



PRATIQUE

Par Emmanuel DAVIDSON, photos France Air Expo

France Air Expo 2022

UN SALON RÉUSSI. Il y a encore quelques années, le pilote enthousiaste pouvait se rendre à trois ou quatre salons aéronautiques dans l'année. France Air Expo est l'un des survivants de ces années fastes, notamment parce qu'il a su se réinventer pour continuer à attirer un public averti.

Toujours au rendez-vous, Cirrus a fait rêver plus d'un pilote avec ce magnifique SR22 muni d'une peinture particulièrement flashy!



Retrouvez les interviews d'exposants sur notre chaîne YouTube, playlist « France Air Expo ».

France Air Expo a définitivement installé ses tentes sur l'aéroport de Lyon-Bron. Lieu central et accessible, il permet aux visiteurs de venir en IFR ou en VFR ou de préférer le TGV, voire la voiture. L'espace consacré au salon est pris sur la zone aéroportuaire le temps de l'exposition. Même s'il a été, pour les éditions précédentes, difficile de venir en vol, les choses évoluent et notre rencontre avec la responsable du contrôle à la tour nous a convaincus que les choses évoluaient favorablement. On devrait donc voir les parkings aménagés spécialement se remplir beaucoup plus dans les années à venir.

Du côté des exposants aussi, le taux de remplissage augmente. Bien des entreprises ont compris que venir au-devant de ses prospects est commercialement avantageux, à la condition d'investir dans un minimum de préparation. Un salon

aéronautique n'est pas la Foire de Paris ou la braderie de Lille. Inutile de compter sur une foule massive venue tuer une après-midi par désœuvrement et qui finira par dépenser quelque argent sur place.

Des affaires conclues en amont

Les exposants les plus heureux que nous ayons rencontrés étaient ceux qui s'étaient préparés de longue date. Les efforts faits en amont permettent aux commerciaux d'accueillir les prospects qui se sont fait connaître au cours des mois précédents et de conclure dans un cadre agréable et détendu. Franck Luthi, de Tecnam France, nous a ainsi confié que cela faisait plus de deux mois que l'équipe était mobilisée. « Il faut choisir les machines que l'on va présenter, s'assurer de leur disponibilité, contacter prospects et clients pour organiser les rendez-vous et les essais en vol, avoir la documentation

à jour. C'est beaucoup de boulot, mais, si on le réalise, les résultats sont là. »

Comme on s'y attendait, les visiteurs n'ont pas déferlé, mais ceux présents étaient motivés avec des attentes bien précises. « Je vole depuis des années en ULM. Je me suis décidé à acheter une machine aux performances raisonnables qui me permettent de visiter l'Europe. C'est le seul endroit, en France, où je peux comparer les appareils qui m'intéressent, jauger la finition et les équipements et découvrir certains modèles moins visibles en France comme le Shark ou le Blackwing. »

La plus grande qualité de France Air Expo, c'est de fédérer toutes les composantes de l'aviation générale, des constructeurs d'aéronefs certifiés jusqu'aux concepteurs d'ULM, d'autogires et les équipementiers. Ce qui permet aux visiteurs d'avoir une vision globale du marché. Avec plus de 170 marques représentées, l'édition de cette année tient son rang.

Du côté des aéronefs, Pilatus exposait son PC-12, Piper était présent avec un M600 de dernière génération, Daher montrait non seulement un TBM 940, mais également un Kodiak muni de son pod cargo. Le Diamond DA62 représentait Diamond Aircraft au travers de son distributeur ATA. Robin Aircraft exposait son DR401 CD-155, et tout cela à côté du Cessna 172 et du Grand Caravan de Textron Aviation.

Pour les appareils plus légers, les Elixir et VL3 étaient de sortie, ainsi que le Dova DV-1 Skylark, le Shark, le Blackwing et d'autres encore. Difficile de citer tous les appareils présents sans faire de mécontents ! Et c'est exactement pour cette raison qu'il faut visiter ce salon. Seule votre présence physique vous permettra de faire un tour d'horizon exhaustif. C'est d'autant plus vrai qu'après deux années de pandémie, il est temps de réapprendre à sortir !

