

MONDIAL de l'AVIATION

Aviation et Pilote

AOPA
Flügel
Das Magazin

L 11200 - 3 H - F: 12,50 € - RD


Prix France Métro: 12,50 € DOM 13,70 € - BEL 13,60 € -
SUISSE 18,80 CHF - CAN : 20,95 \$ca - LUX 13,70 €
PORT CONT 13,60 € - N CAL 1960 XPF

HORS-SÉRIE
2025-2026



1 000 AÉRONEFS à la LOUPE

- + moteurs
- + instruments
- + hélices
- + radios
- + avionique
- + gps...

ULM-LSA & AVIONS CERTIFIÉS

EAA AIRVENTURE
OSHKOSH
2025



PENDULAIRES



MOTOPLANEURS



HÉLICOS CLASSE 6



AUTOGIRES



AVIONS CERTIFIÉS



eVTOLs

25 ANNIVERSARY 40 DYNON



25 ans d'innovations, de sécurité et d'aventures.
Merci à tous les clients qui ont rendu cela possible.
Nous sommes fiers de voler avec vous.

The **DYNON** Group



Rendez vous sur DYNON.COM
ou scannez le QR code



Le Mondial de l'Aviation 2025-2026

Multiaxes ULM/LSA

36



Avions amateurs

plus de 560 kg de masse à vide

92



Avions certifiés

132



Motoplaneurs certifiés

160



Autogires, multicoptères & hélicoptères

168



Pendulaires

comprenant la catégorie LSA

202



Instruments

218



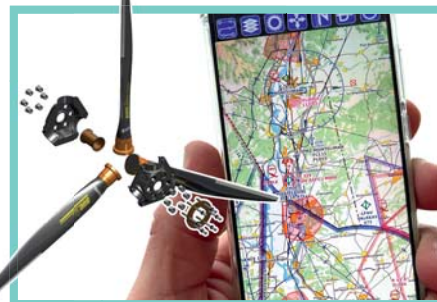
Moteurs

236



Accessoires

258



**Aviation
et Pilote**

Flügel
Das Magazin

FLYING CHINA
自由飞翔与通航



Présentation

6

Dossier : e-flight & eVTOL

10

Dossier: Oshkosh

20

Multiaxes ULM/LSA

36

Motoplaneurs ULM/LSA

86

Avions amateurs

92

Avions certifiés

132

Motoplaneurs certifiés

160

Autogires

168

Multicoptères

182

Hélicoptères

190

Pendulaires

202

Aérostats classe 5

216

Abréviations et unités

201

Instruments

202

Moteurs thermiques

218

Moteurs électriques

229

Solution Hybride

250

Dossier : Pivotal

252

Accessoires

262

Index des importateurs

266

Index des constructeurs

271

Index des produits

273

Index des publicités

274



L'AVIATION CONNEXTE LE MONDE

Lorsque l'aviation a vu le jour au début du siècle dernier, les pilotes effectuaient d'abord des vols autour des aérodromes pour prouver que l'homme pouvait voler. Mais très vite, ils ont commencé à relier les aérodromes, les villes, les pays, puis les continents. Aujourd'hui, même les ULM traversent l'Atlantique, et il existe même des eVTOL ultralégers officiellement autorisés aller librement. Les avions de la catégorie Part 23 (couramment appelés avions certifiés) constituent la classe d'appareils la plus répandue au monde, avec de 2 à 19 places, moteurs à pistons, petites turbines et désormais aussi des systèmes de propulsion électrique. Cette année, le premier avion électrique quadriplace à autonomie supérieure à une heure et demie a été certifié sous Part 23 par la CAAC chinoise. Les premiers avions hybrides électriques, tels que le VoltaeroCassio 330, sont en voie de certification, tout comme l'Auras Electric Aerobatic Trainer. D'un autre côté, les taxis aériens eVTOL (décollage et atterrissage verticaux électriques), très médiatisés ces dernières années, ont perdu un peu de leur élan. Un vieil "adage" du développement aéronautique s'est encore vérifié pour ce nouveau type d'appareil : « Le développement d'un avion prend toujours plus de temps et coûte plus cher que prévu ». Les deux principales entreprises européennes d'eVTOL l'ont appris à leurs dépens : Lilium et Volocopter se sont toutes deux déclarées en faillite en décembre 2024, la première ayant été liquidée, la seconde rachetée par le groupe Diamond Aircraft, propriété d'intérêts chinois et basé en Autriche.

Aux États-Unis, les principaux constructeurs de taxis aériens, Joby et Archer, ont reçu de nouveaux financements et sont portés par une dynamique positive, tout comme d'autres entreprises américaines, le Président ayant décrété que le gouvernement souhaite que les États-Unis soient leaders dans cette technologie et adaptera la réglementation en conséquence pour accélérer la certification, dans l'esprit du Low Altitude Economy Program lancé par le gouvernement chinois il y a deux ans. Par ailleurs, le plus ancien des VTOL – l'hélicoptère – a été modernisé ce printemps avec le premier Robinson R44 à propulsion full électrique/pile à combustible, développé par la société américaine Unither et ayant décollé au Canada.

Du côté de l'aviation légère de loisir, les premiers eVTOL ultralégers sont commercialisés par Pivotal aux États-Unis et s'apprêtent à conquérir le marché européen des micro-légers. En Europe, les ULM/LSA jusqu'à 600 kg avec train rentrant et hélices à pas variable sont propulsés par de petites turbines du nouveau venu français Turbotech – et ils disposeront bientôt d'avioniques numériques complètes, avec pilote automatique et, peut-être même une fonction Autoland. Aux États-Unis, il faudra attendre la nouvelle réglementation MOSAIC-LSA, qui autorisera aux pilotes d'avions LSA l'accès aux quatre places, mais avec un seul passager.

On ne sait pas encore quand MOSAIC entrera en vigueur, après tous les remaniements gouvernementaux du début 2025 – mais on espère que la version définitive sera publiée à l'automne 2025.

Parallèlement, de nouveaux développements sont en cours pour les moteurs à combustion interne – qui équipent plus de 90% des petits avions dans le monde. Outre le spécialiste diesel Continental et Rotax, avec sa série 9xx de plus en plus performante, on retrouve des moteurs comme l'UL-Power pour ULM, La SMA racheté par le Groupe allemand Roederer Safran et le RED Aircraft diesel/jet fuel 12 cylindres pour des avions plus grands – tous disponibles en versions pour systèmes hybrides, offrant ainsi aux avions électriques modernes une autonomie supérieure à celle des seules batteries.

Toutes ces avancées sont présentées dans les pages de l'Annuaire mondial. Face à ses 260 pages bien remplies, on pourrait croire que c'est beaucoup, mais nous – l'équipe éditoriale d'AOPA, Aviation & Pilote, et Flying Pages – avons dû sélectionner parmi bien plus de contenu produit cette année. Ainsi, malgré tous les débats nationalistes dans la sphère politique, nous, les pilotes, savons que nous devons voler ensemble et développer les futures générations d'aéronefs et toute la nouvelle industrie de la mobilité aérienne, unissant les meilleurs talents, les meilleures ressources et les meilleures entreprises du monde entier.

*Kollin Stagnito
Emmanuel Davidson
Willi Tacke*





JUNKERS

AIRCRAFT



THE ORIGINAL IS BACK

The JUNKERS A50 HERITAGE

Experience pure nostalgia with this tribute to the legendary 1929 sport aircraft. Fly solo or with a passenger in an ultralight of the 600-kg class – equipped with the latest safety standards.

Experience how technology and heart combine!



junkersaircraft.com



HORS-SÉRIE
MONDIAL DE L'AVIATION 2025-2026
 Site et catalogue en ligne :
www.widola.com, www.flying-pages.com
www.aviation-pilote.com

HORS-SÉRIE
AVIATION ET PILOTE
 Aérodrome de Lognes-Émerainville
 77185 Lognes - France, 01 64 62 05 06
 Flügel Das Magazin, Flying China

Parution annuelle :
 juillet, août, septembre

Une collaboration
 Flying Page GmbH
 Aviation & Pilote
 AOPA

Edition en langue française
 Existe également en anglais,
 allemand et chinois

Directeur de la publication :
 Willi Tacke

Coordination : Bettina C. Larrarte

COMITÉ DE RÉDACTION
 Robby Bayerl, Roy Beisswenger,
 Roswitha Berkemeier-Raskop, Gu
 Hongyuan Vickie Betts, Michèle Tacke
 Marino Boric, Emmanuel Davidson,
 Jan Fridrich, Toni Ganzmann, Xin Gou,
 Martin Hardung, Julia Tacke, Martin
 Kroke, Tian Yu, Bettina C. Larrarte,
 German Larrarte, Renée Larrarte, Mar-
 tin Marek, Peter Ocklenburg, Werner
 Pfändler, Robert Verres, Kollin Stagnito,
 Markus Tacke Christian Tacke, Julia
 Tacke, Nicolas Tacke, Willi Tacke, Ma-
 rkus Villinger, Yang (Lea) Xinwen, Dan
 Jiang, Qinyin Zhang, Nicolas Tacke.

PUBLICITÉ

France : Aviation & Pilote,
Emmanuelle Husson
ehusson@aviation-pilote.com
 + 33 (0)6 74 68 09 21, + 33 (0)1 64 62 54 20

Allemagne & autres pays :
Rosi Berkemeier
 +49 (0)30 / 347 09 123
rosi@flying-pages.com

US
AOPA

Carol Dodds, 301.695.2072,
carol.dodds@aopa.org.

PRODUCTION
CONCEPTION GRAPHIQUE :

Bettina Cosima Larrarte,

Base Widola : Andrey Alekseevich
 Sereedkin / Markus Tacke

Dépôt légal à parution

Diffusion par les MLP

Numéro de commission paritaire :
1025 K 87149
Imprimé en Allemagne

PVA, Westermann DRUCK | pva,
 38104 Braunschweig
www.westermann-druck.de
 Allemagne

ISSN 1252 -6096

ADMINISTRATION, RÉDACTION

Flying-Pages GmbH
 Am Oberhagen 23, 59581 Warstein,
 Germany
 Tel: +49 (0)152-21968351
christian@flying-pages.com

AUTRES RÉDACTIONS ET DISTRIBUTION

Édition en langue allemande :
 Flying Pages GmbH
rosi@flying-pages.com

Édition en langue anglaise :
US
AOPA

Flight Outfitters, 675 Cincinnati Bata-
 via Pike, Cincinnati, OH 45245.

Mention légale en page 8

© 2025 Flying Pages, tous droits réservés.



Pour comprendre où nous sommes, nous devons d'abord comprendre d'où nous venons. Bien que le présent catalogue ne passe pas en revue le décollage à pied, il nous faut revenir aux années 1970, qui ont vu apparaître le delta. Sans lui, presque tout ce qui est présent ici n'existerait pas. Son influence a été déterminante.

Les pilotes delta ne sont pas, bien sûr, les premiers à décoller sans moteur. Le vol à voile était une forme d'aviation de loisir très développée bien avant la Seconde Guerre mondiale, mais le delta a passablement bousculé sa suprématie. Ce hors-série compte, entre autres, deux sous rubriques : l'une pour les planeurs ULM/LSA, l'autre pour les planeurs certifiés.

Aucun delta ne peut rivaliser avec les planeurs de performance qui étaient déjà d'un très haut niveau dans les années 1970. Les planeurs modernes sont, sans conteste, les machines volantes les plus élégantes jamais inventées et offrent de performances remarquables. Ils ne peuvent pas décoller sans l'aide d'un remorqueur, d'un treuil ou d'un moteur. Aussi est-il nécessaire de disposer d'un aérodrome et d'amis.

Le delta a changé la donne. Pour la première fois, un individu pouvait voler facilement et pour des sommes dérisoires, sans remorque (l'aile se porte sur le toit de l'auto), sans aide et sans aérodromes. C'était une révolution, une démocratisation de l'aviation de loisir. Tout le monde n'était pas enthousiaste, mais personne ne pouvait l'ignorer. La vision populaire du pilote qui se jette d'une falaise était là, bien réelle.

Du coup, les pilotes de plaine se mirent donc à imaginer une aile motorisée. Vers la fin des années 1970, ce fut fait, on vit apparaître les deltas motorisés.

Certaines difficultés, bientôt surmontées, donnèrent naissance au chariot : le moteur est attaché à un assemblage de tubes tricycle dans lequel le pilote est assis. Ces pendulaires ont, depuis, rencontré un grand succès, capables de faire le tour du monde et de répondre à un cahier des charges très exigeant. Nous avons là les aéronefs les plus simples de ce hors-série **Mondial de l'Aviation**.

Pour poursuivre ce rappel, nous devons évoquer le parapente. Depuis son apparition dans les années 1980, cette aile gonflable a montré tant d'atouts qu'elle a supplanté à son tour le delta.

Vous pouvez également trouver dans ce hors-série ses évolutions motorisées, à chariot ou non.

Le delta et ces dernières doivent leur origine aux travaux que Francis Rogallo mena pour la NASA. On les nomme ailes souples parce qu'elles se pilotent par déformation, en déplaçant le centre de gravité. Ceci les différencie des aéronefs conventionnels qui se pilotent par des gouvernes aérodynamiques agissant sur des ailes rigides.

Jusqu'à l'apparition du delta, les aéronefs à commandes rigides étaient seuls sur le marché, à part les voilures tournantes par ailleurs listées dans ce catalogue. Mais leur développement était essentiellement tourné vers les appareils militaires. La meilleure solution pour posséder

ROTAX®

FORMULATED FOR THOSE WHO CARE.

XPS AVIATION ENGINE OIL
Formulated specifically for
Rotax aircraft engines.

NOW OFFICIALLY
APPROVED FOR ALL
ROTAX AIRCRAFT
ENGINES.*



*For further information: flyrotax.com/p/products/rotax-xps-oil



Comment utiliser ce catalogue

Bienvenue dans Le hors-série *Mondial de l'Aviation*

Voici la 30^e édition bien que la genèse remonte à 1994, lorsque les versions française et allemande furent mises sur le marché pour la première fois.

Le hors-série a grandi en taille et en crédibilité jusqu'à atteindre 350 pages en 2008. Cela commençait à devenir difficile à gérer pour l'équipe rédactionnelle comme pour le lecteur.

Nous avons donc décidé en 2009 de publier deux volumes, donnant au décollage à pied et aux paratriques légers leur propre catalogue, nommé aujourd'hui hors-série Parapente+ & Paramoteur+. Les autres aéronefs, plus gros et plus lourds, restent dans le présent ouvrage.

Ce faisant, nous avons dégagé de la place pour d'autres informations.

Non seulement nous développons davantage les instruments et accessoires mais nous avons ajouté un chapitre entier, consacré aux planeurs certifiés.

Quoi qu'il en soit, tout lecteur familier du Mondial trouvera ses marques.

Chaque chapitre est consacré à un type d'aéronef, selon le type d'aile et selon qu'il y ait un moteur ou pas.

Dans chaque chapitre, le classement est alphabétique, selon les appellations des constructeurs. Pour chaque machine, des données techniques sont publiées ainsi qu'une photo, le prix, les coordonnées du constructeur et un texte descriptif. Il est impossible de lister toute la gamme des constructeurs, aussi nous focalisons-nous sur les productions les plus marquantes, le texte faisant référence aux variantes.

En début de chaque chapitre se trouve une introduction ainsi qu'un rappel des abréviations. Les données sont en unités métriques et les prix en euros, dollars ou livres sterling. Lorsque la devise n'est pas celle du pays producteur, le prix a été fourni par un importateur, qui est listé en fin de catalogue. Tous les prix sont hors taxes et hors frais de port.

À la fin de la brochure se trouvent les chapitres consacrés aux moteurs, instruments, hélices et accessoires, ainsi qu'une section réservée aux écoles.

Nous avons tout mis en œuvre pour que ce catalogue soit le plus complet et le plus compréhensible possible, mais tout est perfectible.

Si vous trouviez des erreurs, merci de nous le signaler via le site www.widola.com ou via les contacts indiqués en page 6. Nous sommes à votre service.

Mise en garde

Ce catalogue compile les données fournies par les constructeurs et fournisseurs. Le *Mondial de l'Aviation* décline toute responsabilité quant à l'exactitude des données, faits, textes, adresses et prix publiés ici et ne prétend pas être parfaitement exhaustif. Les rédacteurs ont tout fait pour que l'information soit complète et exacte mais ne peuvent être tenus pour responsables des erreurs ou omissions ou de toute conséquence qu'elles pourraient avoir.

son propre aéronef était de le construire soi-même. Malgré les énormes changements dans l'aviation de loisir observés ces 30 dernières années, la construction amateur reste très populaire et un chapitre entier lui est consacré dans ces pages.

Comme les années 1970 voyaient se développer le delta sans moteur, les années 1980 virent se multiplier les deltas motorisés. Dans le même temps, pendant que les Européens en restaient à la formule delta, les Australiens et les Américains utilisèrent les mêmes matériaux, des tubes d'aluminium et de la toile dacron, pour mettre au point leurs appareils. Le résultat fut une explosion planétaire qui révolutionna l'aviation de loisir et dont les effets se font toujours ressentir près d'un quart de siècle plus tard. Les réglementations qui les régissent varient d'un pays à l'autre, mais partout le même effet est observable : l'aviation motorisée de loisir a été revitalisée. L'impact de ces progrès mit longtemps à se faire ressentir sur la production d'aéronefs certifiés. Des années de carcans réglementaires ont quelque peu bridé leurs recherches, au point que l'offre ne variait guère d'une décennie à l'autre. Leur seul argument, pas toujours infondé, était que les clients de l'ULM servaient aussi de pilotes d'essai, tandis que l'aviation certifiée offrait toutes les garanties requises.

