



France Air Expo 2022

Rendez-vous en terrain connu

L'an passé, France Air Expo était le premier salon aéronautique à rouvrir ses portes après les annulations causées par le Covid. Cette année, c'est du 9 au 11 juin que le rendez-vous français dédié à l'aviation générale se tenait une fois encore sur l'aéroport de Lyon-Bron. L'édition 2022 attestait une continuité assumée.

Pour qui n'a pas la possibilité ou l'envie de se rendre sur un salon de dimension européenne comme l'Aero Friedrichshafen outre-Rhin, mettre le cap sur l'aéroport de Lyon-Bron permet de rencontrer les exposants français et internationaux les plus représentatifs de notre aviation générale. Et si les deux événements n'ont pas la même envergure, cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'intérêt à arpenter les allées de France Air Expo. Didier Mary, organisateur du salon, nous donne son analyse. « *Beaucoup de nos exposants ont salué la qualité des contacts pris à l'occasion de cette édition. S'ajoute la venue de 8 500 visiteurs, soit une hausse de 20 % par rapport à 2021, année durant laquelle le Covid était encore très présent. Un résultat intéressant, d'autant que nous avons débuté le salon avec une première matinée pluvieuse. Le lendemain, nous sommes restés ouvert jusqu'à 20 h. Une "nocturne" pertinente puisque nous avons enregistré des entrées jusqu'à 19 h 30. Les passionnés qui avaient décidé de venir ont fait le déplacement. Nous avons reçu plus de 200 réservations de créneaux d'arrivée en avion. Seulement 10 % ont été annulés, majoritairement le premier jour, en raison de la météo.* »



Elixir Aircraft venu en force avec trois appareils.



1



8 500

visiteurs



2



5



6

DE NOUVEAUX EXPOSANTS

De cette édition 2022, nous retiendrons une participation marquée des écoles professionnelles, suscitant l'intérêt des jeunes souhaitant faire carrière en compagnie ou dans l'aviation d'affaires. Néophytes et pilotes privés de tous âges ont également profité du stand FFA pour rencontrer les permanents de la Fédération, mobilisés aux côtés de bénévoles régionaux. Ils ont aussi pu découvrir l'un des **Velis Electro** de la FFA, et se renseigner sur le potentiel du biplace électrique et les premiers retours d'expériences « club » enregistrés – voir notre article « électro REX » dans *Info-Pilote* n°795. De nouveaux exposants étaient présents. A l'image de l'équipementier **Beringer** et des constructeurs **Robin Aircraft** et **Aquila Aviation International**. Aquila se contentait d'exposer son biplace A211 à moteur Rotax 912S (100 hp). Robin Aircraft présentait un DR401. Il dévoilait aussi un cadre de vélo en bois, imaginé en partenariat avec le fabricant auvergnat **XG Wood**. Ce prototype devrait aboutir à la fabrication, en série limitée, d'un vélo aux dimensions compatibles avec le coffre à bagages du DR401. Le carnet de commandes de Robin Aircraft, qui produit actuellement deux avions par mois, est plein jusqu'en décembre. L'apport d'évolutions au CAP 10C occupe les six ingénieurs engagés depuis 2021. L'adaptation des turbines Turbotech sur les cellules des « DR » fait aussi partie des projets du bureau d'études. Les turbines françaises étaient en vue à Lyon, puisque **JMB Aviation** avait fait le déplacement avec son VL3 turbinié dévoilé mi-avril. Beringer, qui célèbre cette année

1 et 2. Bientôt un vélo en bois compatible avec le coffre du DR401 chez Robin.

3. L'Aquila A211 biplace, en attendant le futur A414 quadriplace.

4. Le VL3 équipé de la turbine française Turbotech.



3



4

le 10^e anniversaire de sa filiale américaine, développe de plus en plus de produits pour l'aviation certifiée. A l'image des kits – roues, freins, hydraulique, maîtres-cylindres... – pour Cessna 180 et 182 (masse : - 3 kg, distance de freinage : - 30 %). Le catalogue de l'entreprise, qui dénombre 30 collaborateurs dont 8 aux Etats-Unis, compte plus d'une vingtaine de STC pour avions Cirrus, Diamond Extra, Pilatus, Robin... Beringer assurait aussi la promotion de son système SensAIR qui permet de contrôler les températures et pressions des pneumatiques depuis un smartphone. Une solution déjà certifiée EASA sur plusieurs Cessna, Diamond, Cirrus...