Pour d'autres exposants, comme les fabricants d'avionique ou leurs installateurs, c'est l'occasion de consacrer plus de temps à leurs prospects et à passer en revue de détails les options à installer dans une machine. « L'arrivée des glass cockpits a énormément complexifié les installations, même dans les machines les plus modestes. Lorsque l'on échange par email ou téléphone, il nous est très difficile de justifier leurs coûts. Sur un salon comme France Air Expo, nous avons des configurations types en démonstration. Cela permet de montrer l'envers du décor et d'aider nos clients à comprendre que le câblage est une opération très complexe, dont dépend la qualité des résultats obtenus », nous a expliqué Lionel Alain, le patron de SIBA. Et Emmanuel Dufour, directeur com-



mercial de SEAM, de renchérir : « L'intégration des diverses sources d'information, l'interconnexion des radios au reste de l'électronique rendent les installations complexes. Pour nos clients, la qualité technique et esthétique de l'ensemble livré doit être au niveau des berlines de grand luxe. Le temps de l'avionique posé au hasard des places disponibles dans le tableau de bord, c'est bien fini ! »

Un public averti

Même son de cloche chez Bayo/NSE ou à la SERAM. Mais ce qui est encourageant, c'est que les visiteurs ne sont pas à la recherche de flammes « Remove before flight » ou d'autocollants, mais bien présents pour discuter d'une modernisation de leur tableau de bord ou de l'ajout d'une radio.

L'autre sujet de conversation brûlant, sur tous les stands, était, bien sûr, le prix du carburant aéronautique. TotalÉnergies Aviation envoie aux détenteurs de la fameuse carte éponyme des ajustements de tarifs plusieurs fois par mois depuis quelque temps, alors que l'on était

Venu de Roumanie, le Grand Caravan était exposé par Textron Aviation, aux côtés d'un Cessna 172...

habitué à une mise à jour mensuelle, avec une variation habituellement assez minime. Mais là, on dépasse les 3,10 euros au litre pour les clients en compte. Des pilotes nous ont rapporté des prix allant jusqu'à 3,60 euros au litre. Du jamais vu. Inutile de dire que nombre de pilotes et visiteurs se sont pressés sur les stands de TotalÉnergies et Warter Aviation. Il tarde à tout le monde de recevoir de bonnes nouvelles quant à la certification de nouveaux carburants d'aviation sans plomb capables de remplacer l'AVGAS actuelle.

Ce qui nous amène inmanquablement à l'aviation électrique. Même si elle peine encore à convaincre pour des applications immédiates permettant le remplacement des aéronefs actuels, les machines présentes comme le Velis Electro, Le Cassio de Voltaero ou l'étonnante machine d'Electric Aircraft Concept, nous indiquent clairement qu'il ne s'agit pas d'un effet de mode, même si un peu de patience s'avère encore nécessaire pour pouvoir envisager des autonomies supérieures à une heure de vol pour les appareils écoles.

Si la météo nous a fait craindre le pire lors de l'ouverture (48 appareils ont dû annuler leur slot d'arrivée), le reste du salon s'est déroulé sous le soleil, permettant aux 8 500 visiteurs comptabilisés par les organisateurs, de profiter de leur passage à Lyon. Les exposants, malgré leur souhait de recevoir toujours plus de monde, étaient satisfaits, indiquant que la qualité des visiteurs était au rendez-vous et qu'ils signeraient pour l'année suivante. Que demander de plus ? Votre présence peut-être ! ✨



Même si l'on commence à croire en l'aviation électrique, certains designs sont toujours résolument futuristes et l'on pourrait presque peiner à croire que nous allons réellement piloter ces appareils dans peu de temps !