Par ailleurs, les normes mises en place limitaient la plupart du temps les ULM à deux sièges et même un seul dans le cas des USA. L'ajout d'un second siège plaçait la machine dans un cadre réglementaire tel, que cela n'encourageait pas les constructeurs à s'y intéresser.

C'est ainsi que la FAA a résolu le problème en créant la catégorie LSA, qui rencontre un grand succès. La dernière mouture est opérationnelle depuis 2008 et englobe les ULM européens qui peuvent être portés à 600 kg de MTOW pour les ULM (en France 525 Kg), et les appareils sont certifiés selon une procédure allégée semblable à celle employée dans certains pays européens.


Enfin, les pilotes d'avion pouvaient s'essayer au plus léger en toute confiance. Les constructeurs traditionnels du secteur ont dû s'adapter en produisant des LSA et en mettant au niveau leurs produits. Avec la mise à jour MOSAIC des règles LSA, les aéronefs LSA et Part 23 vont se rapprocher. Désormais, il peut y avoir des aéronefs LSA à 4 places, et il n'y a plus de limite de poids maximal, la limite étant fixée par la vitesse minimale de l'aéronef. Les gyroptères S-LSA, les eVTOL et, en général, la propulsion électrique, les hélices à pas variable et le train d'atterrissage rétractable sont également pris en compte.

La Rédaction



DUC Hélices

 **HIGH-PERFORMANCE**

 **QUIET**

 **SMOOTH**

WE ALL NEED PERFORMANCE

 **DUC HÉLICES PROPELLERS**

AÉRODROME DU BEAUJOLAIS (LFHV)

+33 (0)4 74 72 12 69

SALES@DUC-HELICES.COM

 **DUC PROPELLERS USA**

SEBRING REGIONAL AIRPORT (KSEF)

+1 (863) 991 0113

INFO@DUC-PROPELLERS-USA.COM



Le RX4e est le premier avion électrique à quatre places au monde certifié selon la part 23.

L'AVENIR A DE NOMBREUX VISAGES

Les avancées récentes dans la technologie aéronautique ont mis en lumière défis et succès. Alors que l'intégration simple d'un moteur électrique et de batteries dans les avions existants s'est révélée inefficace, la conception de systèmes entièrement nouveaux s'est avérée plus longue et coûteuse que prévu. Néanmoins, cette année a été marquée par des réalisations notables, notamment le premier hélicoptère électrique habité alimenté par une pile à combustible à hydrogène, la certification du premier avion de quatre places conforme à la norme Part 23 en Chine par la CAAC, et le vol réussi de l'Elektra Trainer le long du Danube, parcourant plus de 3 000 kilomètres de l'Allemagne à la Roumanie. De plus, le CX 300, une variante cTOL (décollage et atterrissage conventionnels) de l'Alia 250 eVTOL, a fait ses débuts au Salon du Bourget et entamera bientôt une phase de test de six mois en Norvège. Par ailleurs, le gouvernement américain a exprimé sa volonté de prendre la tête du secteur de la Mobilité Aérienne Avancée (AAM) à travers un décret présidentiel émis en juin 2025, visant à accélérer la certification et les processus opérationnels. Cette initiative fait écho à l'Économie de la Basse Altitude (LAE) de la Chine, lancée il y a deux ans et demi pour promouvoir de nouveaux services aéronautiques. Bien que l'UE n'ait pas encore réagi à ces développements, les fabricants européens, autrefois en tête dans divers segments de marché, espèrent rester compétitifs.

L'année passée a imposé des défis majeurs aux professionnels du secteur de l'e-aviation, notamment dans la branche des taxis aériens, à la suite de l'insolvabilité de sociétés de renom telles que Lilium et Volocopter. Lilium, en particulier, a été fortement critiqué par les experts du secteur en raison de son business model trop ambitieux, de ses affirmations techniques et de ses échéanciers. Volocopter, qui était le plus avancé dans son processus de certification avec l'EASA, a rencontré des difficultés financières qui l'ont conduit à la faillite, mais a ensuite été racheté par Diamond Aircraft Group, l'un des plus grands constructeurs d'aviation générale en Europe, qui possède également une usine en Ontario, au Canada. Cette acquisition devrait créer d'importantes synergies, Diamond possédant une grande expérience des processus de certification rapides auprès de l'EASA et de la FAA. De plus, Diamond a développé son propre avion d'entraînement électrique conventionnel, le eDA 40, actuellement en phase de tests intensifs. L'entreprise s'engage dans l'aviation électrique depuis longtemps, remontant



Eve, société sœur d'Embraer eVTOL, a présenté le prototype à Paris en 2025.

COMMERCIAL
OPERATORS



PRIVATE
OWNERS



FLIGHT
SCHOOLS



YOUR AMBITION OUR WINGS



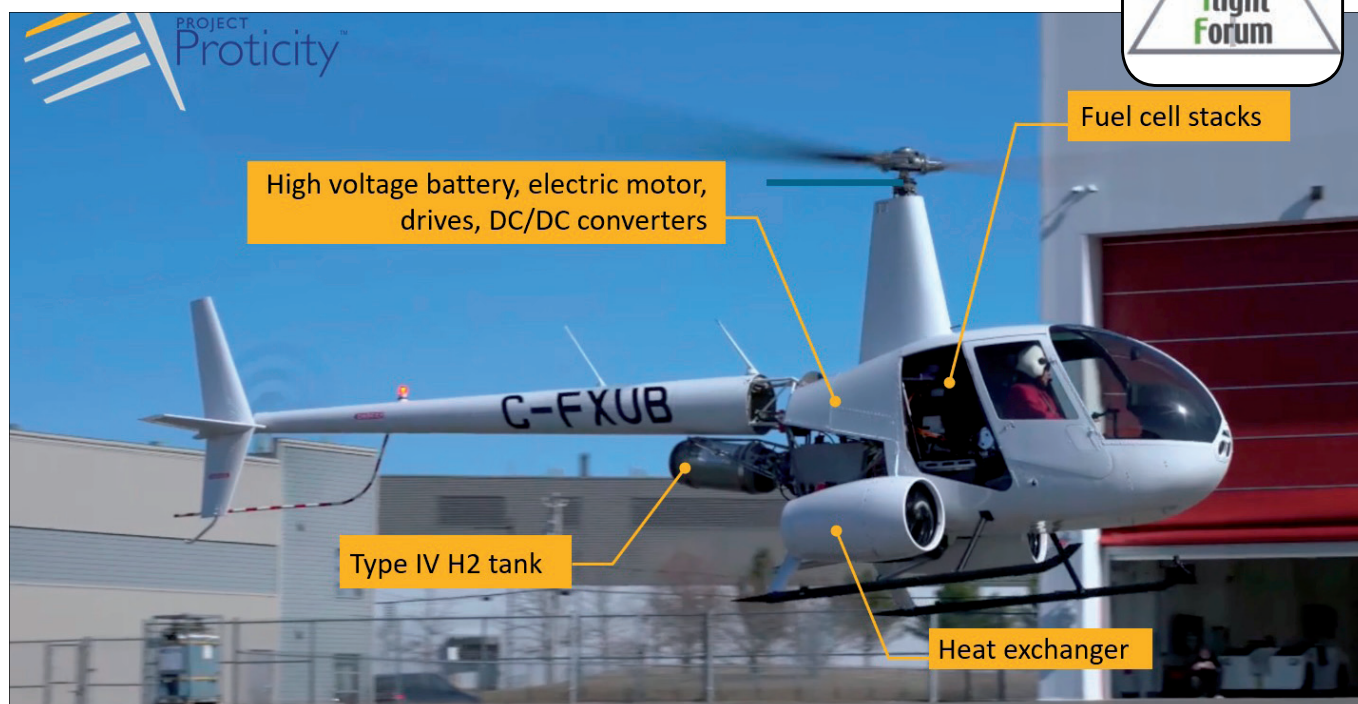
#1 GA Manufacturer in Europe

Visit us at  Booth #247
2025

TECNAM US Inc.
29536 Flying Fortress Ln Suite 1, Sebring
info@tecnam.com | www.tecnam.com

Find your aircraft





In March 2025 En mars 2025, le Robinson R44 électrique d'Unither a volé pour la première fois au Québec avec une alimentation par pile à combustible.



Jérémie Caussade, Aura AERO, et Ivor van Dartel, VÆRIDION, travailleront ensemble.



Le cockpit de VÆRIDION a été présenté au Salon Aéronautique à Paris.



Le système de propulsion de l'Integral de Aura sera également utilisé dans l'ERA.

à 2003 lorsqu'elle a collaboré avec Boeing sur un avion à pile à combustible.

En 2017, Diamond a été rachetée par le groupe Wanfeng Auto Holding. Notamment, sa division chinoise a acquis une expertise dans le développement d'eVTOL, ayant collaboré avec Volkswagen Chine pour créer un grand drone cargo électrique, qui n'est pas encore entré en production.

Ce développement démontre que la collaboration internationale, s'appuyant sur les forces de chaque continent, pourrait être un facteur clé de succès. Si des progrès ont été réalisés dans divers domaines par le passé, il reste encore des avancées essentielles à concrétiser pour l'avenir.

Système de propulsion

La considération principale dans le secteur eVTOL va bien au-delà de l'évaluation de la pertinence des multicoptères (comme Volocopter), des tilt rotors (tels que Joby et Archer), des concepts lift-and-cruise (à l'image d'Autoflight) ou des « tilt aircrafts » (comme Pivot). Elle englobe aussi le développement d'avions conventionnels conçus pour la Mobilité Aérienne Avancée (AAM). Des entreprises comme les startups allemandes Vaeridion (avec une conception à hélice unique) et MD Aircraft (dotée d'une configuration bimoteur conventionnelle) cherchent à simplifier le processus de certification de leurs avions électriques en utilisant des configurations éprouvées avec une ou deux hélices tractrices. En revanche, d'autres sociétés telles qu'Elektra AERO et Aura AERO misent sur la propulsion distribuée et les technologies de portance soufflée pour améliorer les capacités de décollage et réduire les besoins en piste, au prix toutefois d'une complexité accrue du pilotage.

Aura AERO, entreprise française, combine de façon innovante systèmes de propulsion traditionnels et électriques. Leur avion d'entraînement acrobatique Integral, certifié avec un moteur à combustion, reçoit une propulsion électrique à batteries. Cet avion est actuellement en phase d'essais en vol et devrait être certifié d'ici fin 2026. Ensuite, la société prévoit d'intégrer huit de ces unités de propulsion certifiées, avec les batteries, dans leur avion ERA de 19 places. Étant donné que la technologie actuelle des batteries n'offre pas encore la puissance nécessaire, des turbogénérateurs seront installés dans le fuselage pour soutenir la performance de l'appareil.

Flies further...



Ready to save fuel and fly smarter?

DIESEL-CYCLE BASED JetA-FUEL PISTON ENGINES

Jet-fuel engines like the SR305 series by SMA Aero Engines are reshaping general aviation. With certified versions delivering 230 to 260 hp, the SR305 provides:

- over 30% reduction of operating costs
- 50% less maintenance frequency (vs. AvGas)
- reduced parts wear
- higher dispatch reliability
- lower fuel consumption, lower CO₂

This results in a more flexible operation of the aircraft with extended range or greater payload capacity.

Contact us: Piston-JetA@sma-aero-engines.com

SR305

JET FUEL PISTON ENGINE

- > 4-Cylinder compression ignition engine
- > Continuous power: 230 hp & 260 hp
- > Turbocharged for altitude performance
- > Long range with 0.36 lb/hp/hr
- > Lower your fuel costs
- > Mechanical Backup
- > Single power lever operation
- > Powering C182 & RV-10. When do you Start?



SR305-260E with 260 hp
Certified in 2019

SR305-260E with 230 hp
Certified by EASA & FAA in 2011



SMA Aero Engines GmbH
Am Flugplatz
63329 Egelsbach, Germany
www.sma-aero-engines.com



Le premier produit de Beta, le CX 300, présenté à Paris, ne sera pas un eVTOL, mais un avion électrique conventionnel destiné au transport de passagers et de fret.



Voltaero a présenté à Paris le système de propulsion hybride parallèle HPU 210.



Skyryse a modifié le R44 pour faciliter piloter avec de commandes électriques.



Le eULM Elektra ont parcouru près de 3 000 kilomètres le long du Danube.

Un autre avion à voilure fixe explorant la technologie hybride est le Smartflyer suisse à quatre places. Le prototype a été présenté pour la première fois au salon AERO et au Salon du Bourget en 2025. Cet avion possède une hélice montée sur la dérive verticale, avec un moteur à combustion interne ou une batterie supplémentaire placée dans le nez.

Source d'énergie

Conscients de l'insuffisance actuelle des batteries pour fournir l'énergie nécessaire, surtout pour les vols urbains de courte distance, de nombreux fabricants d'eVTOL qui visaient initialement des modèles entièrement électriques envisagent désormais des options offrant des capacités de moyenne distance, allant jusqu'à plusieurs centaines de kilomètres ou miles. Ce changement est notable, car de nombreuses entreprises choisissent de privilégier d'abord les opérations cargo, l'infrastructure urbaine pour les taxis aériens n'étant pas encore totalement développée.

Les exigences de certification pour le fret sont nettement moins strictes que pour le transport de passagers. En Chine, Autoflight a obtenu avec succès un certificat de type pour son appareil cargo, le « Carry All », tandis que la certification de sa variante passagers, le « Prosperity », démarrée plus tôt, n'a pas encore été obtenue. Par ailleurs, de nombreuses autres sociétés eVTOL explorent le secteur du fret. Pipistrel, désormais filiale de Textron, est passée de son programme de taxi aérien à un grand drone cargo non piloté, le Nuva, présenté pour la première fois en taille réelle au Salon du Bourget en 2025.

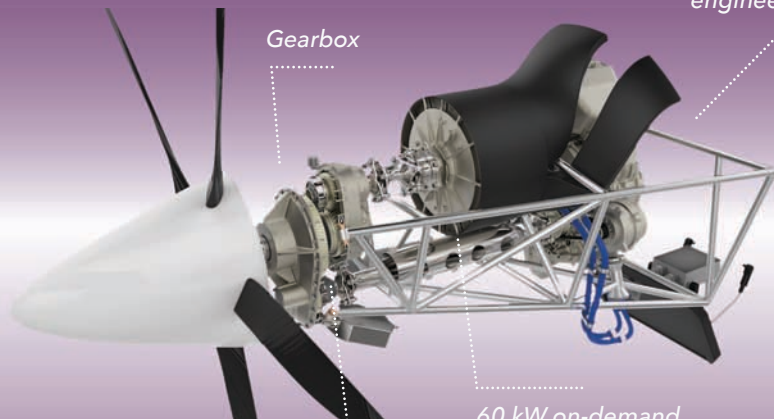
Les entreprises spécialisées dans les solutions de fret explorent de plus en plus les technologies hybrides utilisant la puissance de moteurs à combustion interne ou de petites turbines. Actuellement, presque tous les fabricants de moteurs, tels que Continental, Red Aero Engines, SMA Röeder et Turbotech, travaillent avec des partenaires ou développent en interne des générateurs hybrides. Un exemple significatif est la startup allemande Nex.AERO, qui visait initialement à créer le premier taxi aérien à pile à combustible, mais s'oriente désormais vers les applications cargo. Leur appareil non piloté fonctionnera d'abord sur batterie pure ou système hybride, avec une possibilité d'intégration ultérieure de piles à combustible à hydrogène. Bien que les piles à combustib-

VOLTAERO HPU 210

The new hybrid-electric power unit with
“push-to-perform” boost functionality

Designed for homebuilt and kit-built aircraft, the HPU 210 combines cutting-edge efficiency with uncompromising performance.

150 kW Kawasaki H2SX thermal engine: a proven powerhouse that brings world-class motorcycle engineering to aviation



Gearbox

60 kW on-demand electric powerboost: ready when it's needed most

Total power: 210 kW

RESERVE NOW

Be a pioneer
in hybrid aviation



CONTACT OUR EXPERTS

 www.voltaero.aero
 info@voltaero.aero
 +33 (0)1 45 78 89 92

Meet us at EAA Oshkosh 2025: booth #314

EAA AIRVENTURE
OSHKOSH
2025



The HPU 210 adapts VoltAero's patented electric-hybrid propulsion for its Cassio aircraft family to the next generation of light aviation.



Le Cassio 330 de Voltaero a été présenté à Paris avec son nouveau moteur hybride en série et deux moteurs électriques dans des nacelles situées sur les côtés du fuselage.



Le Volo-City vole désormais sous la marque Diamond Aircraft.



Zuri, basé à Prague, travaille sur un eVTOL hybride dont un prototype vole déjà.



