trois B23 sont prêts au départ. Dessous. les Bristela posent amicalement avec leurs clients avant le départ.

Dessous: deux affichages du convoyage. Sur le second, on voit qu'il est possible de présenter les instruments classiques pour les non-habitués.

quelque chose, cap au 240 °. Julien a nourri le G3X avec des points de route IFR et des points « préfabriqués » qui ne correspondent à aucun point d'un tracé IFR, mais on peut le suivre partout. C'est une pratique courante pour les convoyages: les contrôleurs vous identifient plus facilement. Notre premier point « officiel » est MIKOV, à la frontière autrichienne. Stabilité à 5500 ft. nos paramètres de croisière sont 112 kt deTAS, 5000 tr/min et une consommation de 18 à 20 litres. À bord. on est comme dans le Mooney de





76 Aviation et Pilote - 570 - Juillet 2021 570 - Juillet 2021 - Aviation et Pilote 77



5500 ft, c'est l'altitude que nous allons choisir pour la plus grande partie du voyage. Parfois, nous serons contraints de descendre un peu pour passer sous des nuages À d'autres moments, nous monterons pour échapper aux thermiques des massifs forestiers, notamment au-dessus de l'Allemagne.

la revue, on entend le faible bourdonnement du moteur l'avion n'est vraiment pas bruyant. Certes, on avance moins vite, mais il n'y a pas une turbulence. La cabine est spacieuse... en temps normal... si je n'avais pas mes deux boîtiers avec moi...

Changement de réservoir au bout de 30 minutes

Un quart d'heure après nous, le DE de Michel a pris l'air. Cela ne prédispose pas à un petit vol en patrouille sympa, Julien paraît plutôt pressé d'arriver, au moins chez les Allemands. Vingt-cing minutes après le « take-off », Prague radar nous transfère vers Vienne radar. Toutes les demi-heures, on change de réservoir. C'est un réflexe acquis par Julien, mais on peut bien sûr programmer une alerte sur le G3X. Le déséquilibre entre les deux réservoirs est limité à 15 kg, on pourrait voler une heure nant 10 kt de vent de face, ce qui sans en changer avant d'avoir une

À notre altitude, on capte encore de la 4G, ce qui nous permet de suivre les autres avions en vol grâce à Flight Radar sur la tablette. Un autre intérêt que je découvre est le fait que les instruments sont doublés, les deux Garmin centraux (un GNC255 COM/NAV et un transpondeur GTX 345 ADS-B) peuvent être utilisés seuls. Sur le plan pratique, cela permet d'afficher toutes les fréquences à la main, notamment dans les turbulences où le toucher d'un écran avec précision est plus difficile. Cela permet également à ceux qui ne sont pas encore versés dans l'avionique Garmin de voler quand même, voire d'apprendre, en identiest LAMSI, le dernier de l'Autriche, il est déjà un peu plus de 9 h 30, nous sommes à quinze minutes.

carte, notre prochain point identifié

Une nouvelle concentration de nuages nous oblige à descendre en arrivant en Allemagne, nous passons ensuite avec Langen pour notre descente sur Speyer. Il y a plusieurs zones à éviter et le tour de piste est à I 200 ft. Il y a pas mal de monde dans le circuit, l'équipage Yves et Patrick se font griller la politesse en finale, ils remettent les gaz. Au sol, les Allemands ont vraiment tout compris à l'accueil. Côté aviation générale: il y a plusieurs salles, des lieux pour se restaurer on paie les taxes à un guichet, tout est automatique. Simple Durant le vol, Julien me montre et efficace.

également à quel point le G3X Échapper aux thermiques

fiant les liens entre les écrans et les

est paramétrable. Tout dépend de

la capacité du pilote à intégrer des

informations. C'est d'ailleurs un peu le

piège: sortir de la logique du « piloter,

naviguer et communiquer » en cas

de problème en vol. La qualification

EFIS est une variante qui nécessite

une instruction et on comprend

pourquoi. Ah oui, à un moment, non

sur la casquette, à la manière de...

tous ceux qui racontent une histoire

avec un petit compagnon. On a un

peu l'air à l'ouest sur les selfies, mais

bon... c'est le captain. Devant, assez

vite, un peu plus bas, il y a quelques

nuages avec des faux airs de cumulus,

lulien contacte le contrôle de Vienne

pour passer au-dessus tout en pre-

était conforme aux prévisions. Sur la

instruments centraux.

