



# Aero 2013 Les équipements

Dans le précédent numéro de *Vol à Voile*, un compte-rendu détaillé consacré aux planeurs a été publié. Place maintenant à tout ce qui spirale autour du planeur et qui peut intéresser le vélivole.

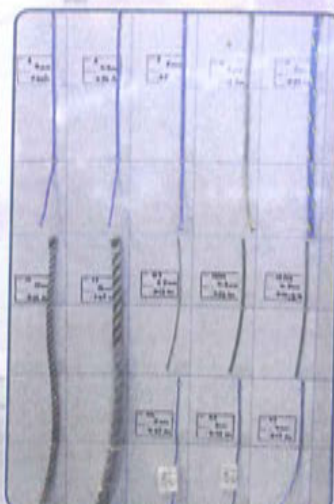
Sur les 600 stands qu'abritaient les halls du salon, les visiteurs pouvaient également apprécier la production mondiale d'ULM, d'hélicoptères, d'avions d'affaires, mais aussi tous les équipements qui peuvent toucher de près ou de loin l'aviation générale. Dans ce second article que *Vol à Voile* consacre au salon Aero 2013, nous faisons le point sur tous les équipements et accessoires qui peuvent concerner le vol à

voile : des équipements lourds comme les treuils, en passant par les remorques, les instruments, les logiciels...

## Les équipements lourds

\* **Les treuils** : en 2013, nous resterons sur notre faim en ce qui concerne les treuils qui intéressent pourtant beaucoup d'associations. Seule l'équipe de Skylaunch avait fait l'effort de présenter du matériel, les autres constructeurs de

treuils que nous avons pu voir autrefois (Egger, Mel, Integral, Tost, Elektrowinde) ayant soit disparu soit renoncé au déplacement. Pas même des panneaux ou des documents pour rappeler leur existence et leur éventuelle production ! Klaus Fey, l'éditeur Equip, qui souhaitait faire connaître en Europe le treuil Roman n'a plus de nouvelles de ce concepteur californien pourtant prometteur... Pour en revenir au stand de Skylaunch,



▲ Ce treuil Skylaunch est destiné au club de Luchon. Le fabricant britannique fournit aussi tous les câbles, élingues et accessoires nécessaires au treuillage.

on pouvait y voir exposé le treuil acquis tout récemment par le Comité départemental de la Haute-Garonne. Il s'agit d'un modèle *Evo* à deux tambours, bien connu maintenant en France, le modèle le plus vendu au monde selon Skylaunch (qui a équipé de nombreux sites militaires et civils pour la formation des élèves-pilotes en Allemagne, Hollande, France, au Royaume-Uni, en Amérique du Sud, au Moyen-Orient, et en Extrême-Orient). Skylaunch produit à la demande des treuils à 1, 2, 4 ou 6 tambours. Depuis cinq ans, la production habituelle s'est enrichie d'une nouvelle activité : la réparation de treuils anciens, une solution

pour équiper économiquement un club. Skylaunch a développé un argumentaire qui s'applique à ses productions :

- une motorisation « à la carte » : essence, diesel, propane ou électrique ;
- pas d'achat et de maintenance de camion, en effet un treuil de deux tonnes seulement est normalement placé sur une remorque ; transport facilité, donc, sur route ou aérodromes à pistes non bétonnées ;
- le véhicule remorqueur est dételé, on peut l'utiliser pour tirer les câbles, donc moins de véhicules sont nécessaires ;
- le treuil est « waterproof », les composants électroniques complexes sont à l'abri des dommages dus à l'humidité ;

- l'entretien minimum nécessaire ne requiert pas un personnel d'entretien spécialisé ;

- des lancements intensifs continus peuvent être effectués sans surchauffe ;

- le treuil Skylaunch est conçu pour être également utilisé avec un treuil à récupération ultra rapide (taux de lancement jusqu'à 30 planeurs par heure) et moins d'usure des câbles ou de la piste ;

- conception ergonomique à tambour mince ne nécessitant pas de mécanisme complexe d'enroulement du câble. Le treuil utilise un câble *Dyneema* ou un câble acier.

