



**8 septembre 2007 – journée d'information ECOLIGHT
Action remorquage furtif, AéCS, FSVV, SMF**



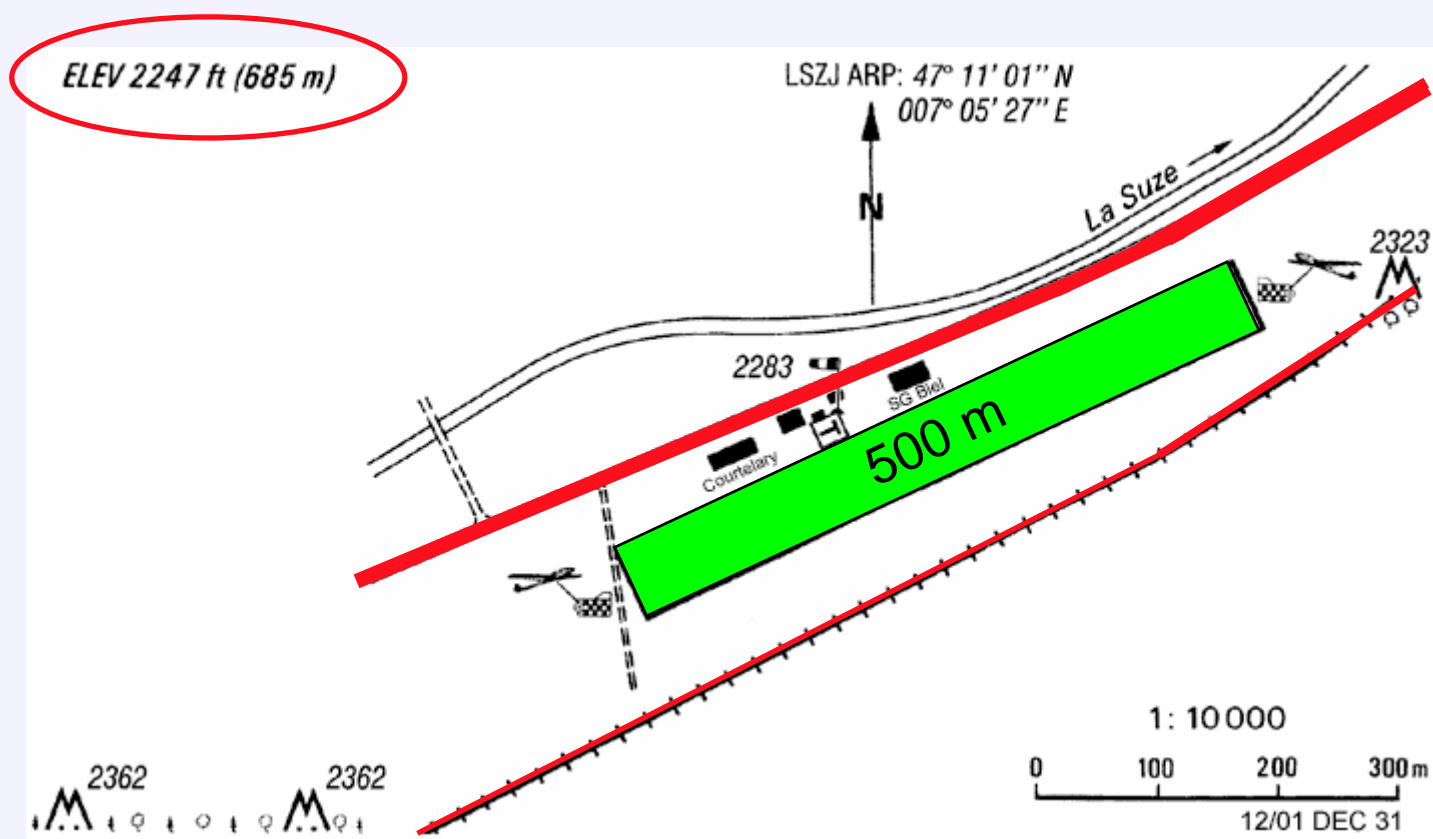
**LSZJ
Courtelary**

HB-WAK

**DYN-AERO
MCR 01 ULC**



Situation de Courtelary





Points marquants du projet à Courtelary

- Mi-2005 : début du projet (Bienne/Courtelary & Sion)
- Test de plusieurs remorqueurs Ecolight, choix du MCR
- Octobre 2005 : décision d'achat
- Juillet 2006 : livraison du MCR HB-WAK



Expériences après un peu plus d'un an de service de remorquage

- Les performances du MCR en remorquage sont appréciées
(Robin DR-300 235 ch > MCR > Robin DR-400 180 ch)
- Diminution des nuisances sonores
- Utilisation avantageuse de l'essence ordinaire,
moins grande consommation d'essence



Expériences après un peu plus d'un an de service de remorquage

- L'avion demande plus d'attention et de concentration du pilote remorqueur (vitesse plus faible, plus sensible aux turbulences)
- Le pilote du planeur doit être plus attentif!! Le remorqueur supporte moins de contraintes
- L'avion est plus fragile qu'un Robin! Donc plus de soin nécessaire
- Le poids réduit implique un équipement moins abondant également



Expériences après un peu plus d'un an de service de remorquage

- Organisation de l'entretien de l'avion en Suisse encore insuffisante
- Problèmes de température en remorquage, toujours pas réglés à satisfaction
- Autres problèmes de construction (vitesse, trim, etc.)
- Soutien de la part de Dyn'Aéro et de l'importateur pas optimal (problème de coordination, qui fait quoi, manque de réponse aux demandes, etc.)



Expériences après un peu plus d'un an de service de remorquage

- La marge de manoeuvre au niveau du poids est réduite (poids à vide, masse maximale, etc.)
- Impossibilité actuelle de chiffrer les coûts réels

Exemple : remplacement du moteur (pourrait intervenir bien plus vite que prévu)

- Certification officielle OFAC encore en cours



Expériences après un peu plus d'un an de service de remorquage

- Difficultés d'adaptation des infrastructures

Exemple : adaptation de la station d'essence avec deux types d'essence

- Manque de directives claires concernant le type d'essence

(AVGAS 100LL ? 98 RON ? 95 RON ?)



Expériences après un peu plus d'un an de service de remorquage

- Adaptation des pilotes remorqueurs

(certains ont encore une certaine crainte face au MCR; engagement de remorqueurs uniquement Robin ou uniquement MCR; etc.)

- La visibilité de l'ecolight en vol est minime

(FLARM à installer impérativement)



Résumé

- + moins de bruit**
- + performances**
- + coûts**

- ! Exigences pour les pilotes MCR et planeur !**
- Problèmes de température en remorquage**
- Manque de recul concernant l'entretien (coûts)**



L'avenir...

- Les premières expériences montrent que l'avion est...
 - **Performant**
 - **Adapté au remorquage**
 - **Silencieux, économique (fuel)**
 - **EXIGEANT pour les remorqueurs et pilotes planeur**



L'avenir...

- L'aérodrome de Courtelary réfléchit à la possibilité d'acquérir un second MCR...
- ... ou à la possibilité de restaurer le Robin DR300/235 actuel



Merci

MERCI pour votre attention!