Le Smartflyer, originaire de Suisse, est équipé d'un générateur dans son long nez.

le à hydrogène représentent une source d'énergie prometteuse aux côtés des systèmes hybrides utilisant moteurs à combustion interne ou turbines, la certification reste un obstacle en raison de l'absence de piles à combustible certifiées aviation capables de fournir une puissance suffisante. Ainsi, la société allemande Hyfly a choisi un avion biplace à convertir en avion électrique à pile à combustible, ayant réussi son vol inaugural en novembre dernier.

On observe des progrès notables dans la technologie des piles à combustible depuis le vol record de plus de 800 km (500 miles) réalisé l'an dernier par Joby avec la pile à combustible H2fly. Cette année, United Therapeutics, une société américano-canadienne, a réussi le premier vol d'un Robinson R44 électrique à quatre places au Canada en mars, utilisant de l'énergie générée par une pile à combustible alimentée par hydrogène gazeux. « Pour les missions longue distance, nous développons un réservoir pour l'hydrogène liquide », a déclaré Mikael Cardinal, vice-président de la gestion de programme pour Organ Delivery Systems chez United Therapeutics Corporation (Unither). Notons que Unither est aussi l'investisseur principal de Beta Technologies, constructeur d'eVTOL basé dans le Vermont. L'entreprise a récemment modifié sa stratégie, choisissant d'abord de certifier le CX300 cTOL (décollage et atterrissage classique) tout électrique avant de se lancer sur un appareil lift-and-cruise, l'Alia eVTOL. Soutenue par la FAA, la société a testé largement ce prototype lors d'une « Grand Tour » à travers l'Europe, avec des vols quotidiens lors du salon du Bourget. Par la suite, l'avion a poursuivi sa tournée dans divers pays européens avant d'initier des opérations d'essai en Norvège, en collaboration avec Avinor, entreprise publique en charge de l'électrification de tous les vols domestiques en Norvège d'ici 2030.

Logiciel et IA

Accélérer le développement nécessaire à la modernisation de l'aviation légère exige le recours au logiciel. Cette approche permet des tests plus rapides via les jumeaux numériques et simplifie les processus de certification. De plus, la puissance des logiciels et des outils informatiques peut renforcer la sécurité et rendre le vol plus accessible. Les grands avioniciens com-



L'une des vedettes du Salon du Bourget, l'Archers Midnight en taille réelle.



Bluspirit, travaille sur un avion électrique à pile à combustible de 4 places.



Pipistrel, désormais sous Textron, a présenté son Nuva Cargo eVTOL à Paris.

me Garmin et Honeywell proposent des solutions haut de gamme pour l'aviation certifiée, à l'image du système Autoland de Garmin lancé sur la série Piper M il y a trois ans. Parallèlement, de plus petites entreprises comme Dynon innovent avec des solutions automatisées et des fonctions de sécurité pour les avions kits et les LSA/ultralégers. Notamment, Alphafrog a récemment présenté l'avion électrique G1 à AERO, accompagné d'une suite logicielle iPad intégrant navigation, fonctions autopilote et capacités Autoland à un coût nettement inférieur.

En outre, l'intelligence artificielle (IA) est sur le point de révolutionner l'aviation, non pas par des systèmes auto-apprenants qui pourraient présenter des risques, mais via des outils logiciels déterministes capables de traiter d'énormes volumes de données, comme dans le secteur médical. Pour rendre l'aviation plus accessible, notamment avec des solutions de mobilité aérienne avancée (AAM) telles que les taxis aériens et le transport de gros drones, il faudra un nouveau système de contrôle du trafic aérien capable de gérer efficacement ces données. J'attends avec impatience les innovations qui émergeront l'année prochaine pour le prochain Mondial de l'Aviation.

✓ Covers for more than 500 types of aircraft ✓ CAD-Design ✓ Digital cut

CLOUDDANCERS

www.clouddancers.de

More than
13,000 aircraft
have connected
with our 300
FBOs.
Has yours?

CAA negotiates the best jet fuel prices from preferred FBOs throughout the US and beyond. So you enjoy more savings, more freedom, and more control. Save 30% on average.

Try it for 3 months free.

APPLY TODAY!

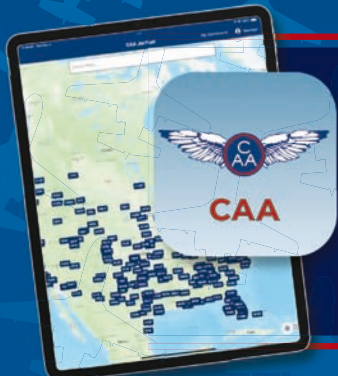


ASSOCIATION®

caa.org



**100%
FREE**
90 DAY TRIAL
TRY IT NOW



DOWNLOAD THE NEW
CAA Jet Fuel App

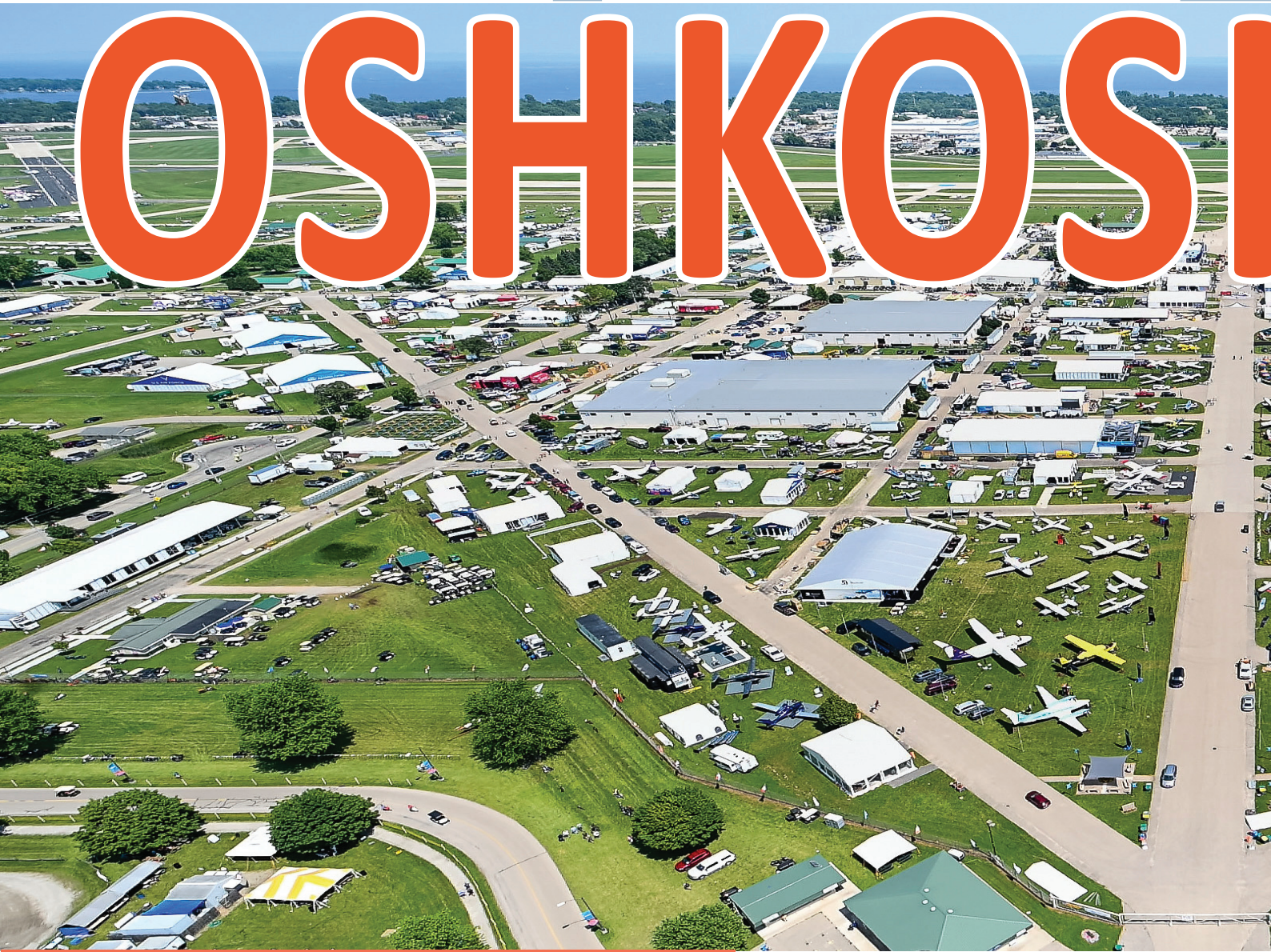
Available Now on iPhone and iPad in the App Store
(Android coming Fall 2025!)

Quick fuel price quotes • Preferred FBO locations • Exclusive savings

CAA provides the lowest price on jet fuel offered to Part 91 aircraft at the CAA Preferred FBO.



OSHKOSH



Text: Willi Tacke; Photos: Flying Pages, EAA, AOPA, David Tulis, Emmanuel Davidson,





H 2025



MOSAIC:

LE JOUR SE LÈVE SUR UNE NOUVELLE ÈRE



Pour son centenaire, Goodyear a mis en vol deux dirigeables à Oshkosh. Un dirigeable s'approchant de l'aéroport de Wittman.

Une météo parfaite a assuré une affluence record pour l'édition 2025 d'AirVenture à Oshkosh cette année. Malgré les quelques désagréments, tels que les droits de douane et les boycotts de livraison, l'annonce des nouvelles règles MOSAIC LSA a véritablement galvanisé l'ambiance chez les plus de 700 000 visiteurs, venant de plus de 94 pays.

Non seulement le nombre total de visiteurs constitue un nouveau record, mais les autres statistiques du salon sont impressionnantes. La majorité des participants sont arrivés à bord de plus de 10 000 avions qui ont atterri sur l'aéroport de Wittman, tandis que plusieurs milliers d'autres appareils se sont posés sur les aérodromes voisins desservis par des navettes. Au cours de la période allant de midi le 17 juillet à midi le 28 juillet, l'aéroport de Wittman a enregistré un total de 16 246 mouvements d'avions. Cela représente en moyenne environ 108 décollages et atterrissages par heure pendant les heures d'ouverture de l'aéroport. Et ce chiffre n'inclut même pas les multiples milliers de vols effectués sur la piste UL. La première année après l'élection de Trump à la présidence a malheureusement aussi réservé quelques surprises, dont heureusement toutes n'étaient pas négatives. Par exemple, durant AirVenture, le gouvernement a annoncé de nouveaux droits de douane de 39 % pour la Suisse. Mais, comme c'est souvent le cas, il reste incertain si ces annonces sont effectivement appliquées et si des exemptions pour l'aviation sont prévues, comme c'est le cas avec l'UE. «Cela restera donc passionnant», a commenté un représentant du constructeur suisse Pilatus, actuellement leader du marché américain dans son segment avec plus de 400 jets PC-24 vendus.

«Un nouveau jalon pour l'aviation légère»

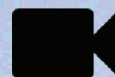
Mais le point culminant de cette semaine riche en événements s'est produit mercredi, et il est résolument positif pour l'avenir de l'aviation générale.



Première apparition: le Sonex ailes hautes.



Ce PA36 est plus petit que l'original et équipé d'un moteur Verner.



Chase the wind, **Yes!!** YOU CAN!



Elektra Trainer

Fully electric two-seater STOL aircraft with up to 2.5 hours flight time

Zero emissions, low noise, automated maintenance and minimal operating costs

Perfect for recreational flying, touristic sight seeing, pilot training, and short-distance travel

Unmatched performance of the 70kW electric engine with climbing power of 10m/s and speeds ranging from 76km/h to 180 km/h

Charge at any airfield equipped with 230V or 400V household outlets with chargers integrated in fuselage using a mobile wallbox



Elektra Solar GmbH

W/ www.elektra-solar.com

E/ info@elektra-solar.com

DESIGNED IN GERMANY , SOARING BEYOND BORDERS

Le secrétaire américain aux Transports, Sean Duffy, a annoncé qu'il avait signé la révision MOSAIC de la catégorie LSA, la mettant ainsi en vigueur. Les réactions allaient de « Cela va transformer toute l'industrie de l'aviation générale » à « Une révolution pour l'aviation légère ». La question reste de savoir quand d'autres pays dans le monde adopteront ces règles. En raison de la taille du marché américain de l'aviation générale (plus grand que celui du reste du monde réuni), MOSAIC aura un impact sur les constructeurs du monde entier. Bien sûr, il y a aussi eu des commentaires critiques, principalement de la part de sociétés d'avions établies comme Cessna, Piper et d'autres. David Smith, PDG de Robinson Helicopter, a déclaré : « Les nouvelles règles LSA auront un impact négatif sur la sécurité des vols, ce qui sera aggravé par l'expansion de la catégorie LSA. » Il est toutefois plus probable que la crainte d'un impact économique des nouvelles règles motive de tels propos. Après tout, qui voudrait encore acheter une Cessna 172, dont le design de base date de plus de 60 ans et qui coûte plus de 500 000 \$ avec un équipement moyen, alors qu'il est possible d'acquérir un modèle MOSAIC à quatre places pour la moitié du prix ? L'hélicoptère « d'entrée de gamme » R22 de Robinson devra aussi affronter une concurrence féroce, d'autant plus que les hélicoptères MOSAIC seront encore plus faciles à piloter. Il est intéressant de noter que ce ne sont plus seulement les membres de la Light Aircraft Manufacturers Association (LAMA) qui soutiennent désormais les nouvelles règles. Le GAMA (General Aviation Manufacturers Association) et l'AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association) se sont ralliés au mouvement. De nouveaux constructeurs venus des États-Unis et du reste du monde sont clairement prêts à se lancer — de l'Afrique du Sud à tous les fabricants européens d'UL/LSA, en passant par la Chine et l'Australie. Beaucoup d'entre eux — comme Sling en Afrique du Sud, Dynamic en Europe ou Jabiru (Australie) — proposent déjà des versions quatre places de leurs biplaces LSA, qui jusqu'ici étaient difficiles à vendre en tant qu'avions expérimentaux. Un tout nouveau marché s'ouvre désormais. Il est également intéressant de noter que beaucoup des anciens quatre places Part 23, comme le C172, peuvent désormais être pilotés en tant que LSA avec une licence de pilote sportif (sans certificat médical). Il reste encore quelques zones grises qui seront levées lors de la publication des textes définitifs. Avant que les nouveaux concurrents LSA ne deviennent de véritables rivaux, notamment dans la formation en école de pilotage, des détails doivent encore être clarifiés, telle que la date à laquelle les LSA seront autorisés à voler de nuit en VFR et si le vol IFR sera également possible à l'avenir.

Dans tous les cas, c'est un nouveau vent d'optimisme qui souffle sur les É.-U. et sur les pilotes américains.



Le BRM/H55 Energic a terminé une vaste tournée des écoles de pilotage aux États-Unis avant le salon. « Même pour les vols en conditions chaudes et à grande altitude densité, les vols se sont très bien déroulés » Gregory Blatter de H55.



TL Ultralight a présenté son backcountry train classique et, grâce à MOSAIC, il y avait également beaucoup d'intérêt pour une version Sparker — turbine. Pas étonnant que le patron de Turbotech, Damien Fauvet, ait assisté à leur conférence de presse (extrême droite sur la photo).



L'eVTOL de Joby, présenté pour la première fois à Oshkosh — pas sur le stand de Joby, mais à l'exposition Toyota, qui, à part cela, ne montrait que des voitures — pendant ce temps, Joby progresse dans les tests en vol et la préparation de la formation en vol avec un simulateur conçu et construit avec CAE de Montréal, au Canada.



Vans RV15 Van, le kit à ailes hautes de Dick Vangrunsven, est prête à être commandé. Les livraisons du premier kit sont prévues pour décembre.



Comme à Paris, l'EVTOL BETA a été un moment fort et a surpris les visiteurs avec des démonstrations de vol mettant en valeur son agilité.



Blackshape (Italie) a présenté une nouvelle version train classique de son premier tandem LSA appelé Explorer.



La société australienne Stralis convertit un Beechcraft Bonanza en avion électrique équipé de piles à combustible.

VELO X
AEROSPACE

N924VX

**Unrestrained.
BOLD.
electric.
FREEDOM.**

The Ultimate eVTOL
www.veloxaerospace.com

Sur les pages suivantes, vous verrez quels ont été les moments forts du plus grand rassemblement aérien du monde.

Emmanuel Davidson, rédacteur en chef du magazine Aviation & Pilote et président de l'AOPA France:

Quelle semaine incroyable! AirVenture a non seulement battu tous les records de fréquentation pour les visiteurs et les avions en visite, mais cette édition a également revêtu une signification particulière. L'annonce la plus attendue était le nouveau jeu de règles MOSAIC. AOPA, EAA, GAMA, LAMA et la FAA ont fait un pas audacieux pour s'assurer que l'aviation générale prospérera dans les années à venir. En tant que résident européen, je ne peux qu'espérer que l'EASA adopte une réglementation similaire!

Sur le front du spectacle aérien, il semble qu'une nouvelle génération de performeurs prenne la lumière. Cela signifie que la passion pour l'aviation est bien vivante, se transmettant d'une génération à l'autre. Bien que je chérisse toujours les démonstrations de l'équipe Aero Shell (désormais Titan Fuels) et des avions emblématiques comme FIFI et DOC, il est réconfortant de voir la jeune génération continuer à brandir le drapeau et apporter de nouvelles idées pour inspirer tous les visiteurs.

