



Le PAC-750, moteur tournant, lors de sa présentation.

Inauguration du PAC-750XL à Nevers

Texte et photos Pierre Duriof

Il y a de la place dans l'avion...

Pour la première rotation, fin février dans l'air froid, régnait dans la carlingue un silence attentif, chacun scrutant les moindres réactions du nouvel oiseau blanc, de sa turbine à vous arracher des sourires de satisfaction. Nous vivions un événement, fiers d'être de ce premier largage et quand la porte coulissante s'est ouverte sur le vide hivernal, les équipes de vol relatif s'en sont donné à cœur joie depuis le large marche-pied. En fait, ce PAC-750XL a été adopté dès son premier vol, quand nous regardions, pendant la montée, défiler par les baies vitrées le cours de la Loire et la campagne nivernaise.

Jean-Luc Massier, président de la SAS Nevers-All-Ways a eu l'occasion de revenir sur la genèse du choix de l'appareil dans un discours inaugural le 13 mai dernier, devant un parterre de responsables locaux intéressés par les deux entreprises en

cours d'implantation et bâties autour d'une option novatrice, encore unique en France. Des plus de deux cents exemplaires construits à ce jour, un seul PAC-750XL évolue en France en tant qu'avion de largage, ce pour quoi il a été conçu. En réalité, cet avion à train tricycle fixe représente un compromis idéal pour l'activité, comme l'a souligné le chef pilote Daniel Schwartz, reprenant les caractéristiques techniques d'un type rustique mais offrant des innovations modernes et sécurisantes pour le pilote et les parachutistes, ainsi qu'un confort inégalé de montée et de largage.

Avec un investissement de plus d'un million d'euros, ce choix mûrement réfléchi a payé, en plaçant le club sous le feu des projecteurs du milieu parachutiste depuis lequel l'expérimentation est très suivie. Les passionnés ne s'y sont pas trompés en ralliant chaque week-end l'aérodrome neversois de La-Sangsue, le plus souvent depuis la région parisienne, en descendant l'A77.

Ils se répartissent de manière constante dans la carlingue équipée de deux bancs et s'installent dos au pilote, les tandems au fond, puis les élèves et enfin les confirmés, près de la porte. Tout le monde est assis confortablement, bénéficie des poignées nombreuses pour les déplacements internes et un système de feux informe des manœuvres de la porte. Avec sa capacité

d'emport de dix-sept personnes, l'avion s'avère tout de même exploitable comme un Pilatus et permet ainsi une utilisation des plus souples, comme l'a expliqué Gabriel Forsans, directeur technique du centre.

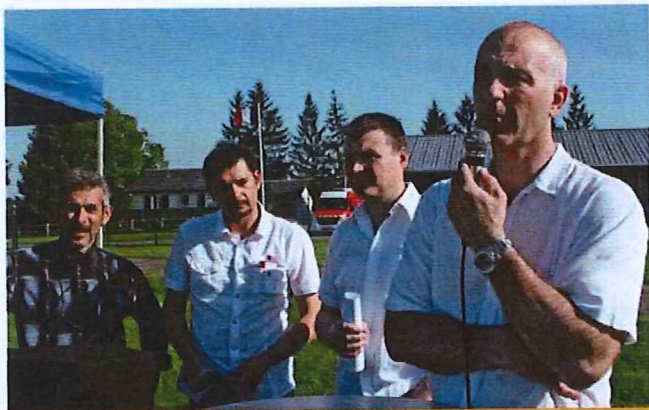


Une turbine éprouvée

Mise au point dans les années 60, la turbine PTA6A34 qui équipe le PAC-750XL, totalise 335 millions d'heures de vols dans toutes ses versions peaufinées au fil des ans. «Petit modèle», avec ses 750 chevaux, elle équipe des avions de travail, des hélicoptères dans sa version B et quelques modèles légers de l'aviation d'affaire, a expliqué Jean-Noël Cheneaux, représentant technique pour la France, venu à Nevers le 13 mai. Diffusée à 41 000 exemplaires, elle possède une solide réputation de fiabilité et fait figure de produit phare pour la filiale canadienne de Pratt-et-Whitney.