Pas le temps d'aller casser une petite dalle en ville, nos sandwichs. préparés à la hâte le matin, feront l'affaire. En sortant de son avion, on sent Patrick bien content d'être posé. 13 h 40, on tente de redécoller en patrouille pour se tirer le portrait, sans une certaine fierté, Julien sort Michel en tête. Mais il n'a pas dû une licorne en peluche qu'il colle se sentir très à l'aise, il était à une distance bien trop respectable et. finalement, il est repassé n ° 2 sans trop de raison. Vers AKELU, un point près de Kaiserslautern, nous sommes presque obligés de remonter pour échapper aux thermiques des massifs forestiers. Michel nous repasse devant comme une fusée, il a dû faire un pari secret pour arriver avant nous, luste après, on passe avec Lorraine info, direction Reims. Le contrôle nous a

Une pédagogie basée sur l'e-learning

L'arrivée du B23 au club a été préparée de manière très professionnelle par Julien. Son cours d'e-learning est particulièrement moderne, complet, abordant avec des visuels simples les différentes composantes de l'avion. L'avionique y est décrite, là encore, de manière simple et complète avec des images, des modes d'emploi. L'accès est facile et, surtout, c'est le passage obligé pour le piloter un jour. Il y a bien sûr un QCM dont les résultats valident le passage à une autre série de questions. On y trouve des vidéos. C'est un document qui place les choses dans le bon ordre, celui du bon sens et de la sécurité, celui qui ne laisse pas de place à l'approximation. Le principe «voler est un loisir ludique à condition de le faire sérieusement » est au cœur de cette vulgarisation technique. L'intérêt est que cette approche vaut aussi pour l'ATO Normandie Aviation qui est en cours de création.



identifiés comme la « patrouille Delta Alpha ». 13h57, on est travers MMD, pour Montdidier.

De Seine info, on passe avec Beauvais puis Rouen. Ca sent le bercail, vers Compiègne, il faudra faire attention aux vélivoles. On passe sous une couche un peu sombre, histoire d'éviter une confrontation directe avec les éléments. Même quand ça turbule, le B23 est comme un B17 qui traverse les courants d'air avec la stabilité d'un bombardier.

16h7, notre raid prend fin avec Rouen approche et une petite surcharge de trafic sur le terrain de Boos. Delta Echo devra s'éloigner un peu du circuit en attendant que le calme revienne. Une fois posés, on se rend compte d'une chose: l'absence de fatigue et la position idéale pour voler. Moteur coupé, le comité d'accueil est là, tout le monde s'agglutine et découvre les « p'tits derniers ». Il faut dire que, connaissant maintenant un peu mieux lulien, l'aéro-club a dû entendre parler du B23 depuis plusieurs mois.

Le B23 suscite la curiosité des membres

Tout le monde est content, on s'assoit dans les machines, on valide la ligne graphique du président. Bien sûr, les B23 ont l'attrait du neuf, mais c'est la promesse qu'ils portent qui suscite l'adhésion. C'est l'appareil du renouveau, celui qui permettra une formation simple, facile et pas trop chère, mais également de démarrer des formations professionnelles. C'est l'avion qui attire les jeunes et ouvre l'esprit des plus anciens. Julien a mis en ligne le cours d'e-learning depuis quelques jours: certains adhérents ont déjà validé tout le parcours avec « tout bon » au QCM. Étonnant non? Dès le lendemain, les avions ont

Posés à Spever. nous prenons une bonne heure pour déjeuner et refaire du carburant. En Allemagne, tout est simple, propre et efficace...

L'avion devient écolo avec un Rotax

Avant l'arrivée des motorisations futures, le passage au Rotax a des vertus écologiques indéniables. Ainsi, la consommation en instruction a été divisée par deux en passant d'un DR400 I 20 ch qui engloutissait 24 litres d'Avgas à un chiffre de 12 litres en instruction avec un moteur Rotax. Lors de sa mise en service, les avions ont volé 100 heures en 15 jours, soit 1200 litres économisés. Techniquement, sachant qu'un litre d'essence produit 2,24 kg de CO₂, le moteur autrichien a permis de soustraire à la nature 2688 kg de CO₂... En lissant sur l'année, avec un volume annuel de 1200 heures de vol. cela donne 14400 litres économisés par rapport au Robin et 32 tonnes de CO2 en moins.

été pris d'assaut: il fallait lâcher le plus de monde possible. Résultat: les trois avions ont fait cent heures de vol en dix jours, au point d'arriver très vite à la visite des 25 heures. Deux des trois avions ont été « groundés »: ils doivent recevoir leur première visite de contrôle réglementaire imposée par la garantie Rotax.