Deux avions ont particulièrement attiré mon attention. Les deux étaient du même modèle, mais pas à

la même échelle. Le P38 Lightning Jandina III a été restauré à l'état d'origine et a volé pour la première fois en 81 ans le 25 juin 2025, juste avant de se diriger vers Oshkosh. Au stand de Continental Aerospace Technologies, un autre P38 Lightning était exposé, ayant également volé jusqu'à Oshkosh. Cette version, une réplique à l'échelle 2/3, était tout aussi belle que Jandina III et plus accessible pour nous, pilotes mortels, que la «vraie» chose!

Cependant, même si nous passons des heures à admirer ces machines volantes, pour moi, Oshkosh AirVenture ne se résume pas aux avions. C'est aussi une question de personnes qui les pilotent. L'opportunité de converser librement avec des passionnés d'aviation partageant les mêmes idées est ce qui rend AirVenture si spécial. Une mention

spéciale va à une bénévole d'hydravion, Jenny, qui a récemment obtenu sa licence de pilote privé. L'enthousiasme qu'elle a exprimé pour avoir enfin réalisé son rêve restera dans mes souvenirs longtemps! Certains penseraient «Et alors? Juste une femme d'âge moyen qui bavasse sur son accomplissement... Une licence de pilote privé, quelle nouvelle!». Mais son histoire m'a rappelé mon propre bonheur et le besoin de partager ma joie avec les autres le jour où j'ai obtenu ma licence privée. Un bonheur et une joie que j'ai pris un immense plaisir à revivre après de nombreuses décennies et des milliers d'heures de vol. J'ai simplement remonté le cours du temps et ai ressenti à nouveau ces sentiments oubliés depuis longtemps. La magie d'AirVenture! J'ai hâte d'être à l'année prochaine!

Le Deltahawk Diesel est certifié et sera bientôt disponible sur une nouvelle version du Piper Seminole.



Coucher de soleil sur les Warbirds



F35 survolant le Boeing 747 SP sur la Boeing Plaza. Une manière de rassurer sur l'avenir de l'aéronautique américaine ?

An advertisement for Groppo Aviazione. The main image shows a biplane with orange and silver paint, registration D-MCFZ, parked on a grassy field. The biplane has 'GROPPO ENDURO' and a mountain logo on its side. In the background, a large propeller is displayed with 'GROPPO G70 ENDURO' and '900 TAILDRAGGER' written on it. A red banner in the top right corner says 'NEW!' with a camera icon. The Groppo Aviazione logo, featuring a winged 'G' and an Italian flag, is in the bottom left. The website 'WWW.GROPPOAVIAZIONE.COM' is at the bottom right.

GROPPO
AVIAZIONE

NEW!

GROPPO G70 ENDURO
900 TAILDRAGGER

D-MCFZ

GROPPO ENDURO

WWW.GROPPOAVIAZIONE.COM



Cet avion de construction amateur, présenté sur stand Continental Aerospace Technologies, est un P-38 Lightning à l'échelle 2/3, il est équipé de deux Continental TIO-360.



UL Helis : une version LSA à venir



Dynon se concentre sur les avions certifiés



DUC — Succès européen aux É.-U.



Atelier d'entoilage chez Lanitz, le fabricant allemand a démontré les avantages de sa gamme certifiée Oratex toute la semaine.



Pour ceux qui cherchent les émotions, le concours STOL, tous les après-midi sur la piste ULM, met en compétition des machines allégées au maximum et pourvues de motorisations gonflées à bloc. Du grand spectacle!



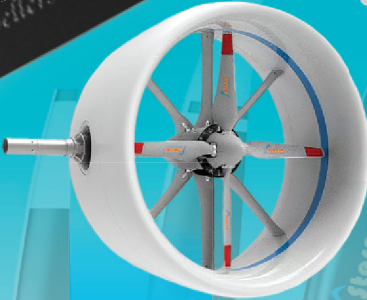
FIX WING AIRCRAFT



eVTOL



Electric variable pitch hub



Ducted Fan

Hydraulic variable pitch hub



STERNA AIRCRAFT LLC
 Address: 35989 Saddle Palm Way, Zephyrhills, FL 33541
 Tel :+1 626 2134596
 Email: prop@sternaaircraft.com
 sterna prop@hotmail.com



Brand new structure design for constant speed hub, more durable and offers higher accuracy of pitch variation.



Breaking through traditional technologies, a brand new manufacturing process for composite material carbon fiber blades.



No accident for fifteen years since established till now.

U.S. dealer :
 Mr. Mark Kettering
 Aeromomentum
 Address:2201 SE Indian st unit M6, Stuart FL 34997
 Cell: +1 772 2402266
 www.sternaaircraft.com



AOPA @ AirVenture 2025 : Le président Darren Pleasance remet les clés d'un Cessna 182 de 1958, entièrement rénové, à la gagnante du tirage au sort annuel. Jennifer Hortman, une pilote de Californie, qui est un membre de l'AOPA depuis plus de 30 ans.



Le stand AOPA...



Réunion de pilotes avec Darren...



Le secrétaire Sean Duffy annonce MOSAIC.



Avec trois sièges, deux flotteurs et deux moteurs, l'AirCam était un expérimental, mais maintenant il peut également voler en LSA.



Easier & Safer Flying with the All-in-One App for VFR & IFR

- **Easy App Setup** - Go from install to planning your VFR flight in minutes
- **Decluttered Map** - Customizable map for a cleaner appearance
- **Inflight Airspace Alerts** - Frequencies at your fingertips
- **Optional VFR Charts** - Supplement ForeFlight's Maps with your preferred chartmaker, including IGN, Cartabossy, Air Million, & more



LEARN MORE

@foreflight





Décollage impressionnant d'un Grumman H 16 Albatross près du restaurant «The Waters», sur les rives du lac Winnebago lors d'un événement AOPA à AirVenture 2025.

La base hydravions d'AirVenture. Jusqu'à présent, les appareils expérimentaux et certifiés ont dominé ici. Cessnas et Pipers sur flotteurs ont fait longtemps la loi. Mais bientôt, des avions LSA comme le Searey et des versions 4 sièges pourraient occuper le devant de la scène, car, avec plus de poids et plus de puissance, les constructeurs voient de nouvelles possibilités. Il y aura aussi des gyrocoptères conformes au LSA-Mosaïque, des hélicoptères (avec des commandes simplifiées) et même des eVTOLS MOSAIC.



Le Rans OUTBOUND, version LSA



Jabiru 4 places australien



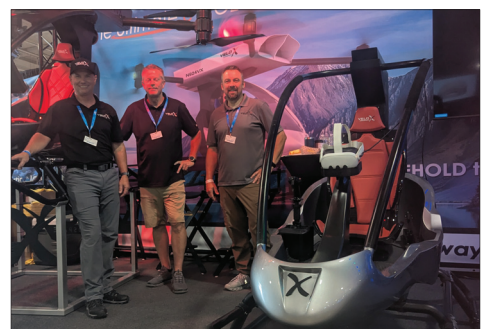
Sling 4 places, Afrique du Sud



La solution hybride parallèle de VoltAero



Tecnam P2010 Diesel Continental CD 170



Velo Aerospace : eVTOL MOSAIC américain



eVTOL — eSTOL — eAIRCRAFT : LEQUEL ARRIVERA EN PREMIER ?

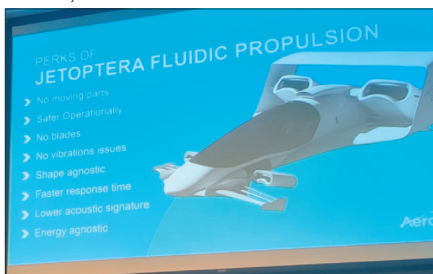


Clement Dufour (H55) — répondant à une question du public ; au premier plan, le cofondateur de H55 Gregory Blatter.

Le congrès EAS 2025 a révélé les dernières tendances du marché électrique.

La question de savoir quel avion électrique sera le premier à s'établir sur le marché - eAircraft conventionnel, ceux qui sont spécialement conçus pour offrir des caractéristiques de décollage court, ou des eVTOLs à décollage vertical - est actuellement complètement ouverte. Quels changements sont induits par les nouvelles règles MOSAIC ? Quelles avancées concernant la source d'énergie électrique des moteurs ? Ce sont les thèmes phares du 19e Symposium de l'aviation électrique (EAS).

Le symposium des avions électriques (EAS) a eu lieu pour la 19e fois en 2025, ce qui en fait le plus ancien forum de ce sujet. Comme les années précédentes, des conférenciers du monde entier étaient à nouveau présents cette année, et il y avait naturellement un certain nombre d'innovations à présenter. L'emplacement et le calendrier de l'événement se sont révélés idéaux — à savoir Oshkosh le week-end avant que l'EAA AirVenture, le plus grand salon aérien du monde, ait commencé lundi au même endroit. En conséquence, un nombre croissant d'exposants à AirVenture ont également assisté au symposium. Les participants au colloque comprenaient des innovateurs dans le domaine des eVTOL. On y comptait notamment Estol et Beta, de même que XTI Horizon Aircraft, Elektra, Aura AERO et Voltaero.



Le ROTAX 916 IS utilise l'hydrogène

Les fabricants d'hydrogène, de systèmes de propulsion électriques et hybrides et les fournisseurs du secteur de l'hydrogène ont également présenté leurs annonces. Josef Kallo de H2Fly a rendu compte des derniers progrès de son entreprise, et Hyfly a présenté son projet pour un système de propulsion électrique à pile à combustible pour les petits avions initialement non certifiés (UI-LSA). La société américaine Hydroplane développe quelque chose de très similaire et travaille actuellement sur un système de modernisation pour les avions à moteur unique certifié. L'hydrogène, non dans une pile à combustible, mais dans un moteur à combustion, a également fait l'objet du directeur général de Bosch GA, Christih Grimm, qui a présenté le projet pilote pour un Rotax 916 à hydrogène. «L'étude de faisabilité s'est avérée plus réussie que prévu, car la perte d'énergie par rapport au moteur à essence était significativement plus faible que prévu», a déclaré Grimm. «Il se pourrait donc que le moteur soit bientôt en vol.» Comme on le voit, beaucoup de nouveautés.

BETA opte pour la variante eSTOL

BETA a tranché la question de savoir si les eVTOL, les eSTOL ou les avions conventionnels, mais électriquement propulsés, représentaient la meilleure voie à suivre : bien que l'Alia, initialement lancée comme un eVTOL, continue de se développer, l'entreprise a choisi le principe Estol pour la certification de son premier produit, entrant ainsi dans la course avec le CX 300, un avion conventionnel qui est alimenté électriquement et présente des caractéristiques ADAC.

«Après des discussions avec la FAA, nous nous attendons à ce que la variante eSTOL puisse être mise en service et déployée beaucoup plus rapidement», a déclaré Kyle Clark, PDG de Beta, expliquant le changement de cours. «Nous nous attendons à la certification en 2026 et avons déjà un certain nombre de commandes. En plus des vols de démonstration et d'essai effectués aux États-Unis et au Canada, un avion de test vole actuellement avec l'opérateur Bristol en Norvège et un autre est en route», a déclaré Kyle Clark. Étant donné que la variante eVTOL partage plus de 80 % de ses pièces et systèmes avec le CX 300, Beta s'attend à ce que l'eVTOL soit égale-

ment certifié plus rapidement, en Europe comme aux USA.

Marc Ausmann d'Electra AERO a présenté un autre projet d'avion électrique à décollage court qui semble prometteur.

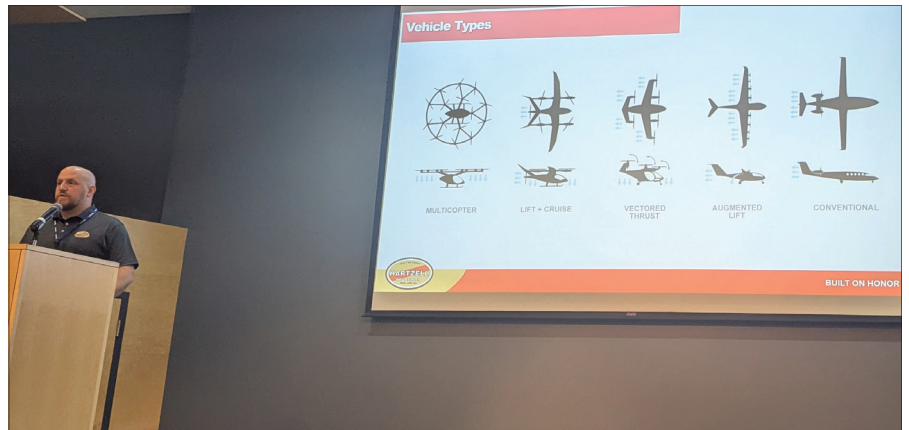
Gregory Blatt, cofondateur de Swiss E-Drive H55, a rendu compte d'une vaste campagne d'essais en vol à travers les États-Unis avec leur Bristell. «Même en Arizona, où il fait particulièrement chaud, nous avons pu voler sans aucun problème», a-t-il déclaré joyeusement à Oshkosh.

Elektraflyer est un autre fabricant avec des vues sur le marché de la formation, en particulier. À la suite d'un changement de direction et d'un certain nombre de problèmes économiques, la société travaille maintenant, à Denver, à l'achèvement de son premier avion de préproduction, pour lequel elle recherche la certification sous la Part 23.

Le premier vol devrait avoir lieu avant la fin de cette année.

Conformément à l'introduction des règles de MOSAIC, le symposium a également présenté deux prétendants à cette classe : en plus de l'Air israélien, un deux places qui vole depuis plusieurs années, l'AXE de Skyfly en Grande-Bretagne a alimenté bien des débats.

Comme à chaque édition, le Symposium a montré en 2025 qu'il était le lieu idéal pour les rencontres, le networking et les annonces.



Mitch Heaton, VP à Hartzell, a souligné les zones dans lesquelles le fabricant est actif.



Le professeur Josef Kallo a expliqué les derniers développements de H2Fly en Allemagne.



U.S. manufacturer of modern, stable light airplanes & gyroplanes.

Exclusive U.S. dealer for the AJ Sport SLSA!



Recon

Fun & adventure await you!

Quick-build Kit Airplane

optional builder's assist in factory available

Details & Pricing

AJ Sport

Trusted design, evolved!

Factory-built Special Light-Sport Airplane

Details & Pricing

SilverLightAviation.com

abid@silverlightaviation.com

Call/Text: 1 (813) 786-8290



Skyfly Axe : l'eVTOL MOSAIC britannique

JUSTE À TEMPS...



Après avoir fait face à certains défis douaniers, l'avion a fait sa première apparition à Oshkosh deux jours plus tard que prévu.

La société britannique Skyfly a réalisé un coup spectaculaire lors de ses débuts à Oshkosh. Elle a présenté son eVTOL biplace « Personal » Axe au moment idéal et à l'endroit parfait. En raison de problèmes de douane, l'appareil n'est arrivé sur le site de l'exposition que le mercredi matin, juste au moment où le secrétaire américain aux Transports, Sean Duffy, annonçait qu'il avait signé la veille l'amendement MOSAIC concernant la classe LSA. Et ce sont précisément ces changements qui permettent à des appareils comme l'Axe d'être classés comme Light Sport Aircraft (LSA).

À première vue, l'Axe paraît un peu inhabituel : un avion à ailes en tandem avec quatre moteurs et rotors correspondants, un à chaque extrémité d'aile. On pourrait d'abord croire qu'il s'agit simplement d'un autre design à rotors basculants, dont la redondance ne convainc pas vraiment. Mais derrière ce concept se trouve non seulement le PDG et fondateur de Skyfly, Michael Thompson, mais aussi un second Britannique bien connu des amateurs d'UL : le Dr William (dit Billy) Brooks, qui travaillait pour le fabricant britannique de deltaplanes et pendulaires Solar Wings au début des années 1990, à l'époque où



Les doubles moteurs de l'allemand Geiger Engineering sont montés avec un angle d'attaque fixe et des hélices à profil mince. Ils ne bougent pas pendant le vol ou la transition.



L'entreprise est encore en cours d'évaluation pour d'autres motorisations et des hélices à quatre ou cinq pales.

le vol libre connaissait un essor et où le vol UL en était à ses débuts avec les premiers pendulaires. Il a ensuite pris en charge la certification du CT importé par Flight Design, l'un des UL les plus puissants de son époque.

En se concentrant sur la recherche de thermiques tout en pédalant activement, Brooks a développé par la suite toute une série de détails de conception, dont certains ont été brevetés, pour divers avions UL.