Deux cents PAC-750

Le constructeur néo-zélandais Pacific-Aerospace-Limited totalise plus de deux cents appareils construits dans le type PAC-750. Conçu à l'origine comme avion de largage, il a rapidement évolué vers différentes versions capables d'activités commerciales tournées vers le travail aérien ou le transport de passagers. Steve Peters, représentant du constructeur, évoque une quarantaine pour cent de ces appareils dédiés à l'emport de parachutistes sportifs et se félicite du regain d'intérêt des clubs de saut pour son appareil. Les versions «largage» connaissent actuellement une augmentation significative dans le total des commandes. À cet effet, Steve Peters a officialisé sa collaboration avec l'équipe neversoise sous forme d'une société baptisée Nevers-All-Ways, chargée de la distribution des PAC-750 en France.



Les gestionnaires du club (de gauche à droite) : Pascal Champagnat, Stephan Giemza, Jean-Luc Massier et Gabriel Forsans.



Gabriel Forsans présente les modalités d'installation dans la carlingue.

"J'ai évacué une question d'emblée : "Y a-t-il de la place ?" me demandait-on à l'avionnage. "Oui, il y en a tout le temps". Avec sa capacité de quarante-cinq paras à l'heure, l'avion accueille tout le monde et des équipes ont d'ores et déjà pris leurs habitudes dans cet engin à leur mesure".

L'investissement est également très suivi localement par les instances économiques. L'activité para commence à générer de réelles retombées économiques sur la ville et la zone commerciale autour du club, très bien desservie par la route et comprenant toutes les installations d'accueil et de ravitaillement accessibles

à pied depuis l'aérodrome. Mais également, une seconde entreprise a vu le jour, officialisée par la venue du néo-zélandais Steve Peters, constructeur de l'appareil.

Entre l'homme de l'hémisphère sud et ses clients neversois, l'inauguration du 13 mai dernier fut l'occasion d'une première rencontre, après réalisation de l'intégralité de la vente par échange de mails et de vidéo-conférences. Ils ont finalisé la mission de la structure SAS-Nevers-All-Ways, basée en Île-de-France, comme distributeur pour la France du constructeur Pacific-Aerospace-Limited.

Encore immatriculé en Nouvelle-Zélande, le PAC-750 neversois représente un peu plus qu'un avion, il doit cristalliser tout une activité partie de rien, installée dans des locaux pré-existants mais avec la promesse de nouvelles installations dès l'année prochaine. Les ascensions spiralées au-dessus du confluent de la Loire et de l'Allier, la vue infinie sur la plaine de la Limagne, l'horizon de la chaîne des puys, séduisent les franciliens mais également, engrangent les adhésions de nombreux sportifs locaux venus à la chute libre en raison de la présence de la nouvelle école. Une aventure à suivre... ■

Sun Path
STUDENT
Qualité Sun Path,
Équipé du SkyHook
Prix de vente: 2375 USD

SKYHOOK
RSL

- Équipé SkyHook™
- Boucleries Inox
- Choix entre dossier mousse Deluxe 3D ou Para pack rembourré
- Attaches fixes pour ceinture abdominale (en option)
- Rabat de secours à fenêtre transparente pour contrôle visuel de l'aiguille et de l'AAD
- Cordura 1000 résistant
- Élévateurs secours sans velcro
- Élévateurs principaux en type 8 avec anti-twist et gros anneaux
- Commandes de manœuvre principales et secours facilement préhensibles
- Logo Sun Path Student bicolore sur le rabat latéral droit
- Certifié TSD C23 [d] et QAC [I] I21
- Le célèbre service après-vente international de Sun Path

404 W Edinborough Ave
Raeford, NC, 28376, USA
Tel: 1-910-875-9002
www.sunpath.com

Sun Path
www.sunpath.com

Jun 15:337
paramag.fr