Le B23 n'est pas arrivé là par hasard. Il est le vainqueur d'une petite compétition associant deux autres appareils: l'Elixir et le Sonaca 200. L'Aéro-Club de Rouen Normandie a largué un DR400-120 CV pour prendre trois B23, à deux cent vingt mille euros TTC. Le tarif a été un des arguments qui a séduit les Rouennais, les autres avions étaient beaucoup plus chers.

À l'occasion de la mise en maintenance des deux appareils, i'ai pu me glisser cette fois dans le Delta Echo pour une virée rapide au Touquet. Quelques jours plus tard après le convoyage, le lundi, 8 h 30, la piste 04 de Boos est en service. Michel, dans le Delta Alpha, nous devance. Cette fois, on va le rattraper pour le shooter dans notre aile. Montée à 3000 ft. il y a encore un peu de brume et peu de monde sur la fréquence, comme un

début de semaine de bonne heure. On passe avec Lille qui nous signale la présence du DA à proximité. Merci pour l'info!

Bien trimé, il vole tout seul

On longe le trait de côte, la baie de Somme s'éveille. À trois mille pieds, tout devient plus beau. Nous ne sommes même pas au PA, les auelaues thermiaues ont un effet très éphémère sur notre trajectoire. Bien trimé, on l'a déià vu, le B23 vole tout seul. En moins d'une heure, nous sommes en finale pour la 13 au Touquet. Julien me montre comment le PA intercepte l'ILS en douceur et de manière infaillible. On affiche même les cadres verts dans lesquels l'avion passe pour se poser, pas vraiment un instrument de navigation, mais sûrement une aide précieuse. En arrivant. l'immense tarmac de l'aéroport est désert, il faut faire attention aux cailloux avant de s'immobiliser devant chez Air Maintenance. Christophe Dervillers fait le « marshaller » et nous accueille d'abord les bras ouverts et puis croisés...





570 - Juillet 2021 - Aviation et Pilote 79 78 Aviation et Pilote - 570 - Juillet 2021





nique moderne.

Les deux appareils sont attendus. Dans la garantie Rotax, il y a un certain nombre d'actions à effectuer, la plus importante est la vidange qui permet d'avoir des informations durant les premières heures d'utilisation. Il a fallu également vérifier les durites, voire en resserrer une ou deux si nécessaire, bref, avoir un coup d'œil sur l'état général.

C'est à cette occasion que deux membres de l'aéro-club de Rennes abordent Julien. Ils sont confrontés à la même problématique de modernisation de leur association: ils exploitent quatre DR400 qui font plus de six cents heures par an et ils ont déjà entendu parler du B23. Julien leur explique à quel point, selon lui, l'avion est simple d'utilisation: construction métal, moteur Rotax, avionique, une bulle de protection et des sécurités étonnantes sur un modèle à ce tarif.

En trois heures, les interventions sont terminées. Sous un soleil de plomb, on regagne les avions, je suis en place gauche. Je vais pouvoir me rendre compte de certains des arguments de Julien. Démarrage: la procédure classique Rotax. Master, arrivée des écrans pour les paramètres moteurs, pompe et un tour de clé. Le moteur est chaud, pas de starter. Les paramètres sont déjà presque tous dans le vert. Et on roule jusqu'au point d'arrêt. La roue est conjuguée, bien sûr, et je n'ai aucun mal à garder l'avion droit, certes un peu à droite de la ligne avant que mon instructeur me rappelle à l'ordre. Avec mon petit mètre soixante-quinze, les palonniers sont à ma portée, pour les freins, en bout de pédale, il me faut un peu me déhancher, preuve finalement que le coussin des petits pourrait m'être utile. Mais les freins, c'est un usage



assez limité durant un vol. Aligné, ie pousse la manette centrale, en dosant mon effort au départ pour commencer à rouler l'avion sur les indications de Julien.