Avec tous ces arguments, Skylaunch confirme bien sa percée en France, à Saint-

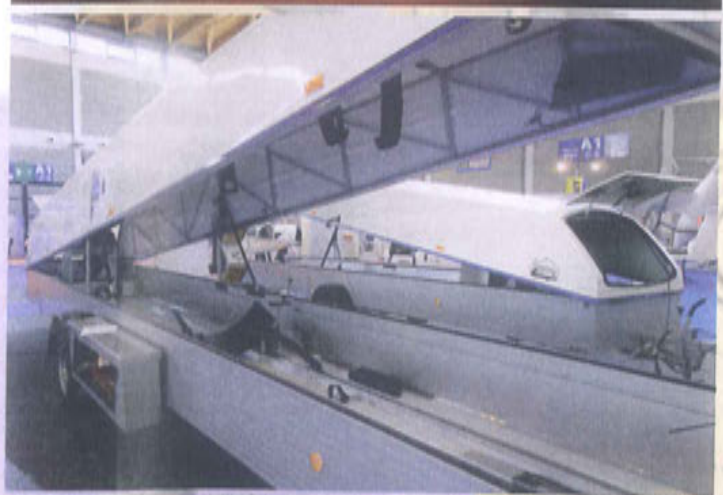
Auban, au Mans, à Chanet, à Luchon, à Sézanne... Skylaunch présentait également de nombreux accessoires : élingues, fusibles, parachutes de treuillage, câbles *Skyrope* et *Skycord*, alternative donc aux câbles traditionnels en acier ou aux *Dyneema*. Pour les tarifs détaillés, d'autres infos techniques, et même des vidéos, on se reportera au site [www.skylaunch.eu](http://www.skylaunch.eu) qui est trilingue : anglais, allemand et français.

- **Les remorques** : le salon Aero est une bonne opportunité pour faire le point sur les remorques convenant à nos planeurs. Trois stands permettaient d'y comparer les modèles *Avionic*, *Cobra* et *Komet*.

Chez *Avionic* ([www.avionic.pl](http://www.avionic.pl)), représenté en France par *Yankee-Romeo*, on trouve des remorques à châssis aluminium, essieux freinés AL-KO. Tout à fait comparables en qualité à leurs homologues allemandes, ces remorques polonaises commencent à être bien connues en France. Pour un 18 m, compter 11 000 € et 13 000 € pour un biplace (homologuée France)

Chez *Anschau Technik*, on pouvait voir les trois types de remorques *Komet*, toutes agréées par les Tüv (organismes de certification allemands qui jouent un rôle analogue à nos DREAL) : le type *Euro-Light*, le type *Eco* et le type *Classic* qui diffèrent selon la présence ou non des accessoires et vérins hydrauliques optionnels. Ainsi, pour un planeur de 18 m, le prix d'une remorque *Komet* pourra s'établir entre 9 500 et 14 000 euros. Pour un biplace, une remorque *Komet Classic* à un essieu vaut 15 000 €. *Anschau* n'ayant pas de distributeur en France, la vente est directe, voir les conditions détaillées sur le site [www.anschau.de](http://www.anschau.de).

Chez *Alfred Spindelberger* ([www.cobra-trailer.com](http://www.cobra-trailer.com)), distribué chez nous par *Finesse-Max* et qui annonce plus de 9 000 remorques vendues depuis les années 1980, les remorques *Cobra* sont également proposées pour des planeurs de 15 m, 18 m, biplaces et libres. Les prix de base pour un 18 m sont de 14 000 euros (homologuées France) et de 15 000 € pour un biplace. Là encore, des suppléments sont à prévoir pour un toit en alu, un plancher en sandwich aluminium, etc. Il faut donc vraiment établir un devis détaillé et précis de ce que l'on commande avec la remorque. Un dispositif « montage homme seul » mécanique vaut 1 300 €, presque le double en ver-



▲ Naturellement Aero 2015 accueillait les trois principaux fournisseurs de remorques à planeurs, *Avionic*, *Komet* et *Cobra*.