Ce parcours laisse à penser que Billy Brooks ne se satisferait pas d'un simple multicoptère ou d'un concept à rotors basculants pour développer un eVTOL. L'appareil qu'il a conçu est plutôt un «tilt aircraft», et donc un parent du génial Pivotal Helix. Comme pour le Helix, les moteurs et rotors de l'Axe sont reliés aux ailes. Mais, contrairement au Helix, l'air des hélices de l'Axe ne s'écoule pas sur les ailes, ce qui ne génère pas de portance supplémentaire par le profil soufflé («blown lift»). Cependant, le fuselage de l'Axe n'a pas à pivoter de 90° pour passer du vol vertical au vol horizontal et inversement, ce qui, selon Brooks, est «beaucoup plus confortable» pour un pilote de longue date, habitué aux avions conventionnels. De plus, son appareil peut aussi décoller de manière classique, ce qui nécessite beaucoup moins d'énergie qu'un décollage vertical. «Et en cas de panne moteur, l'avion peut même être posé en vol plané comme un avion à voilure fixe classique. Le taux de plané est actuellement d'environ 9/1 », explique l'ingénieur aéronautique. «En outre, l'Axe dispose aussi d'un système de sauvetage balistique à bord. Comme les quatre moteurs sont des moteurs doubles de chez Geiger, qui peuvent encore fournir la moitié de la puissance en cas de défaillance, nous avons pu nous passer d'unités supplémentaires pour le vol vertical tout en conservant un haut niveau de sécurité grâce aux systèmes redondants», poursuit Brooks.

L'appareil n'a pas fait sa première présentation publique à Oshkosh, malgré l'ouverture préalable complète du domaine de vol. Malheureusement, la certification expérimentale actuellement requise aux États-Unis n'était pas encore accessible pour une démonstration à Oshkosh.

Intérêt énorme

« En plus du marché de loisir dans la catégorie MOSAIC — notamment ici aux États-Unis —, nous travaillons sur une version cargo et des applications militaires », ajoute Michael Thompson, PDG de Skyfly, qui a lancé le projet avec son défunt père. C'était sa première venue : « Mon premier Oshkosh a été une révélation pour moi : l'intérêt des pilotes américains pour un appareil MOSAIC de ce type est tout simplement immense. Nous laissons désormais le premier prototype ici aux États-Unis et avons déposé une demande de certification Experimental Expo. Nous sommes en train de constituer notre propre équipe de vols d'essai et de présentations aériennes ici aux États-Unis. Parallèlement, un second prototype doté de certains composants modifiés est en cours de construction en Europe », a expliqué Thompson à propos de ses projets pour un avenir proche.



Un oiseau inhabituel sur l'Angleterre. Le grand gouvernail assure une bonne stabilité longitudinale malgré le fuselage court.



Les hélices, fixées sur des extensions d'ailes, ne provoquent pas de vortex et réduisent la traînée.



Skyfly-Le PDG Michael Thompson (gauche) et le CTO Billy Brooks.



Selon Brooks, les atterrissages avec les moteurs désactivés sont faciles, l'avion a un coefficient de finesse de 9/1.



Le nouveau Back Country de TL Ultralight a été présenté à l'AERO Friedrichshafen 2025. Avec les nouvelles règles Mosaic LSA, nous verrons encore plus de modèles..



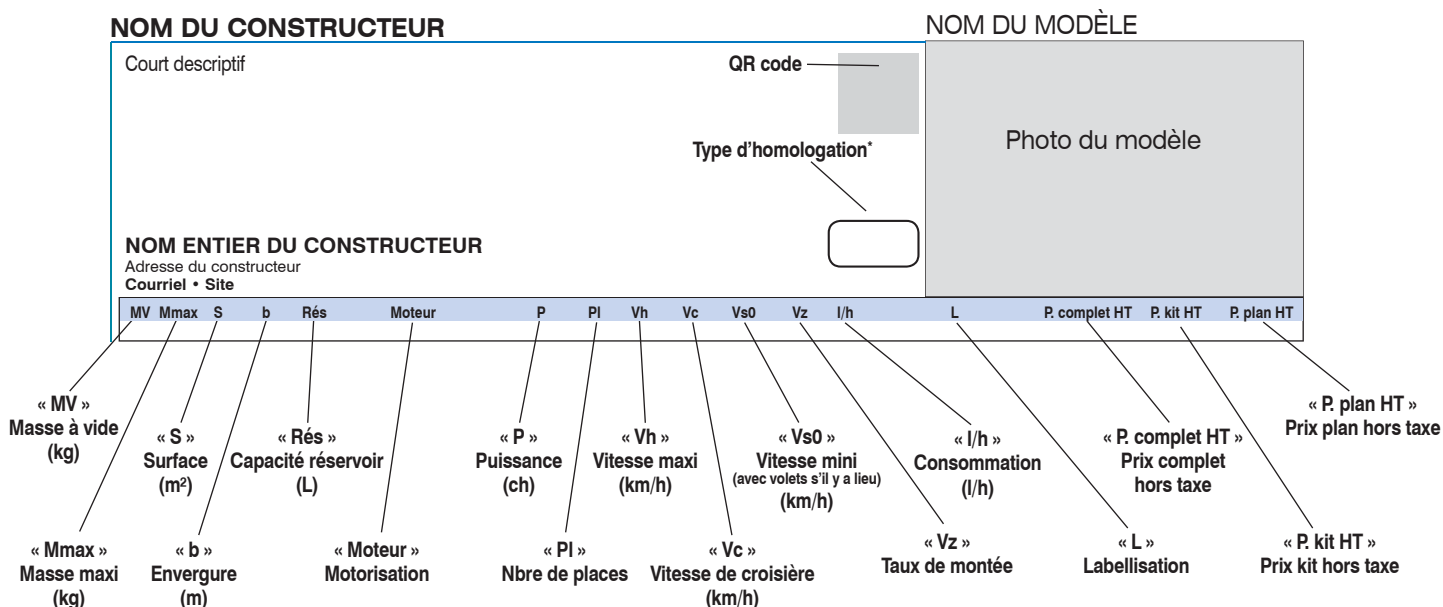
Marino Boric, ingénieur en aéronautique, s'est formé au management avant de devenir journaliste. Il a commencé sa carrière de pilote civil et militaire par le vol à voile, pour ensuite découvrir les avions légers, puis s'est investi dans la construction d'un appareil. Il collabore à de nombreux magazines consacrés à l'aviation, essayant en vol des ULM et divers avions de loisir. Il est également directeur du conseil d'administration de la LAMA.

Un ciel nuageux à l'horizon

Il s'agit de la catégorie la plus intéressante et la plus importante de notre annuaire, dont le dynamisme en matière d'innovation apporte une bouffée d'air frais à l'industrie aéronautique. Vous y trouverez tout ce que vous pouvez imaginer ou rêver : des avions lents et rapides, abordables et coûteux, ainsi qu'un nombre croissant d'appareils plus respectueux de l'environnement, sans émissions de CO₂. La propulsion électrique est le gage d'un avenir durable. Bon nombre de ces aéronefs sont à l'origine de tendances grâce à de nouvelles technologies et contribueront encore à réduire l'écart avec les aéronefs certifiés. La nouvelle réglementation MOSAIC aux États-Unis, qui sera publiée cette année et pourrait entrer en vigueur d'ici la fin de l'année, jouera également un rôle clé à cet égard. Les attentes à l'égard de cette réglementation sont très élevées, en particulier pour cette catégorie, car elle pourrait ouvrir la voie à un nouveau monde d'aéronefs UL/

LSA avancés. Des avions abordables créeraient alors une nouvelle concurrence sur le marché de l'aviation générale et révolutionneraient l'industrie aéronautique. Il m'est difficile de faire des prévisions pour l'année à venir. Trop de facteurs politiques et économiques ont un impact négatif sur l'industrie aéronautique, provoquant instabilité et désorientation. Il est même difficile de fixer le prix d'un produit. Malgré toutes ces turbulences, cette catégorie aéronautique a le potentiel de survivre et de prospérer à nouveau grâce à la diversité de ses produits innovants et à leur qualité exceptionnelle. Espérons que les nuages se dissiperont bientôt et que la situation commerciale du secteur se calmera. Je vous souhaite un vol sûr et sans nuages..

Marino Boric > Rédacteur Flügel - Das Magazin > marino@flying-pages.com



* Type d'homologation : indique la plus petite classe dans laquelle l'aéronef est éligible. Cela ne signifie pas que l'homologation est obtenue.



Les constructeurs marqués de ce symbole ont mis au point une machine équipée d'un moteur électrique.

→ Vous trouverez l'index des constructeurs et des annonceurs ainsi que les adresses des importateurs à la fin de la revue.
→ À la fin de cette section, vous trouverez une liste de « Motoplaneurs ULM/LSA » à la réglementation identique à celle des multiaxes mais dont les caractéristiques et données techniques sont très différentes.



VL3 TURBINE

UNMATCHED **FREEDOM.**
PURE **PERFORMANCE.**
JET-LIKE FEEL.



WWW.JMBAIRCRAFT.COM



AC MOBIL 34

Le Chrysalin est construit entièrement en sandwich composite verre-vinylester. Son poids est modéré compte tenu de la taille importante de l'appareil. Ses ailes prennent vite en charge et sont pliables tout aussi rapidement. Kit disponible.

AC MOBIL 34 Aerodrome de St-Florentin • 89600 Saint-Florentin • FRANCE • Tél : +33 (0)3 86 35 37 42, Fax : +33 (0)3 86 35 39 30
chrysalin@tiscali.fr • <http://chrysalin.free.fr>

FAI-ML



CHRYSSALIN

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
283	472,5	13,50	9,60	80	Rotax 912	80	2	190	150	62	5,25	14	-	-	-	-

AERO & TECH

Les salons AERO de 2011 et 2019 ont été marqués par l'esthétique de ce Nexth, sorte d'Alien au look futuriste. Luca Morelli dessina ce tout métal rectiligne aux ailes implantées à mi-section du fuselage en tubes d'acier, revêtu de panneaux en fibre de carbone, de couleur noir mat avec une structure conçue pour encaisser +9G/-4,5G. Réservoir de 130 l (en option) pour parcourir 1 700 km. Train rentrant ou fixe (pour une version prochaine en LSA avec 600 kg de MTOW). Ce splendide Nexth vole depuis 2012. Disponible en kit. Moteurs : Rotax 912 ULS, iS, 915iS.

AERO & TECH Via Industriale 13 • 06022 Fossato Di Vico (PG) • ITALIE • Tél : +39 075 9149294, Fax : +39 (0)75 9149217
ing.morelliluca@libero.it • www.aeroandtech.com

FAI-ML



NEXTH

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	472,5	9,23	7,90	130	Rotax 912 S	100	2	275	245	65	-	-	-	-	-	-

AERO AT

L'AT-4 est l'œuvre du célèbre ingénieur polonais Tomasz Antoniewski et produit par Aero AT. Le proto du AT-3 date de 1999, peu avant que cet appareil ne reçoive la certification européenne JAR VLA. Un tout premier lot comptant six exemplaires fut livré en 2002. L'AT-4 qui en résulte est la variante américaine fabriquée aux USA et satisfaisant la norme LSA validée 2007 : MTOW augmentée à 600 kg. Aero AT-USA assure sa commercialisation. Moteur : Rotax 912 ULS.

AERO AT SP. Z O.O. ul.COP-u 2 • 39-300 Mielec • POLOGNE • Tél : +48 (0)77745700, Fax : +48 (0)77745718
at3.biuro@gmail.com • aero.com.pl

FAI-ML



AT-4

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
360	582	-	7,55	65	Rotax 912ULS	100	2	208	-	4,6	-	-	-	-	-	-

AERO EAST EUROPE

Cet avion tout en aluminium nommé Sila 450 C vient de Kraljevo, en Serbie. Il a reçu le certificat de type allemand UL lors d'Aero 2013, où il a fait ses débuts internationaux. L'avion à aile haute de construction conventionnelle avec aile à double haubanage est très robuste et peut être piloté comme ses grands frères, même à partir de pistes d'atterrissage non préparées. Il existe plusieurs versions de cet avion : le Sila 450 C (C pour Cruiser) est un biplace, le 750 S est la version STOL, le 750 MT est une version ambulance 3 places et le 950 est la version quadriplace propulsée soit par Rotax 914, soit par 160 HP Lycoming. Options de moteur : Rotax 912UL/ULS/914 et Lycoming.

AERO EAST EUROPE S.R.O. Kablovska bb • 35 000 Jagodina • SERBIE • Tél : +381 (0)35 81 555 18, Fax : +381 (0)35 8200 438
office@aeroeast.net • <http://aeroeast.net>

FAI-ML



SILA 450 C

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
291	472,5	11,94	9,4	100	Rotax 912 S	100	2	220	190	65	5,6	-	DULV	-	-	-

AERO SERVICES GUEPARD

SG pour Super Guépard. Le fleuron de la gamme est équipé d'une aile métallique à simple longeron qui améliore sensiblement la vitesse de pointe. Le contrôle à basse vitesse est toujours aussi bon grâce entre autres à la présence de VG (turbulateurs) au bord d'attaque. Le fuselage en treillis soudé constitue une bonne protection pour l'équipage. L'appareil peut assumer une «vraie» pratique de vol ULM sur des terrains rustiques tout en assurant 160 ou 175 km/h en croisière selon le moteur choisi : Rotax 912 ou 912 S.

AERO SERVICES GUEPARD Toulonjac • 12200 Villefranche-de-Rouergue • FRANCE • Tél : +33 (0)5 65 45 28 54, Fax : +33 (0)5 65 45 24 64
contact@aeroservices.fr • www.aeroservices.fr

FAI-ML



SG CLUB

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
274	450	12,75	8,5	2 x 30	Rotax 912 S	80-100	2	198	-	61,7	5,8	15	-	-	-	-

F2 THE NEXT GENERATION & CT SUPER SERIES

DESIGNED FOR YOUR
MISSION



ICON A5 Prepare to redefine everything you thought you knew about aviation. Discover Adventure Flying.



FLIGHT DESIGN

Flight Design general aviation GmbH
Bertha - Benz - Straße 4, 64625 Bensheim

email: info@flightdesign.com
web: www.flightdesign.com



ICON Aircraft, Inc.
2141 ICON Way,
Vacaville, CA, 95688
email: sales@iconaircraft.com
web: www.iconaircraft.com

iconaircraft.com



© Flying Pages
AOPA
reproduction or distribution
by Pilot
in any form prohibited

AERO SERVICES GUEPARD

Une aile haute, de conception de base venue de France, avec des sièges côte à côte et une aile droite/simple. Le SG STOL est doté d'un fuselage en acier soudé avec des ailes recouvertes de tissu d'une surface de 14 m². Le SG Stol a une apparence traditionnelle, et les ailes à double entretoise avec une surface élevée ne sont pas très rapides. Vitesse de croisière 160-170 km/h (moteur 80/100 CV). En termes de prix, il appartient à la gamme de prix bas-moyen Guepard. Selon le fabricant, le Stol est idéal pour l'entraînement et les terrains accidentés. Options de moteur : Rotax 912/ 912S.

AERO SERVICES GUEPARD Toulonjac • 12200 Villefranche-de-Rouergue • FRANCE • Tél : +33 (0)5 65 45 28 54, Fax : +33 (0)5 65 45 24 64
contact@aeroservices.fr • www.aeroservices.fr



SG STOL

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT	
-	-	14	-	-	Rotax 912/912S	-	-	-	160	-	-	-	-	-	€ 54 000	-	-

AEROALCOOL

En collaboration avec James Waterhouse de l'université de San Carlos au Brésil, l'Américain du Nord Frank Porter a pu réaliser son rêve en développant une ailes basses LSA extrêmement racée. L'élégant Quasar, entièrement en métal, est produit au Brésil et a obtenu en 2007 la certification LSA. La version Lite reçoit un Jabiru 2200 qui prouve l'efficacité du Quasar. La version Fast est équipée d'un Jabiru 3300.

AEROALCOOL Rodovia Franca /Batatais • Cep: 14403-450 Franca Sao Paolo • Sao Paolo • BRESIL • Tél : +55 16 37017894, Fax : +55 16 37017894
faleconosco@aeroalcoo.com.br • www.voequasar.com.br

US-LSA



QUASAR LITE/FAST

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
215	589	9,4	9,50	-	Jabiru	85/120	2	260	200	72	5,5	8-12	-	-	-	-

AEROANDINA

Construit en Colombie, le MXP 1000 rejoint la famille des appareils d'AeroAndina. Il répond aux normes LSA pour l'Amérique. Distribué en Europe par MXP Aircraft. AeroAndina a produit plus de 440 appareils dont un ailes basses, le MXP-650, et quatre modèles ailes hautes. L'hydro ailes hautes et cockpit ouvert s'appelle MXP 100 Hydro Aventura. Les Rotax 912 et 914 motorisent la gamme.

AEROANDINA SA Cra 10 No 26-98 Jamundi (Carretera Panamericana km 13) • A.A. 1789 Valle del Cauca • Cali • COLOMBIE • Tél : +57 02 516 / 6002
mtedesco@aeroandina.com • www.aeroandina.com



MPX-1000 TAYRONA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
290	640	14,45	10	2x46	Rotax 912S	100	2	190	190	56	5,6	-	-	-	-	-

AEROLIGHT DIFFUSION / ZENITH

Révlée en 1984, la deuxième génération du Zodiac CH 650 conçu par Chris Heintz apparaît en 2009. Ce nouveau modèle LSA offre un habitacle entièrement redessiné, mieux aéré, une gouverne profilée vers l'arrière, de nouveaux carénages en fibre et un choix enrichi de motorisations pour les constructeurs amateurs. La version européenne plus légère CH 650 i produite en France est motorisée par un Rotax 912 ULS et exclusivement commercialisée prêt à voler par Aero Diffusion. Options moteur : Jabiru 3300, Continental O-200, Rotax 912 ULS (retenu pour nos données jointes). Le fabricant propose aussi le Sky Jeep CH 750 qui se vend bien en Chine et ailleurs et le CH701 qui inspire beaucoup la concurrence.

