CONTEXTE ABEILLE

➢ CHRONOLOGIE

Date	Evènement
Fin 2005	Achat C208 modèle court, puissance et masse max standards, équipé kit para.
Début 2006	Agrément DGAC à 14 paras au lieu de la limitation française à 9 passagers.
Saison 2006	Exploitation en version 14 paras, 600 SHP, 8000 lbs.
Mai 2007	Achat et installation de kits d'augmentation de masse et de puissance.
Saison 2007	Exploitation en version 14 paras, 675 SHP, 8360 lbs.

➢ UTILISATION DE L'AVION

- Presque exclusivement des montées 3000m en emport tandem et vidéo.
- En 2007, 311 heures de vol dont 280 en parachutage pour 808 rotations.
- Très grande majorité des rotations depuis une piste non limitative (2300m en dur), dans un environnement sensible aux nuisances sonores, avec roulages assez longs (environ 10min).
- Une partie des rotations depuis une piste limitative (750m en herbe).

QUELQUES CHIFFRES OPERATIONNELS

➢ TEMPS ET CONSOMMATIONS DE MONTEE

675 SHP / 8360 lbs	Montée à 5000 ft	Montée à 10000 ft	Montée à 14000 ft
Temps	4 min	10 min	15 min
Consommation	18 litres	38 litres	56 litres
Extrait du Manuel de Vol / Puissance maxi continue / Consommation de roulage non incluse			

➢ DELESTAGES MOYENS BLOC-BLOC CONSTATES

Délestage	57 litres	62 litres	68 litres	74 litres	79 litres	85 litres
1 FL90	———	▶ – – – – – – – – – –	▶			
1 FL100	———	———	▶ – – – – – – – – –	▶		
1 FL100 + 1 FL140	———	———	———	▶ – – – – – – – – –	▶	

➢ CHRONOS MOYENS CONSTATES DECOLLE-POSE POUR UNE ROTATION 3000 M

Version 600 SHP / 8000 lbs	Version 675 SHP / 8360 lbs
24 minutes	19 minutes

➢ NOMBRE MAXIMUM DE PERSONNES A BORD

Parachutage en ouverture commandée	14 sautants + 1 pilote ou 13 sautants + 2 pilotes
Parachutage en ouverture automatique	12 sautants + 1 moniteur + 1 ou 2 pilotes
Hors parachutage	9 passagers + 1 ou 2 pilotes

➢ CAPACITE D'EMPORT PARA. SUR DES ROTATIONS ENCHAINEES (VERSION 8360 LBS)

Nombre de rotations enchaînées	1	2	3	4	5	6	7
Sur piste non limitative (masse max au décollage 8360 lbs)	14 paras						13 paras
Exemple de piste limitative (750 m en herbe, température 30°)	14 paras		13 paras	12 paras		11 paras	

QUELQUES ELEMENTS DE COUT

➢ **COUT DE LA MAINTENANCE EN 2007**
Incluant visites périodiques, réparations, application des kits de modifications : 18.000 euros.

➢ **PRIX D'ACHAT DU KIT 8360 LBS**
Générateurs de vortex en caoutchouc sur une partie des bords d'attaque de volets : 25.000 euros.

➢ **AMORTISSEMENT**
Le F-GPHO a été acquis pour moins de 750.000 euros.

QUELQUES APPRECIATIONS

➢ **QUALIFICATION DES PILOTES**
☺ Facilité de la prise en main, même par un pilote peu expérimenté.
☺ Pas besoin d'expérience train classique.
☹ Difficulté à ce jour à trouver des FI, CRI et CRE Cessna SET.

➢ **PILOTAGE**
☺ Bonne ergonomie du cockpit : panneau d'alarme complet évitant les oublis.
☺ Très bon confort, limitant la fatigue lors des grosses séances : bonne position de pilotage, bonne isolation et ventilation, peu d'efforts aux commandes (trim élec. de profondeur + spoilers en roulis).
☺ Comportement de l'avion très sain même à l'approche des limites du domaine de vol.

➢ **PARACHUTAGE**
☺ Large porte commandée électriquement depuis la place pilote ou la place du largueur.
☺ Signalisation lumineuse de parachutage (rouge-orange-vert) commandée par le pilote.
☺ Vitesse standard de parachutage malgré la masse : 75kt avec 20° de volets.
☺ Bon dégagement de l'empennage.
☹ Porte trop haute pour un embarquement autonome : nécessité d'un banc pour l'embarquement.
☹ Limitation centrage arrière : placement des paras en cabine à surveiller.
☹ Forte vitesse max. de descente (VNE 175kt) pouvant rendre délicate la surveillance anticollision.

➢ **PRODUCTIVITE**
☺ Efficacité spectaculaire du kit 675SHP/8360lbs : meilleure cadence et plus de rotations d'affilée.
☺ Excellente fiabilité : jamais eu d'annulation de séance cause technique.
☺ Excellente capacité de convoyage : 6h à 160 kt.
☹ Limitation de masse au décollage possible sur les pistes de moins de 900m.

➢ **ENVIRONNEMENT**
☺ Faible nuisance sonore aussi bien en montée qu'en descente : aucune plainte en 2007.

EN RESUME

➢ **UN OUTIL PRODUCTIF**
Grâce au kit 675 SHP/8360lbs, la capacité de l'avion à enchaîner sans avitaillement 6 rotations à 14 paras a permis de sauver la saison 2007, caractérisée par des fenêtres météo très restreintes.

➢ **UNE MACHINE SIMPLE ET FIABLE**
Pas de panne immobilisante en 2007, peu de pannes secondaires. Le pilotage reste sans surprise même en conditions dégradées, vent de travers sur piste en dur ou retour en charge.

➢ **UNE BONNE PLATE-FORME DE SAUT**
La longue cabine est confortable mais impose des précautions de centrage. L'issue de saut est pratique.