Le B23 s'élance sans effort: rotation à 50 kt et montée en douceur à 800 ft/min avec virage par la droite pour un cheminement côtier. L'avion ne demande aucun effort, il se trime facilement pour trouver son point d'équilibre. En sortie du Touquet, d'avenir... Il faut donc s'efforcer

Julien me montre comment, pédagogiquement, si on fait varier l'assiette d'un degré à cabrer, on perd 5 kt. Idem pour la pression d'admission. On va ensuite descendre au second régime, sous les 65 kt, et comme dans les manuels, plus la vitesse diminue, plus il faut de la puissance pour le maintenir, seulement le tenir, ce qui me prouve que ce régime est instable et pas une situation

Air Maintenance au Touquet



Créée depuis 1995 à Berck par Christophe Dervillers, Air Maintenance s'est implantée au Touquet en 2003 à la demande de l'aéroport qui avait besoin d'une unité de maintenance sur place, l'activité à Berk étant trop saisonnière. Au Touquet, elle est plus régulière. Enfin, ça, c'était avant le Brexit. Toutefois, Air Maintenance a su fidéliser une trentaine de clients qui sont en contrat avec l'entreprise. Son dirigeant est même parvenu à convaincre Gilles Polomé de l'école professionnelle LGP Aviation, basée à Valencienne. Air Maintenance gère à la fois des avions et des ULM pour la catégorie des moins de 2,7 tonnes. Pendant le premier confinement, Air Maintenance ne travaillait gu'avec les pros, ils représentent aujourd'hui plus de 50 % de l'activité. Prochainement, l'atelier ouvrira une section avionique afin d'étendre son activité qui s'étend de Dunkerque à Dieppe avec des clients en Belgique.



de toujours garder en tête la valeur de 1,3 de Vs afin de rester dans un régime stable. Pour ma seconde démonstration, j'ai droit à l'ESP. Une fois cette protection activée, je place l'avion en virage à plus de 45°, mais progressivement. Et tout aussi progressivement, je sens une dureté sur le manche m'enjoignant à ne pas aller plus loin. Réfractaire, je force et le manche (et le système) est de plus en plus dur. Il aura le dernier mot. C'est assez efficace pour éviter les situations non contrôlées... le me doute que des plus motivés que moi ont dû forcer pour tester. C'est surprenant d'efficacité. En regardant

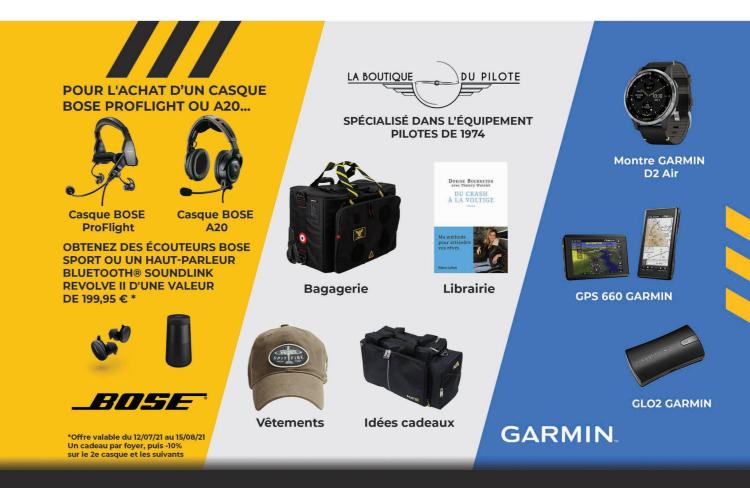
bien l'écran, on voit très nettement l'enveloppe de sécurité matérialisée par deux traits verts qui passent jaune guand on cherche à sortir de cette zone protégée. Autre vérification en live: le fameux bouton bleu « Level ». Sur l'invitation de Julien, je me place en situation délicate et la seule pression du bouton cerclé de bleu suffit à nous remettre à plat avec un régime idoine.

Décrochage facile

Autre point: avec le B23, le décrochage est devenu un exercice amusant tant sa docilité le rend

facile à tenir. On pourrait presque en oublier que c'est une phase limite... Alors que nous ne sommes pas très loin du Tréport, le Best airport indicator identifie parfaitement cette plateforme comme un terrain de secours en cas de panne. Le logiciel est capable de calculer la meilleure vitesse de plané pour y arriver et, sur l'écran, on voit très nettement une flèche qui indique le cap à prendre. Après ces exercices, on reprend la route de Rouen, Michel, qui a décollé après nous, est passé devant, Avant Rouen, on arme de nouveau l'ILS: après la capture, on descend au PA selon un plan parfait de 3 %. L'intérêt pédagogique du PA en finale est de familiariser l'élève avec une représentation idéale et visuelle de son avion à l'atterrissage.

Une fois sur la piste, la carte de roulage s'affiche avec le plan des axes et des taxiways du terrain, on roule facile jusqu'au club. Voilà, les avions sont prêts à être de nouveau utilisés. 50 % des brevetés du club ont déjà été lâchés et les formations vol de nuit ont également commencé. L'investissement s'avère



WWW.BOUTIOUE-DU-PILOTE.COM