

GVMC - Projet de renouvellement flotte

Votre comité a travaillé au renouvellement de notre flotte à long terme afin de répondre aux défis de demain. Nos avions correspondent de moins en moins à la demande du marché et à l'environnement. Nous proposons de débiter cette modernisation par la flotte deux places d'ici trois à cinq ans afin de répondre à la fois aux besoins de nos membres licenciés mais également à nos futurs élèves.

Après des analyses de plusieurs mois notre choix se porte sur le **BRISTELL B23** développé et fabriqué par BRM Aero en République Tchèque.



Nous avons donc d'abord essayé le model avec motorisation Rotax 100HP, très agréable à voler il qui offre un spacieux espace intérieur avec une instrumentation de dernière génération et de qualité, le comportement général en vol "stabilité et inertie de l'avion" est proche des HR20 avec des réactions en vol saines et des commandes équilibrées. Malheureusement nous avons tous été déçus de sa vitesse de croisière de 80 Kts...

Nous avons donc procédé à un nouvel essai du même avion avec une motorisation Rotax 915 Turbo de 141HP le **BRISTELL B23 TURBO**.

Nous retrouvons donc exactement la même cellule, le même confort avec les mêmes impressions de vol mais avec maintenant une vitesse de croisière de 125 Kts à 75% de la puissance. L'ensemble des pilotes et instructeurs qui ont eu l'opportunité de l'essayer sont positivement unanimes sur les qualités de cet avion.



Le BRISTELL a été retenu pour ses qualités suivantes:

- Construction entièrement métallique qui représente une facilitation à l'entretien.
- Fabrication volontairement robuste, par exemple les commande et les interrupteurs.
- Intérieur spacieux avec de la place pour les personnes plus larges et plus grandes.
- Agencement ergonomique selon les standards de l'aviation professionnelle "école".
- Moteur Rotax avec une endurance de plus de 4 heures et nettement moins bruyant que le Lycoming, (30% moins de bruit que le HR20 selon certificat OACI).
- Sécurité accrue avec une avionique moderne et un système de parachute.
- Comportement en vol très sain avec une réaction des commandes équilibrée.
- Freins aux palonniers.
- En développement depuis plus de 10 ans par un constructeur qui ne fait que augmenter sa ligne de production, (il y a plusieurs clubs et écoles qui exploitent aujourd'hui le Bristell en Suisse).

Pour plus d'infos sur l'avion: <https://www.bristell.com/bristell-b23-turbo/>

Un moteur turbo dans le club ?

- Le turbo du Rotax 915iSc et lui aussi de dernière génération qui n'a rien à voir avec un moteur turbocompressé type Lycoming IO-540 avec un risque "d'overboost". Il est entièrement géré électroniquement par le moteur et ne demande aucune intervention du pilote si ce n'est de le laisser refroidir 2 minutes avant l'arrêt complet du moteur.
- Le TBO du Rotax 915iSc est aujourd'hui de 1200h mais il devrait augmenter ces prochaines années. (Pour rappel, le Rotax 914 également turbo est passé d'un TBO de 600h à 1000h pour être à 2000h aujourd'hui).

Une hélice à pas constant pour l'écolage ?

- La gestion d'une hélice à pas variable fait partie d'une formation spécifique que chaque pilote peut facilement acquérir, il en va de même pour les élèves qui pratiqueront la technique dès leur premier vol.

Projection optimiste du renouvellement:

Avions / Année	2023	2024	2025	2026
WT9	Vente			
HR20	Exploitation	Exploitation	Vente	
HR20	Exploitation	Exploitation	Exploitation	Vente
B23T N°1	Achat	Période Test (1 année)	Exploitation	Exploitation
B23T N°2		Attente Test N°1	Achat	Livraison