AEROLIGHT DIFFUSION / ZENITH AIRCRAFT 5 rue du sur Cey • 25330 Alaise • FRANCE • Tél : +33 (0)6 85 04 96 82
info@aerolightdiffusion.com • www.aerolightdiffusion.com

FAI-ML



CH 650 EI

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
285	472,5	12,3	8,23	92	Rotax 912S	100	2	-	190	62	6	-	-	€ 54 958	€ 21 500	\$ 495

AEROPILOT

Aeropilot's Legend a été présenté pour la première fois à AERO 2011 en Allemagne et ressemble à un Cessna 175. Contrairement à un Cessna, cependant, il est propulsé par un moteur Rotax 912S et dispose d'une cellule entièrement en fibre de carbone. Le premier vol a eu lieu à l'été 2011. L'usine tchèque qui construit le Legend a plus de 30 ans d'expérience dans la construction d'avions. La version américaine LSA s'appelle Legend 600. Moteur : Rotax 912ULS, 912iS, 914, 916iS.

AEROPILOT SRO Jenikovska 1815 • 286 01 Caslav • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)327 312 632, Fax : +420 (0)327 371 352
info@aeropilotcz.com • www.aeropilotcz.com

FAI-ML



LEGEND 600/L600

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
289	600	10,54	9,06	100	Rotax 912 ULS	100	2	225	210	65	7	-	DULV	-	-	-



Liaoning General Aviation Academy



Rhyxeon General Aircraft Co., Ltd.

To make the air **greener**

CAAC
Type certified



RX1E-A

Your green air journey of 150 min. long.
Next taking-off is 10 min. later.

Two-seat Electric Light Sport Aircraft



CAAC
Type certified

RX1E-S

Two-seat Electric Light Sport Seaplane



CAAC
Type certified

RX4E

Four-seat Electric Aircraft



RX4E-S

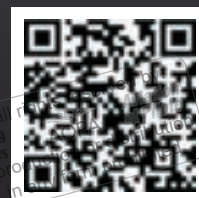
Four-seat Electric Seaplane



RX4HE

Four-seat Hydrogen Engine Aircraft

To create the future in the sky.



AEROPLANES DAR

Le DAR 23 Duo est un biplace d'entraînement inspiré du DAR monoplace présenté en 2017. Comme le DAR 23 Mk1, ce Duo représentant la deuxième génération reste à 100 % un appareil basique conçu pour un usage intensif. Les ailes en métal se greffent au fuselage composite et l'ensemble est porté par un deux temps bicylindre refroidi par air, le Hirth F-23, démarré électriquement.

AEROPLANES DAR LTD Mladost 103/A/49 • 1797 Sofia • BULGARIE • Tél : +359 (0)888 226 445, Fax : +359 (0)24278330
 llieff@aeroplanesdar.com • www.aeroplanesdar.com



DAR 23

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
150	380	10,76	9,45	32	Hirth F-23	55	2	130	110	60	2,0	15	LTF	€ 28 500	€ 18 800	-

AEROPLANES DAR

DAR Solo 120 est une version légère de DAR Solo UL. Conçu pour répondre aux normes allemandes LTF-L (classe 120 kg). Les différences avec le grand frère DAR Solo UL sont les ailes plus petites, les roues plus petites et le mécanisme des volets manquants. La construction mixte avec des ailes en métal et une cellule composite est propulsée par le nouveau bicylindre monocylindre refroidi à l'eau et démarreur électrique Polini Thor 250. Le moteur est spécialement modifié pour DAR Solo.

AEROPLANES DAR LTD Mladost 103/A/49 • 1797 Sofia • BULGARIE • Tél : +359 (0)888 226 445, Fax : +359 (0)24278330
 llieff@aeroplanesdar.com • www.aeroplanesdar.com

US-UL



DAR SOLO 120 / UL

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
120	240	9,76	9,45	15	Polini Thor 250	36	1	130	110	55	3	6	FAA Part 103	€ 24 500	-	-

AEROPRAKT

Connu sous différents noms, sous le nom de Foxbat au Royaume-Uni et en Australie, et sous le nom de A-22LS aux États-Unis, l'A-22 est construit en Pologne d'où il est distribué sur de nombreux marchés par Aeroprakt Aircraft. Fondamentalement, les avions A-22L et A-22L2 sont des UL-s européens avec 472,5 kg MTOM et le LS est une version LSA avec 600 kg MTOM. En 2011, la structure a été redessinée pour que la masse maximale au décollage soit de 600 kg pour l'avion terrestre et de 650 kg pour la version hydravion. Il utilise une disposition de tracteur à aile haute avec une construction tout en aluminium de haute qualité ; Les ailes sont recouvertes de métal depuis 2011. Un vitrage exceptionnellement étendu offre une excellente vue pour ce type d'avion. Bonne machine à champ court, elle parvient néanmoins à une croisière respectable avec un Rotax 912S. Moteur : Rotax 912ULS.

AEROPRAKT MANUFACTURING SP. Z O.O. ul. Zadziele 10 • 32-406 32-406 Zakliczyn • POLOGNE • Tél : +48 (0048)602 215854
 support@aeroprakt.eu • https://www.aeroprakt.eu/

FAI-ML



A-22

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
290	472/600	12,62	9,54	2x45	Rotax 912S	100	2	190	160	63	3	12	DULV	-	-	-

AEROPRAKT

L'A-32 est le dernier modèle de la famille d'avions Aeroprakt. Il est basé sur le modèle A-22 mais presque entièrement redessiné - la plupart des efforts de conception ont été axés sur l'amélioration de l'aérodynamisme, sur la réduction de la traînée et sur un plus grand confort de la cabine. L'avion a maintenant l'air beaucoup plus moderne avec un fuselage arrondi que son prédécesseur et les données de performance ont été améliorées ; maintenant doté d'une vitesse de croisière plus élevée et d'une vitesse maximale V. L'A-32 est construit en Pologne d'où il est distribué pour de nombreux marchés par Aeroprakt Aircraft. L'A-32 est fabriqué en deux versions : l'A32L est un UL avec une MTOM de 472,5 kg tandis que l'A-32-LS est un avion LSA avec une MTOM de 600 kg. Même l'A-32 est une bonne machine à champ court, mais maintenant il parvient à une croisière plus élevée avec un Rotax 912ULS. Moteur : Rotax 912 ULS.

AEROPRAKT MANUFACTURING SP. Z O.O. ul. Zadziele 10 • 32-406 32-406 Zakliczyn • POLOGNE • Tél : +48 (0048)602 215854
 support@aeroprakt.eu • https://www.aeroprakt.eu/



A-32L/LS

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	472/600	12,83	9,45	2x45	Rotax 912 ULS	100	2	215	175	50	-	17		-	-	-

AEROPRO

L'Eurofox a été amélioré à plusieurs reprises et dispose désormais d'un cockpit plus spacieux. Connue aux États-Unis sous le nom d'Aerotrek A220 ou A240 (selon qu'il est équipé d'un train d'atterrissage à queue ou à roue avant), l'Eurofox est une conception bien finie et bien établie utilisant un solide fuselage en tube d'acier soudé. Les ailes peuvent être facilement pliées par une seule personne (caractéristique standard) et sont fabriquées en aluminium, avec un revêtement en tissu traditionnel. Les deux versions sont homologuées SLSA. En dehors des États-Unis, la version à traîneur de queue s'appelle -2K et la version trigear -3K. Moteurs : Rotax 912UL, 912ULS, 912iS, 914, 915iS.

AEROPRO S.R.O. Dlha 126 • 94901 Nitra • SLOVAQUIE • Tél : +421 (0)37 / 652 63 55, Fax : +421 (0)37 / 657 57 91
 aeropro@stonline.sk • www.aeropro.sk

US-LSA



EUROFOX

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
289	560	11,4	9,12	86	Rotax	80	2	208	140	66	5	10	S-LSA, VZ	-	€ 22 990	-

INTRODUCING THE **FALCON** SERIES CARBON FIBER PROPELLERS FOR **ROTAX**®

TURN POWER INTO TRUE PERFORMANCE

Structural Carbon Fiber enables *Hartzell* to provide aerodynamically optimized propellers while maintaining stringent strength and durability requirements. True carbon fiber construction is up to 10X stronger than wood core alternates. This advantage results in superior thrust, reduced weight and higher efficiency.

AEROSPACE S.R.L

Après quelques mois de mise au point, en 2011, la version rapide du Sparviero a été baptisée Freccia qui veut dire «flèche». Cet ailes basses biplace côte à côte est aussi tout carbone mais plus fin, plus long et bien mieux profilé. La machine, qui croise à 230 km/h dotée d'un Rotax 912 S, peut néanmoins voler lent grâce aux volets à fente de ses ailes elliptiques. VNE à 300, un train rentrant, la version RG exposée à l'AERO 2012 agrandit la plage de vitesses. Moteurs : Rotax 912 S, iS, 914 ou UL-Power de 130 ch.

AEROSPACE S.R.L Zona Artigianale S.S. 16 - km 976 • 73022 Corigliano d'Otranto (LE) • ITALIE • Tél : +39 0836 / 329 566, Fax : +39 0836 / 329 566
aerospace@libero.it • www.aerospacesalento.com

FAI-ML



FRECCIA / RG

AEROSPACE S.R.L

C'est en Italie du sud qu'Aerospac SRL a mis au point son nouvel appareil exposé dès 2018 puis modifié pour l'AERO 2019. Cet aile haute tout composite qui respire la vitesse à l'italienne a été inspiré par le fameux Freccia ailes basses. Le Pegaso croisait vers 250 km/h lors de ses tout premiers vols en 2018. Toute la gamme Rotax ainsi que certains moteurs UL Power ont été prévus.

AEROSPACE S.R.L Zona Artigianale S.S. 16 - km 976 • 73022 Corigliano d'Otranto (LE) • ITALIE • Tél : +39 0836 / 329 566, Fax : +39 0836 / 329 566
aerospace@libero.it • www.aerospacesalento.com



PEGASO

AEROSPACE S.R.L

Le Sparviero (Faucon en italien) propose un design haut de gamme pour un prix agressif. Tout carbone (sauf le revêtement des ailes en fibre de verre – ou en carbone mais en option). Les exemplaires de série depuis 2009 ou Sparviero 100 sont plus légers et plus rapides encore que le prototype. Ce Sparviero 100 de production présente aussi des sièges plus bas et une verrière plus aérodynamique. Par défaut, un Rotax 912 S est installé. Depuis 2011, un kit propose des éléments déjà finis et peints comme les ailes et la cellule à assembler mais sans moteur ni réseau électrique. Rotax 912 en option.

AEROSPACE S.R.L Zona Artigianale S.S. 16 - km 976 • 73022 Corigliano d'Otranto (LE) • ITALIE • Tél : +39 0836 / 329 566, Fax : +39 0836 / 329 566
aerospace@libero.it • www.aerospacesalento.com

FAI-ML



SPARVIERO

AEROSPOOL

Construit en composite et disponible avec (Vmax 275km/h) ou sans train d'atterrissage rétractable (Vmax 250km/h), le Dynamic de Slovaquie est très élégant, remarquablement confortable et bien fini. Courant 2020, le 700e appareil a été fabriqué. Il a reçu l'approbation SLSA aux États-Unis, BCAR S au Royaume-Uni et EASA LSA, 600 kg Cert. depuis début 2020 en Allemagne. Le design continue d'évoluer : en 2010, le Dynon Skyview IFIS est devenu disponible ainsi que l'instrumentation analogique, tandis qu'en 2011, une nouvelle option de moteur a été proposée sur le WT9 RG : le Rotax 914. Une autre option est un crochet de remorquage pour planeur. Disponible en RTF ou en kit. Moteurs : Rotax 912 ULS, 912 iS ou 914.

AEROSPOOL SRO Letiskova 10 • 971 03 Prievidza • SLOVAQUIE • Tél : +421 (0)46 518 32 00, Fax : +421 (0)46 518 32 50
aerospool@aerospool.sk • www.aerospool.sk

US-LSA



DYNAMIC WT 9

AIRLONY

Ce sosie ultraléger du Cessna 152 est doté d'un fuselage en composite et d'ailes en bois et en tissu. La cabine est aussi comme un Cessna, avec des commandes à deux jougs. Moteur : les options sont des moteurs boxer refroidis par air Jabiru, Rotax ou dérivé de VW de 50 à 100 CV (50 à 100 kg).

AIRLONY AIRCRAFT COMPANY Nove Namesti 702 • 41108 Steti • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)608 029 816
airlony@airlony.cz • www.airlony.cz

FAI-ML



SKYLANE UL

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
295	472,5	10,13	8,67	120	Rotax 912 ULS	100	2	255	230	65	6	-	-	€ 82 000	-	-

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	600	10,13	-	100	Rotax 912ULS	100	2	270	240	-	-	-	-	€ 82 000	-	-

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
295	472,5	12	8,67	120	Rotax 912 ULS	100	2	230	210	64	6	18	-	€ 58 100	€ 35 000	-

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
264	450	10,5	8,92	75	Rotax 912S	100	2	250	220	65	7	-	LSA	€ 109 000	-	-

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
248	472,5	10,57	8,95	2 x 42	Rotax 912	80	2	252	200	65	5	-	DULV	-	-	-

AIRMAX - SEAMAX BRASIL

SEAMAX

Après quelques appareils vraiment ultra-légers, Miguel Rosario se lance dans l'amphibie en 99 avec ce modèle tout composite. Le train rentrant est électropneumatique. La masse indiquée correspondait à l'ancienne norme LSA 600 kg. Des versions plus légères afin de satisfaire aux règlements ULM européens sont disponibles. Moteur : Rotax 912 S en option.



AIRMAX CONSTRUÇOES AERONAUTICAS LTDA Aeroporto Sao Joao da Boa Vista • Sao Joao da Boa Vista Rodovia SP 344 SJB • Sao Paulo • BRESIL • Tél : +55 (0)19 3631-0318, Fax : +55 (0)12 98144-3344
Info@SeamaxAircraft.com • www.seamaxaircraft.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
325	600	12,24	10,08	94	Rotax 912ULS	100	2	208	195	68	5	15	S-LSA	€ 95 000	-	-

ALBAVIATION

D24 - MAGICONE

Le D24 est un avion d'aspect traditionnel fabriqué dans le sud de l'Italie. Le D24-MagicONE est doté d'un fuselage arrondi et profilé non conventionnel pour une structure entièrement métallique. L'aile haute a un profil d'aile laminaire qui devrait créer une faible résistance aérodynamique. Ce biplace italien UL/Microlight est entièrement fabriqué en aluminium et les ailes sont entretoisées. Les larges surfaces vitrées et la vitesse de croisière élevée rendent le D24 idéal pour le tourisme et la surveillance aérienne. Une version en kit est disponible ; Il n'inclut pas le moteur. Options de moteur : Rotax 912 ULS, Jabiru 2200, 3300.



ALBAVIATION Airfield Val Vibrata • 64013 Corropoli (TE) • ITALIE • Tél : +39 335 8280914

info@albaviation.com • www.albaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
303,5	472,5	-	8,69	90	Rotax 912S	100	2	-	210	55	7	17	-	-	-	-

ALPHAFROG

Fly smart, quiet, safe and high efficient - this is how you fly today!

www.alphafrog.de

- Available as kit, ARF or RTF
- Combustion or electric motor
- Open or closed canopy versions
- 100% carbon fibre
- NxtGen avionics with 5G/SAT
- Tablet and smartphone App

Tested and approved!

The ultimate flying machine!



G1

ALPHAFROG

e L'Alphafrog eG1 a été présenté en avant-première au salon AERO 2025. L'élégant Alphafrog G1 appartient à la catégorie allemande des 120 kg et peut être propulsé par un moteur électrique Geiger Engineering (version eG1, 20-30 kW) ou un moteur 4 temps autrichien EOS de 30 ch (version G1). Cet avion atypique bénéficie de nombreuses nouveautés, notamment un cockpit miniature en verre innovant et moderne, un système AoA et un LIDAR, une innovation majeure dans cette catégorie. Ce monoplace est basé sur le Sirocco français. Sa certification est prévue pour fin 2025, date du début de la production. L'avion électrique est alimenté par quatre batteries, et le moteur électrique Geiger HPD 20/30 délivre une puissance continue de 20 kW. Grâce à ses quatre batteries, l'ULM devrait pouvoir voler pendant 1h30, avec une réserve de 15 minutes. Moteur : Geiger HPD 20/30 kW (eG1), EOS Quattro 25 kW (G1)



ALPHAFROG Daimlerstr. 5 • 27793 Wildeshausen • ALLEMAGNE • Tél : +49 -0171-8802202

takeoff@alphafrog.de • alphafrog.de/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
118	300				EOS/Geiger	30	1	140	120					€ 65 000	€ 43 000	-



ALPHAFROG G1/EG1

ALPI AVIATION

Le Pioneer 200 est l'avion le plus simple et le moins cher de toute la gamme Alpi. Le Pioneer 200 est une structure entièrement en bois avec des surfaces de levage rectangulaires, afin de réduire le prix par rapport au pignon rétractable Pioneer 300. Il existe une version européenne UL et une version américaine LSA qui diffèrent par le poids maximal au décollage (MTOW). En plus de la version prête à voler, deux versions en kit sont proposées. Le plus simple s'appelle Advanced Kit tandis que l'EuroKit est en fait un avion complet, assemblé et peint auquel il ne manque que le moteur, les instruments et le câblage. Options de moteur : Rotax 912.