Venu en voisin, car installé sur la plateforme de Villefranche-Tarare, **Duc Hélices** dévoilait l'hélice Cobra pour moteurs Continental et Lycoming de 150 hp à 315 hp. Bipale ou tripale, elle offre une réduction des émissions sonores comprise entre 5 et 10 dB. Sa certification en deux versions – pas fixe réglable au sol et pas variable hydraulique – est en cours. De son côté, **Elixir Aircraft** avait dépêché trois exemplaires de son biplace à moteur Rotax 912iS certifié CS-23. Le prototype de l'Elixir 915 – moteur Rotax 915 iS turbo de 141 hp, 158 kt en croisière à 85 % – était en route pour les Etats-Unis afin d'être présenté lors de l'AirVenture d'Oshkosh, fin juillet. Outre une refonte du capot pour optimiser le refroidissement moteur, l'aile de l'avion est dotée de winglets spécifiques et



190

marques représentées
et exposants



7

d'ailerons majorés. Sa certification EASA est en cours. Le carnet de commandes d'Elixir Aircraft compte une centaine d'avions réservés et une cinquantaine d'exemplaires vendus. Cinq avions ont été livrés depuis janvier. Le constructeur ambitionne d'en produire 40 en 2023. Pour cela, il cherche à recruter une quinzaine de peintres, techniciens composite, mécaniciens agréés, ajusteurs-monteurs... Une filiale américaine est en cours de création.

5. Le luxueux Diamond DA62.

6. Stand de l'équipementier Beringer, nouvel exposant sur ce salon.

7. Grand Caravan EX de chez Cessna.

TECNAM, TEXTRON, TOTAL...

Tecnam exposait pour la première fois en France son nouveau P-Mentor. Un biplace à moteur Rotax 912 iS (injection - 100 hp) certifié CS-23 destiné aux écoles de pilotage (prix : à partir de 290 000 € TTC). Les délais de livraison de l'appareil sont actuellement de 7 mois. L'américain **Textron** est venu avec un Cessna Grand Caravan EX et un Cessna Turbo

8. Première présentation française pour le Tecnam P-Mentor.



8

Skylane T182, dont la production a été récemment relancée. Premières livraisons prévues début 2023.

ATA Aircraft, distributeur France des avions **Diamond**, exposait un bimoteur DA62.

L'occasion d'évoquer la hausse des délais de livraison – 1 an à 18 mois pour les DA40 et DA42 – en raison d'une forte demande internationale. ATA est aussi distributeur du constructeur ukrainien **Aeroprakt**. Malgré la guerre, les cadences de production sont presque revenues à la normale – 2 avions assemblés par mois –, grâce à une équipe composée de femmes et d'hommes de plus de 60 ans.



Plusieurs constructeurs de turboprop étaient présents : **Piper** avec un M600, **Pilatus** avec un PC-12NG, et **Daher** avec un TBM 940 et un Kodiak – 15 exemplaires volent déjà en Europe. Le tout dernier avion de la marque, le TBM 960, totalise déjà plus de 60 commandes. Parallèlement, Daher redynamise son activité dédiée aux avions « hors production » que sont les TB et Rallye. La fourniture des pièces permettant leur entretien et un support technique spécifique est assurée depuis le site Daher de Cognac-Merpins.

France Air Expo était aussi l'occasion d'échanger avec **TotalEnergies** sur l'avenir de l'avgas. Depuis que, début mai, le plomb contenu dans ce carburant a été ajouté à la liste des substances interdites en Europe, deux solutions sont à l'étude. La première consisterait à déposer une demande d'autorisation de production d'ici au 1^{er} novembre 2023. Une démarche

lourde qui permettrait de produire de l'avgas sur une période comprise entre 3 et 12 ans, a priori sans possibilité de reconduction une fois arrivé à échéance. Autre option : la création d'une filiale d'importation basée hors Europe puisque l'interdiction porte sur la production et non la commercialisation ; le surcoût lié au transport du carburant ne représentant qu'une part minoritaire du prix de l'avgas. TotalEnergies choisirait l'un ou l'autre des scénarios d'ici juillet.

Le prochain salon France Air Expo devrait se dérouler en 2023, toujours sur l'aéroport de Lyon-Bron. Des réflexions sont engagées pour développer l'évènement. L'une d'entre elles, impliquant la Région Auvergne-Rhône-Alpes, porte sur la valorisation des métiers de l'aérien, dont ceux de l'industrie, auprès des jeunes. Un rendez-vous complémentaire au salon traditionnel. ●

Texte et photos : Jean-Philippe Laurent.

9, 10 et 11. Présence marquée des turboprops avec le Piper M600 (9), le Pilatus PC-12 (10) et le Kodiak de Daher (11).



9



10



11