

SALON DE L'AVIATION VERTE AU BOURGET

Une première un peu trop timorée

La trentaine d'exposants et les 5 000 visiteurs qui ont fait le déplacement du Bourget les 20, 21 et 22 juin dernier ont essayé les plâtres d'un salon qui n'a certes pas atteint son régime de croisière avec cette première édition, mais qui reste prometteur.

Nous avons annoncé dans ces colonnes le prometteur Salon de l'Aviation Verte au Bourget. Tout était réuni en juin dernier pour faire de cet événement centré sur les problématiques de développement durable une manifestation d'envergure européenne. Malheureusement, une organisation trop légère n'a pas permis d'en faire une vraie réussite.

Ce Salon avait l'ambition de réunir dans un lieu mythique (musée de l'Air) tous les acteurs du milieu qui essayent de réduire les pollutions sonores et atmosphériques, et d'initier une dynamique sur ce sujet. Hélas, beaucoup d'entre eux, et non des moindres, ne sont pas venus. On aurait aimé y voir l'Antares de Lange Aviation, les prototypes du Taurus Electro de Pipistrel, de l'AEI Silent ou de l'Apis E – soit des appareils qui voleront avec des moteurs électriques. Il est vraiment dommage qu'on n'ait pas réussi à les intéresser à cette initiative.

Quelques grands groupes. En trois jours, environ 5 000 visiteurs ont découvert la petite trentaine d'exposants regroupés dans le Hall Concorde et sur le parking extérieur sous les fusées Ariane.

Quelques grands groupes étaient représentés (Dassault Aviation, Safran), ainsi que des fédérations aéronautiques et des écoles d'ingénieurs. Les exposants qui présentaient des programmes de recherche sérieux et des produits aboutis ont pu se démarquer.

Par exemple, la société MES-DEA (groupe CEBI), qui fabrique des piles à combustible adaptées aux applications aéronautiques. Elles sont encore un peu chères, mais l'évolution des coûts pourrait être assez rapide dans ce domaine et c'est une voie technologique à suivre de près. Un pendulaire est équipé avec ce système par l'équipe de La Mouette à Dijon, et va faire ses essais très bientôt.

Adetel-Group, spécialiste reconnu en électronique pour l'aéronautique, intervient sur des contrôleurs pour moteurs électriques, brush ou brushless, et souhaite fortement apporter sa contribution pour faire voler des appareils avec des motorisations propres et silencieuses.

Côté paramoteurs, un secteur où les recherches et les expérimentations sont nombreuses, seul Razeebus Aircraft était présent. La conception de leur appareil est innovante et son design très soigné.

Ce qui frappait le plus lors de la visite du Hall Concorde, c'était le nombre de dirigeables et de bal-

lons. Il s'agit certes d'une aviation qui sera toujours délicate à démocratiser largement, mais qui fait plus que jamais rêver le public.

Les riverains des aérodromes étaient représentés par l'UFCNA, Union Française contre les Nuisances des Aéronefs, une association qui cherche des solutions positives et des compromis pour que tout le monde vive en bonne intelligence.

Notons aussi la présentation d'un village aéronautique écologique qui va voir le jour près de Poitiers, avec un concept de villas clés en main autour d'une belle piste (900 m en herbe, qui sera doublée de 1 000 m en dur). Ce séduisant programme sera dévoilé début septembre, et nous aurons l'occasion d'en reparler prochainement en détail.

En page droite, Jack Krine, directeur des vols, donne les dernières indications à Michel Sérane avant les présentations.

Le cadre des vols était étroitement limité dans un rectangle de 500 x 350 m au sol et dans une tranche comprise entre 350 et 500 ft de hauteur.

Ci-dessous, Exposants et ballons sous les ailes protectrices du Concorde.



Plateau très léger. Côté vols de présentation, les anecdotes contrariantes se sont succédé : contrôle des papiers des pilotes jusque sur la piste, ZRT activée pour les vols mais pas pour les roulages (!), liaisons radio déficientes entre le personnel sur la piste et la tour... Il faut cependant dire que c'était la première fois que le musée de l'Air obtenait l'autorisation de faire évoluer des machines légères au sud du terrain sans perturber le trafic commercial. Apparemment, ce fut un exploit.

Le seul aéronef électrique qui ait volé devant le public a été l'ElectroTrike d'Electravia. Le Salon a vu la sortie publique de cet ULM pendulaire monoplace à moteur électrique de 26 chevaux. Cette molybde du ciel a pu montrer sa manœuvrabilité et sa

Sites internet

- LANGE AVIATION
www.lange-aviation.com
- PIPISTREL
www.pipistrel.si
- MES-DEA
www.cebi.com
- ADETEL GROUP
www.adetelgroup.com
- RAZEEBUS AIRCRAFT
www.razeebuss.com
- UFCNA
www.ufcna.eu
- ELECTRAVIA
www.electravia.fr
- FLYING ROBOTS
www.flying-robots.com

Aviation Verte

Mieux respecter l'environnement pour mieux voler ! **Volez !** nous informe des nouveautés.



grande autonomie sur batteries Lithium-Polymère.

D'autres aéronefs ont réalisé des présentations en vol : un paramoteur Flying-Robots, dont c'était également la première démonstration en public (ce concept en cours de rachat par Reims-Aviation), plusieurs motoplaneurs, un pendulaire Air Création, un Sinus, un Sky-Arrow et la sympathique Luciole de Michel Colombar. Pour compenser la légèreté du plateau, certaines machines ont volé plusieurs fois : l'ElectroTrike a effectué pas moins de quatre vols au

cours de l'après-midi du samedi. Et l'infatigable Bernard Chabbert assurait les commentaires de ce meeting d'un genre nouveau.

Le « Green Paris Air Show » a l'objectif de se tenir désormais tous les deux ans, en alternance avec le Salon du Bourget. Un concours sera organisé en 2010, doté d'un prix d'un million d'euros, qui sera attribué à un porteur de projet développant une machine volante innovante et non polluante. Alors vite, concepteurs écolos, à vos planches à dessin ! 