ALPI AVIATION SRL Via dei Templari 24 • 33080 San Quirino, Pordenone • ITALIE • Tél : +39 0434 / 370496, Fax : +39 0434 / 360713
info@alpiaviation.com • www.alpiaviation.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
264	472,5	10,5	7,55	54	Rotax 912	80	2	215	185	65	5	14,7	VZ, PFA	€ 78 000	-	-



PIONEER 200

ALPI AVIATION

Les racines de la Pioneer 300 se trouvent dans l'Asso 5 conçue par le célèbre designer italien Guiseppe Vidor. La 300 est équipée d'un train d'atterrissage rétractable. Comme l'Asso de Vidor, le Pioneer 300 a également un cadre de fuselage en bois, mais il est recouvert de panneaux composites au lieu de tissu. Il existe des versions UL européennes et une LSA américaine avec différentes MTOW. En plus de la version prête à voler, deux versions en kit sont proposées. Le kit avancé est un véritable kit à 51 %, l'EuroKit est un avion sans moteur entièrement assemblé. L'assistance du constructeur est disponible auprès d'Alpi. Le 300 Griffon (RG) est la version plus spacieuse avec une MTOW de 600 kg. Autres versions : 300FG/Griffon. Options de moteur : Rotax 912 ULS, 914, 915iS.

ALPI AVIATION SRL Via dei Templari 24 • 33080 San Quirino, Pordenone • ITALIE • Tél : +39 0434 / 370496, Fax : +39 0434 / 360713
info@alpiaviation.com • www.alpiaviation.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
285	600		7,55-8,10	84	Rotax 912S	100	2	280	250	75	8	14,7	VZ, PFA	€ 126 000	-	-



PIONEER 300

ALPI AVIATION

Le Pioneer 330 Acro est basé sur le célèbre avion le plus vendu de la gamme Alpi Aviation, le Pioneer 300. La version Pioneer 330 Acro dispose d'une structure renforcée (+6,-3G) pour le vol acrobatique. Il est possible d'installer un kit d'huile de vol inversé pour les moteurs Rotax et d'avoir à bord le générateur de fumée. Le kit d'huile de vol inversé est une option de 3500 euros. Comme dans les autres modèles de la gamme Alpi, il existe des versions européennes UL et américaines LSA avec des MTOW différents. Options de moteur : Rotax 912 ULS, 912 iS Sport.

ALPI AVIATION SRL Via dei Templari 24 • 33080 San Quirino, Pordenone • ITALIE • Tél : +39 0434 / 370496, Fax : +39 0434 / 360713
info@alpiaviation.com • www.alpiaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
285	472,5	10	7,55	80	Rotax 912ULS	100	2	280	240	65	5	-	-	-	-	-



PIONEER 330

AMERICAN CHAMPION

La réglementation LSA a donné un nouvel élan à certains designs légendaires. American Champion Aircraft produit des machines acrobatiques légères et utilitaires et ses produits se sont avérés stables et durables depuis plus de 50 ans. Aujourd'hui, la société a développé un avion à queue traînante qui répond aux paramètres LSA (bien qu'il ne s'agisse pas techniquement d'un LSA) basé sur sa célèbre conception Citabria. Construit de manière traditionnelle, il est propulsé par le moteur Continental éprouvé.

AMERICAN CHAMPION AIRCRAFT CORP. 32032 Washington Avenue, PO Box 37 • Rochester WI 53167
• USA • Tél : +1 262 / 534 6315, Fax : +1 262 / 534 2395
aca-sales@tds.net • www.americanchampionaircraft.com/

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
430	600	15,3	10,2	68	Continental O-200-D	100	2	180	150	74	3,7	26	-	\$ 135 500	-	-



CHAMP 7EC

AMERICAN LEGEND

Le Super Legend Cub est une réplique mise à jour du Piper Cub classique certifié dans la catégorie US S-LSA, mais contrairement à l'original, il peut être piloté depuis le siège arrière ou avant. Il utilise un fuselage en cage soudée, recouvert d'un tissu polymère. Les ailes sont faites de composants en aluminium extrudé sur mesure et sont recouvertes de tissu. L'avion a récemment été mis à jour et remotorisé. Deux nouvelles versions de modèles sont apparues : Legend Cub et Super Legend. Quelques versions disponibles. L'avion est certifié Sport Pilot ou en kit de construction amateur. Sur roues ou avec des flotteurs. Options moteurs, gamme 100 à 180CV : Continental, Jabiru 3300, Gemini Diesel 100, Lycoming YO-233, Titan O-340.

AMERICAN LEGEND AIRCRAFT COMPANY 1810 Piper Lane • Sulphur Springs TX 75482 • USA • Tél : +1 903 / 885 7000, Fax : +1 903 / 438 9933
kurt@legend.aero • www.legend.aero

US-LSA

SUPER LEGEND HP



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
400	600	16	11,15	45	Titan O-340	180	2	-	-	-	-	-	S-LSA	\$ 271	-	-

APOLLO ULTRALIGHT

Cette copie hongroise de Kitfox a été transportée en Australie par Andor Kantas et Csongor Lathky. Il est doté d'un fuselage spatial en tube d'acier soudé et d'une structure d'aile tubulaire à double longeron. Une version train de roulement tricycle est également disponible. Une version utilisant des panneaux de fuselage composites sur la charpente métallique est en préparation. Notre prix en dollars se réfère à la version avec puissance Rotax 912 S ; Une 912 est également disponible.

APOLLO ULTRALIGHT AIRCRAFT, HALLEY LTD. Mester Street 3, PO Box 425 • 3300 Eger • HONGRIE • Tél : +36 (0)36 30-299-20-55, Fax : +36 (0)36 / 320208
gabor.szakacs@apollo-aircraft.com • apollo-aircraft.com/

FAI-ML

APOLLO FOX



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
285	575	11,4	9,15	60	Rotax 912S	100	2	200	150	64	5	12	-	\$ 60 000	\$ 20 000	-

JUNKERS

RESCUE SYSTEMS

FLY SAFE

FEEL FREE!



ARION AIRCRAFT

Bien que le LS-1 ait obtenu son homologation S-LSA en 2009, Arion possède une expérience considérable dans la construction d'avions. Pendant plus de 15 ans, le fabricant a assemblé des kits pour différents fabricants avant de finalement se lancer dans la production à grande échelle. Le LSA Lightning est en fait la version ralentie du modèle rapide de classe Experimental (vitesse maximale supérieure à 300 km/h). Ce dernier peut être soit construit en usine, soit fourni en kit (versions Classic et XS), mais le S-LSA ou l'E-LSA Lightning n'est vendu que prêt à voler. Options de moteur : Jabiru 3300 (std. sur RTF), Lycoming O-320, UL-390.

ARION AIRCRAFT LLC 2842 Highway 231 North • Shelbyville TN 37160 • USA • Tél : +1 931 / 680 1781, Fax : +1 931 / 680 1817
info@flylightning.net • www.flylightning.net

US-LSA



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
362	598	8,45	9,1	87	Jabiru 3300	120	2	240	222	64	9	-	S-LSA	\$ 119 900	\$ 37 900	-

LIGHTNING LS-1

ARZEOS AIRCRAFT

La société espagnole Arzeos a présenté lors d'AERO 2024 un avion entièrement composite à ailes basses et à train d'atterrissage rétractable. Il semble étonnamment innovant et moderne, mais aussi inhabituellement mature pour un nouveau venu sur le marché. Ce biplace au look futuriste est présenté comme un « avion innovant conçu pour le plaisir de voler ». Particulièrement intéressant, le cockpit a un aspect inhabituellement « automobile » et est équipé d'« Alita », une unité avionique intégrée qui inclut l'intelligence artificielle (IA). Ce système surveille l'avion et ses environs, dispose d'un système automatisé qui analyse l'appareil pour détecter d'éventuels problèmes et avertit les occupants avec des messages d'alerte sur l'écran EFIS. L'ensemble de la structure et le cockpit sont constitués de matériaux composites préimprégnés et disposent de zones spécialement conçues, préprogrammées avec des zones de déformation et des zones d'absorption d'énergie. Moteur : Rotax 912iS

ARZEOS AIRCRAFT SL Polígono Industrial de Silleda, Rúa B, Área 33 • 36540 Galicia • ESPAGNE • Tél : +34 621 33 0002
info@arzeos.com • <http://www.arzeos.com>

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
600			9,2	120	Rotax 912iS	100	2							-	-	-

ARZEOS



ATEC

Le Zephyr est un modèle aérodynamique sophistiqué qui peut atteindre une vitesse de croisière de 220 km/h. Le Zephyr 2000 original a été renommé ATEC 122 ZEPHYR en 2007. Le fuselage est construit en composite, tandis que les ailes à flux laminaire sont en contreplaqué recouvert de tissu avec le bord d'attaque et les longerons en composite. La charge utile est de 170-180 kg. Le Zephyr 322 est la version LSA. Moteur : Rotax 912ULS 100CV.

ATEC V.O.S. Opolanska 350 • 28907 Libice nad Cidlinou • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)325 637 784, Fax : +420 (0)325 637 371
atec.aircraft@gmx.com • www.atecaircraft.eu

FAI-ML



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
275	600	10,3	9,4	60	Rotax 912ULS	100	2	238	210	50	6	7-12	Cz, VZ	€ 53 675	-	-

ATEC 122 ZEPHYR

ATEC

Encouragé par le succès de la Faeta, ATEC a imaginé cette monoplace sophistiquée, entièrement construite en composite carbone. Sa conception est dérivée du 122 Zephyr 2000 et surtout du 321 Faeta, à partir duquel l'aile raccourcie est utilisée, avec une section SM 701 et des volets fendus à haut rendement. Le moteur Rotax 582 à deux temps peut être remplacé par un Rotax 912/ULS, lorsque la législation locale le permet. Moteur : Rotax 582, 912ul/ULS.

ATEC V.O.S. Opolanska 350 • 28907 Libice nad Cidlinou • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)325 637 784, Fax : +420 (0)325 637 371
atec.aircraft@gmx.com • www.atecaircraft.eu

FAI-ML



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
200	300	7,27	7,48	50	Rotax 582	65	1	290	220	50	7	15	-	€ 43 225	-	-

ATEC 212 SOLO

ATEC

Une évolution du 122 Zephyr, le Faeta a une aile conique différente, avec une section différente et est une version US LSA. Les peaux d'aile sont en sandwich de fibre de carbone tandis que le longeron principal est en bois lamellé-collé. Le fuselage est une coque en fibre de carbone renforcée par des cloisons sandwich en composite. Une grande attention a été accordée à la minimisation du poids à vide et à la réduction de la vitesse de décrochage. Approuvé S-LSA aux États-Unis. Moteur : Rotax 912/ULS/iS.

ATEC V.O.S. Opolanska 350 • 28907 Libice nad Cidlinou • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)325 637 784, Fax : +420 (0)325 637 371
atec.aircraft@gmx.com • www.atecaircraft.eu

FAI-ML



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
278	472,5	10,1	9,6	70	Rotax 912 ULS	100	2	249	227	51	7	7-12	S-LSA, VZ	€ 62 700	-	-

ATEC 321 FAETA

ATEC

Le FAETA NG est la nouvelle génération d'avions Atec. Le nouveau modèle le plus avancé de Faeta est conçu sur la base de l'expérience des constructeurs d'avions et des pilotes d'Atec. Atec a choisi une combinaison de tendances modernes, de pureté aérodynamique et de haute performance. Le fuselage est entièrement fait de fibres de carbone de qualité comme le train d'atterrissage principal, les revêtements des ailes sont en sandwich de carbone. Le NG est plus confortable, il a un cockpit rembourré qui est maintenant plus spacieux et des sièges et des pédales réglables ont été mis en place. Le coffre à bagages offre plus d'espace et de capacité. Moteur : Rotax 912ULS, 912iS, 914. Aviation et Pilote n°549

ATEC V.O.S. Opolanska 350 • 28907 Libice nad Cidlinou • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)325 637 784, Fax : +420 (0)325 637 371
atec.aircraft@gmx.com • www.atecaircraft.eu

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	600	10,1	9,6	100	Rotax 912iS	100	2	280	242	56	7	16	-	-	-	-

FAETA 321 NG



AUSTRALIAN AIRCRAFT KITS

Comme les autres modèles de ce fabricant, le Hornet est de construction entièrement métallique. Un bourreau de travail biplace destiné au remorquage de planeurs, au rassemblement et au vol général dans l'arrière-pays, il est facile à construire et à piloter, très une machine STOL et à l'aise dans le bush australien. Assez spacieux pour les grands pilotes et le fret supplémentaire, il peut être propulsé par une grande variété de moteurs ; nous le listons ici avec les unités Rotax, mais le R2800 radial ou un Lycoming 320 sont également possibles. Kit et avion RTF.

AUSTRALIAN AIRCRAFT KITS PTY LTD Hangar 13, Airport Drive • Taree 2430 • New South Wales • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)2 / 6553 8100, Fax : +61 (0)2 / 6559 7762
aircraftkits@bigpond.com • www.aircraftkits.com.au

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
330	600	11,9	8,9	80	Rotax 912S/914	80-130	2	180	140	65	5,6	17	-	€ 65 000	€ 21 700	-

HORNET STOL



HYFLY

LIFT OFF WITH HYFLY H167™

THE MODULAR HYDROGEN FUEL CELL PROPULSION SYSTEM FOR EVERY LIGHT AIRCRAFT

www.hyfly.one
contact@hyfly.one



With its modular architecture, the HYFLY H167 can be flexibly integrated into a wide variety of aircraft types – ideal for new developments as well as for retrofitting existing aircrafts.

The DS-2C/HY test aircraft is based on a prototype of the Dornier DS-2C, which was made available to HYFLY by Dornier Seawings.

Ready for take-off? Experience the next step toward sustainable aviation with HYFLY.



Zero Emission

For a clean future of aviation.



Low Noise

Fly quieter, live better.



Long Range

More range, more possibilities.

AUSTRALIAN LIGHTWING - ALW

Disponible en train classique ou tricycle, le Sport 2000 se veut une machine simple à piloter, capable d'atterrir sur les terrains rustiques grâce à ses qualités aux basses vitesses. Des ailes en partie entoilées et en partie recouvertes d'alu riveté, un fuselage léger en tubes soudés pour une gamme de moteurs possibles allant du Rotax 582 au 912 S. Machines fabriquées par Hughes Howard. La version amphibie s'appelle GR-582.

AUSTRALIAN LIGHTWING - HOWARD HUGHES ENGINEERING Southern Cross Drive, PO Box 89 • Ballina 2478 • New South Wales • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)2 / 6686 8658, Fax : +61 (0)2 / 6686 8343
fly@lightwing.com.au • www.lightwing.com.au

FAI-ML



GR-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
370	600	-	9,1	105	Rotax 912S	100	2	-	160	-	-	-	Aus	-	-	-

AVI AIRCRAFT

Le constructeur roumain appartient à la classe des avions de 120 kg en Europe (Part 103 aux États-Unis) et vend avec succès son ultraléger à ailes hautes appelé Swan 120/240. L'entreprise vend ses avions à 60% avec un moteur à combustion et à 40% avec un moteur électrique. Sur l'AERO 2022, le tout nouvel avion à ailes basses, appelé Dracula, a été présenté. Il est propulsé par un Polini à deux temps (31200 euros), ou par une nouvelle adaptation d'un monocylindre Helvenco à 4 temps de 36ch (33200 euros). Le Dracula peut être propulsé par un moteur électrique au prix de 31200 euros + des batteries (jusqu'à 4 packs à 2400 euros chaque). Cet avion est l'un des rares à être motorisés par un moteur à combustion ou électrique.

AVI AIRCRAFT Strada Mihai Eminescu, • 077165 Tancabesti • ROUMANIE • Tél : +40 (0)722 534 430, Fax : +40 (0)722 534 430
contact@aviacraft.com • www.aviacraft.com/



DRACULA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
120	250	-	-	-	Polini	-	1	-	-	-	-	-	-	€ 319 000	-	-

AVI AIRCRAFT

Voici une proposition intéressante d'ULM en provenance de Roumanie. Cet avion monoplace en composite de carbone, à ailes hautes, vu à l'AERO 2017, dispose d'une cabine entièrement fermée et spacieuse et peut être démonté en 20 minutes pour le transport sur route dans une remorque adaptée. Il existe de nombreuses versions du Swan, toutes liées au pays où il sera utilisé : aux Etats-Unis en version Part 103/ British SDR (115 kg EW), en Allemagne 120 kg et dans de nombreux autres pays où le poids à vide autorisé varie de 115 à 160 kg. La capacité du réservoir de carburant est de 25 à 100 litres. Le «H» dans la désignation indique la version hydro. Le Swan peut être propulsé par plusieurs moteurs à combustion de 25 à 60 ch comme les Hirth ou Polini mais aussi le moteur électrique allemand Geiger.

