

Extrait du Helico-Fascination

<http://helico.fascination.free.fr/spip>

HELI-EXPO à Houston (Texas)

- Récits - Jean-Marie Potelle -



Date de mise en ligne : mardi 6 avril 2010

Helico-Fascination

Du 21 au 23 février, plus de 15000 participants étaient présents pour ce rendez-vous annuel de l'hélicoptère. Une seule nouveauté au niveau des aéronefs chez Agusta le « A 109 Grand News » dont je vous reparlerai. En fait, ce salon était orienté sur la technologie en vue d'une reprise qui s'annoncerait en 2012. Mais faisons le tour des stands.

AGUSTA / WESTLAND <!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Le « Grand New » est une amélioration du 109 Grand. Comme son prédécesseur, il offre une masse max de 3175 kg et utilise des turbines Pratt et Whitney 207 C. Les performances sont similaires. Au niveau de la différence, c'est tout d'abord dans le fuselage qu'il faut la trouver. En effet, celui-ci résiste plus au crash car sont associés métal et matériaux composites. L'avionique a été revue et permet une navigation en toute sécurité en conditions IMC. Le cockpit est numérique et présente quatre écrans Cobham avec FMS et GPS intégrés et, pour la première fois agréé sur un hélicoptère de série, d'un affichage de vision synthétique avec présentation de routes « Tunnel dans le ciel » indiquant en 3D la route à suivre. Le pilote automatique est un 4 Axes dont le logiciel a été développé par AW. Il est couplé à un système de navigation satellite permettant des approches au GPS. A part cette nouveauté, l'AW 139 était bien présent. Pendant ce salon AW a vendu 11 AW 139, 1 A 119 et 3 Grand News.

BELL HELICOPTERS <!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Le fer de lance pour BELL est sans contexte la vente du V 22 Osprey qui a été livré à vingt exemplaires. Pour le 429, seules 50 commandes ont été honorées sur 330 lettres d'intentions. Deux appareils ont été livrés l'année dernière et BELL espère en fabriquer 25 cette année. Le BELL 407 est remotorisé par une turbine HTS 900-2 d'Honeywell à la place de l'Allison.

EUROCOPTER <!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->En 2008, 715 hélicoptères avaient été commandés contre 344 en 2009. Cette année, la Société présentait la version SAR de l'EC 175. Mais le constructeur avait mis l'accent sur les nouvelles pales en cours d'essais pour améliorer le confort des passagers et des riverains. Tout d'abord la « Blue Edge » présentant une double flèche. Ce système passif vole depuis deux ans sur EC 155 et a effectué 70 heures de vol. Le bruit serait réduit de 4 décibels. Le principe consiste, grâce à la modification d'incidence de la pale, à étaler son bruit d'interaction avec le vortex issu du bout de la pale précédente. <!-- htmlA -->

<!-- htmlB -->La deuxième, la pale « Blue Pulse » qui est testée depuis 2005 sur un EC 145. La technologie est active et permet l'adaptation à diverses configurations de vol. De petits volets mus par des actionneurs piezo-electriques agissent sur le bruit d'interaction pale-tourbillon mais aussi sur les vibrations en cabine. Le moteur Diesel est également d'actualité chez Eurocopter. Pendant ce salon, Eurocopter a vendu 2 EC 225, 11 AS 350 B3, 1 AS 350 B2 et 9 EC 130 B4

MD HELICOPTERS <!-- htmlA -->



<!-- htmlB --> Cette société a vendu 40 appareils au lieu des 70 prévus et a du mal à payer ses fournisseurs.

ROBINSON HELICOPTERS Franck Robinson ne s'est pas exprimé sur les ventes de 2009 mais espère beaucoup dans son R 66, 5 places, à turbine RR 300 de Rolls-Royce dont la certification doit intervenir prochainement. Prix de la bête : 770 000 dollars. Il pense pouvoir fabriquer deux appareils par semaine.

SIKORSKY HELICOPTERS <!-- htmlA -->



<!-- htmlB --> C'est le secteur militaire qui continue à faire vivre cette société même si elle a vendu 215 machines dans le secteur civil. Son nouveau modèle le S 76 D doté d'une avionique avancée de Thalès et des nouveaux moteurs PW 210 S de Pratt et Witney. Le deuxième prototype devait voler le 24 février pour une certification prévue début 2011.

TURBOMECA <!-- htmlA -->



<!-- htmlB --> Plusieurs projets sont en cours. Tout d'abord l'ARDIDEN 3 de 1340 KW qui pourrait équiper l'EC 175 dans le futur et aussi le Kamov KA 60. Les hélicoptères visés sont ceux de 5 à 8 tonnes. Autres démonstrateurs, le TECH 600 de 600 à 950 cv sur arbre, il pourrait être monté sur EC 135. Réduction de la consommation prévue : -15%. Le TECH 800, développant 1000 à 2000 cv qui pourrait réduire la consommation de 15 à 20% par rapports aux Arriel. Le TECH 2750 sera dans la classe des 2000 à 3500 cv sur arbre. Consommation réduite de -25%. Il pourrait remplacer la gamme Makila qui équipe les Super Puma et les EC 225/725.

Voilà les nouvelles pour cette année.