AVI AIRCRAFT Strada Mihai Eminescu, • 077165 Tancabesti • ROUMANIE • Tél : +40 (0)722 534 430, Fax : +40 (0)722 534 430
contact@aviacraft.com • www.aviacraft.com/



SWAN 120

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
115	300	-	8,29	25	Polini Thor 303	38	1	-	90	-	-	-	-	-	-	-

BALLARD SPORT AIRCRAFT

Le Pélican Sport AULA est la version canadienne de la série Pélican Sport. Il est disponible en version prêt à voler au Canada seulement. Un biplace ailes hautes dont le fuselage est composite alors que les ailes sont en métal. Le train tricycle est standard.

BALLARD SPORT AIRCRAFT LTD. 2696 du Pimblina • Sherbrooke J1R 0G3 • Quebec • CANADA • Tél : +1 819-563-5847, Fax : +1 819-829-5677
info@ballardsportaircraft.com



PELICAN SPORT AULA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
325	560	10,9	9,75	86	Rotax 912 ULS	100	2	250	215	72	6,9	15	Canada	\$ 98 500	-	-

BELMONT AERO

Cette entreprise de Lettonie a été une véritable surprise à AERO 2018. Le constructeur a apporté deux avions inconnus de style UL appelés Patino ; l'un avec engrenage fixe et l'autre avec engrenage escamotable (+10.000 euros). Les avions Belmont sont entièrement en métal avec des sièges côte à côte. La verrière de l'avion à aile basse glisse vers l'avant lorsqu'elle est ouverte. L'avion robuste dispose d'un espace de rangement supplémentaire dans les ailes et d'un cockpit assez traditionnel. Les ailes sont disponibles en deux longueurs (8,13, 9,13 m). Les Belmont sont proposés en 5 combinaisons de finitions/moteurs et sont propulsés par des moteurs Rotax 912/iS de 80/100 CV et seront disponibles en versions 472,5 et 600 kg.

BELMONT AERO Baldones street 15 • LV-5001 Ogre • LETTONIE • Tél : +371 (0)29215654

belmontaero@inbox.lv • www.belmontaero.lv



DW 200 CLASSIC DW 210 RG

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	472,5	-	9,13	-	Rotax 912	80-100	2	-	-	-	-	-	-	€ 52 000	-	-

BLACKSHAPE

PRIME

Un prototype de ce beau biplace en tandem italien a été essayé dès 2007, mais la version finale ne fut révélée qu'en 2009 sous le nom de Millennium. Aujourd'hui repris par Blackshape, il s'appelle le Prime. En carbone pré-imprégné, il confirme toutes ses ambitions d'appareil de haute performance, avec son hélice à pas variable, son train rentrant et des vitesses qui en disent long !



BLACKSHAPE SRL S.S. 16 KM 841 +900 Z.L. • 70043 Monopoli (ba) • ITALIE • Tél : +39 0802462019

FAI-ML

info@blackshapeaircraft.com • www.blackshapeaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
385	600	9,51	7,18	100	Rotax 916 iS	160	2	324	290	85	8,9	27	ULM - DULV	€ 285 000	-	-

BLACKWING SWEDEN AB

BW 600 FG/RG

L'AERO 2015 a été une première mondiale pour ce constructeur suédois. Ce speedster aux lignes épurées et ailes basses, avec ses sièges côte à côte, vise des vitesses allant jusqu'à 300 km/h. Le Blackwing est réalisé en composite de fibre de carbone et d'un noyau en mousse (structure sandwich) utilisant des matériaux pré-imprégnés. Le prototype a été testé en soufflerie, et 350 heures en vol avant d'arriver à l'AERO. Issu d'un projet de recherche suédois, dont les origines remontent aux années 90, la production en série a commencé en 2016, avec le modèle FG (Fixed Gear/Train Fixe), et le RG (Retractable Gear/Train Rentrant) est arrivé plus tard en 2019. Tous en versions UL et LSA. La MTOW varie de 472,5 à 600 kg selon la version. Outre les Rotax (912ULS, 912iS, 915iS), il est possible d'utiliser des moteurs jusqu'à 110 kW (150 ch). Voir Aviation et Pilote n°576



BLACKWING SWEDEN AB Kalkstensvägen 5 • 22478 Lund • SUEDE • Tél : +46 (0)737 31 31 49

info@eco1aircraft.com • www.blackwing.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297,5	500	9,4	8,4	-	Rotax 912S	100	2	-	270	65	-	-	-	€ 99 000	-	-

« **Peace of mind** during the most critical phases of flight, **takeoffs & landings** »

BERINGER

www.beringer-aero.com

BREEZER AIRCRAFT

e Entièrement en tôle d'aluminium, cet avion est d'une construction solide et robuste. Le premier Breezer a volé en 1999 et, en 2019, la version S-LSA de 600 kg MTOW a reçu sa certification. Ils peuvent être utilisés pour le remorquage de planeurs ou de bannières. Le B400 est la version européenne UL (EW 294kg/MTOW 472,5kg) ; le B600 est la variante LSA/CS-LSA (EW 330 kg/MTOW 600 kg). Depuis 2018, la version 600 kg est disponible pour l'Allemagne et l'Europe. La large cabine confortable est équipée de doubles commandes et une version spéciale est proposée pour la formation. Un lifting a eu lieu en 2013. Il existe une version de luxe appelée Elegance. Certifié EASA CS-LSA depuis 2016. Moteurs : Rotax 912/S/iS. Le B850 est «spécial remorquage» du B400 avec Rotax 915is. En 2020, la version électrique a été annoncée en coopération avec eCap.

BREEZER AIRCRAFT GMBH Jens-Patent-Weg 1 • 25821 Bredestedt • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)4674 79 79 120, Fax : +49 (0)4674 / 9629-29
info@breezeraircraft.de • www.breezeraircraft.de

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297	600	10,92	8,03	70	Rotax 912	80	2	225	200	64	5,5	15	S-LSA, VZ	€ 79 850	-	-

BREEZER B400/B600



BREEZER AIRCRAFT

Le fabricant d'UL allemand renommé, Breezer, a apporté un tout nouvel avion à Friedrichshafen en 2018. L'avion, appelé «Breezer Sport», est une belle édition, arrondie, élégante et rapide, du modèle classique B400/600 tout métal. Selon Breezer, il s'agit d'une nouvelle conception presque complète, conçue et construite à l'aide de la CAO et de la FAO en 3D et pour la classe MTOW de 600 kg. Le Breezer Sport, entièrement fabriqué par Metel, est uniquement disponible avec un train d'atterrissage rentrant. Livraison à partir de mi-2019. Moteurs en option : Rotax 912 ULS/iS, 914 et 915iS.

BREEZER AIRCRAFT GMBH Jens-Patent-Weg 1 • 25821 Bredestedt • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)4674 79 79 120, Fax : +49 (0)4674 / 9629-29
info@breezeraircraft.de • www.breezeraircraft.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
350	600	9,75	7,76	120	Rotax 912S	100	2	-	245	64	-	-	-	€ 152 000	-	-

BREEZER SPORT



BRM

Le Citius est le haut de gamme de la gamme BRM. Spacieux, confortable, cet ULM offre une vitesse de croisière de 185 km/h. Sa largeur cabine de 1,20 m contribue à rendre son confort encore plus agréable. Il est également disponible en version «amphibie» et «traitement agricole et phytosanitaire». Le rapport qualité/prix est toujours inégalé à ce jour ! Moteur : Rotax 912.

BRM CONSTRUcoes AERONAUTICAS, LDA Mimomas-Montelavar, Apartado 8 • 2716-923 Pero Pinheiro • PORTUGAL • Tél : +351 (0)21967 / 8139, Fax : +351 (0)21927 / 1245
mvistas@vrv.pt • www.landafriica.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	450	13,25	9,2	76	Rotax 912	-	-	240	193	45	-	13	-	-	-	-

CITIUS



BRM

Un nouveau clone portugais des CH 701 et Savannah. Construction tout métal avec un habitacle allongé et élargi donc plus confortable que l'original. Depuis 2009, une aile nouvelle conserve la vitesse mini du célèbre STOL, mais en améliorant de 25 km/h la vitesse max.

BRM CONSTRUcoes AERONAUTICAS, LDA Mimomas-Montelavar, Apartado 8 • 2716-923 Pero Pinheiro • PORTUGAL • Tél : +351 (0)21967 / 8139, Fax : +351 (0)21927 / 1245
mvistas@vrv.pt • www.landafriica.com/

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
270	450	18,08	8,63	2 x 36	Rotax 912	80	2	175	175	40	-	14	-	€ 35 540	-	-

LAND AFRICA



BRM AERO

Il s'agit d'un autre avion UL/LSA construit dans la tradition de Bristell avec une structure entièrement métallique, mais cette fois-ci, il ne s'agit pas d'une aile basse, mais d'une aile haute. Les portes de la cabine sont en matériau composite, de même que celle du compartiment à bagages. Le confort devrait être remarquable avec une largeur de cabine de 125 cm. Le Bristell B8 sera certifié en République tchèque dans la catégorie UL avec une MTOW de 600 kg. Moteurs : Rotax 912 ULS de 100 ch et le 915 iS de 141 ch. Voir Aviation et Pilote n°550

BRM AERO SRO Letecká 255 • 686 04 Kunovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)7739 / 84338

info@brmaero.com • www.bristell.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
350	600	-	9,30	150	Rotax 912S	100	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-

B8



BRM AERO

Le Bristell Classic est le best-seller de l'entreprise ; il est robuste, offre de faibles coûts d'entretien, un large choix de moteurs et un grand coffre à bagages. C'est un appareil à aile basse entièrement métallique, classé comme ultraléger européen et disponible en version LSA pour les États-Unis. La configuration tricycle fixe est idéale pour les écoles de pilotage et la formation, mais aussi pour le remorquage de planeurs et, bien sûr, le vol récréatif. Selon le constructeur, le Bristell Classic possède le plus grand cockpit de sa catégorie et constitue le choix idéal pour les vols cross-country plus longs. La version BRISTELL HD offre des longerons d'aile robustes, rendant les vols beaucoup plus sûrs dans des conditions météorologiques extrêmes. Options de moteur : Rotax 912 UL, 912 ULS, 912 iS, 915 iS, 916iS Essai Aviation et Pilote n°563

BRM AERO SRO Letecká 255 • 686 04 Kunovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)7739 / 84338

info@brmaero.com • www.bristell.com

US-LSA

BRISTELL CLASSIC



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
330	600	11,75	9,13	130	Rotax 912 ULS	100	2	261		50	-	-	-	-	-	-

BRM AERO

Le BRISTELL RG est l'évolution naturelle du Bristell Classic. Dans cette version, surprise ! L'équipement est rétractable, permettant un entraînement avancé et des vols cross-country plus rapides. BRM affirme que grâce à la combinaison d'une bonne conception ergonomique et du plus grand cockpit de sa catégorie, cet avion est également une combinaison idéale de performances, de confort et de fiabilité. Dans sa configuration standard, le BRISTELL RG est équipé de longerons d'aile robustes et plusieurs suites avioniques sont disponibles. Moteurs : Rotax 912/912iS, Rotax 915iS

BRM AERO SRO Letecká 255 • 686 04 Kunovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)7739 / 84338

info@brmaero.com • www.bristell.com

BRISTELL RG



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
335	600		9,13	120-164	Rotax 912iS	100	2	245					-	-	-	-

BRM AERO

Présenté à l'AERO 2018, le Bristell TDO version tail-dragger est le nouvel avion de la gamme. Le TDO dispose d'un train d'atterrissage à deux roues fixes avec tail Wheel : un avion fait pour les amateurs de plein air. Grâce à la combinaison du confort, de l'ergonomie et du plus grand cockpit de sa catégorie, cet avion est idéal pour s'amuser et effectuer de longs vols, même dans les zones reculées. La version Bristell TDO est dotée de longerons d'ailes très résistants dans la configuration standard, ce qui rend les vols de cross-country beaucoup plus sûrs dans des conditions météorologiques extrêmes. Ses utilisateurs apprécient sa facilité d'utilisation et sa vitesse de croisière supérieure à celle du Bristell Classic. Disponible en variantes UL et HD (MTOW 472,5/600 kg). Moteurs : Rotax 912, 912 ULS, 912 iS, 915 iS. Essai Aviation et Pilote n°579

BRM AERO SRO Letecká 255 • 686 04 Kunovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)7739 / 84338

info@brmaero.com • www.bristell.com

BRISTELL TDO



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	600	10,5	8,13	120-164	Rotax 912ULS	100	2	268	214	52	-	-	-	-	-	-

WARP DRIVE
PROPELLERS



www.WarpDriveInc.com/aswdf

BRUMBY AIRCRAFT

Le Brumby 600 a été développé en Australie. Cet avion à aile basse entièrement métallique est une alternative sportive à aile basse au 610. Cet avion est fabriqué en tôle d'aluminium de qualité aéronautique découpée CNC et dispose d'une verrière à bulle se déplaçant vers l'avant et d'un intérieur luxueux et spacieux. L'avion robuste peut facilement gérer les aérodromes chinois non pavés et pavés. Il existe deux versions : la LSA de 600 kg et la version RAA MTOW de 544 kg. Options de moteur : Rotax 912ULS, 912iS.

BRUMBY AIRCRAFT AUSTRALIA PTY. LTD. 112 Airport Road Cowra • Cowra NSW 2794 • AUSTRALIE •
Tél : +61 (0)2 6341 1635
info@brumbyaircraft.com.au • http://brumbyaircraft.com.au

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
350	600	7,95	8,1	130	Rotax 912ULS	100	2	260	204	70	5	18	-	-	-	-

BRUMBY 600 LSA



BRUMBY AIRCRAFT

Cet avion entièrement métallique à aile haute a été développé par Brumby Aircraft Australia. Le Brumby 610 est l'entrée de la société sur le marché des home trainers légers. L'aile haute est entièrement métallique avec une structure de base composée de tubes d'acier soudés recouverts d'aluminium. Avec cet avion, Brumby vise le marché des avions d'entraînement en raison du comportement docile du 610 Evolution en matière de décrochage. Les principales caractéristiques de Brumby 610 sont : robuste, robuste et travailleur. La large cabine offre aux occupants même de grande taille beaucoup d'espace à bord. Options de moteur : Rotax 912ULS, 912iS.

BRUMBY AIRCRAFT AUSTRALIA PTY. LTD. 112 Airport Road Cowra • Cowra NSW 2794 • AUSTRALIE •
Tél : +61 (0)2 6341 1635
info@brumbyaircraft.com.au • http://brumbyaircraft.com.au

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
3470	600	11,1	8,53	135	Rotax 912	100	2	260	204	65	5	-	-	-	-	-

BRUMBY 610



BÜCKER & FUNK, TECHNIK VERTRIEBS GMBH

Le nouveau BF133 Jungmeister sera - selon le fabricant - un fier petit-fils de son prédécesseur. Le Bucker 133 original a été conçu en 1935 et était propulsé par un moteur Siemens à sept cylindres. Le BF133 est une réplique qui correspond à la taille et à l'aspect de l'avion original, mais il est construit de manière moderne et contemporaine, offrant un rapport puissance/poids identique ou supérieur. La structure est conçue pour toutes les manœuvres classiques de voltige aérienne. Même le moteur radial moderne Verner est comparable, en termes de puissance et de conception, au Siemens Sh14 d'origine. Moteurs : Verner Scarlett 7, Rotax 912ULS.

FK AIRCRAFT Anton-Dengler-Str. 8 • D-67346 Speyer • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)62 32 / 7 20 76, Fax : +49 (0)62 32 / 7 20 78
info@fk-aircraft.com • http://fk-aircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
300	470-520	11,9	-	-	Verner	117	1	200	175	-	-	-	-	-	-	-

BF 133 JUNGMEISTER



BÜCKER & FUNK, TECHNIK VERTRIEBS GMBH

Le célèbre créateur d'appareils Peter Funk vole vers le rétro. Peter inaugure le genre avec son entreprise Bucker & Funk en proposant le BF 139 Clubman Classic. Beau biplace ailes hautes basé sur le FK 9. ULM déjà culte et succès commercial majeur en Europe. Ce BF 139 s'inspire du Bucker BF 134 historique. Les performances s'approchent de celles du FK 9 sans surprise avec un même Rotax 912. En option, le Verner Radial apportera une esthétique irrésistible. MTOW de 472,5 à 600 kg. Rotax 912 UL, ULS et Verner Scarlett 7h/hF (117 ou 100 ch).

FK AIRCRAFT Anton-Dengler-Str. 8 • D-67346 Speyer • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)62 32 / 7 20 76, Fax : +49 (0)62 32 / 7 20 78
info@fk-aircraft.com • http://fk-aircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297	472-600	11,5	9,7	-	Rotax, Scarlett	100	-	230	150	63	-	-	-	€ 68 000	-	-

BF 139 CLUBMAN CLASSIC



BÜCKER & FUNK, TECHNIK VERTRIEBS GMBH

Une légende a été ressuscitée lors d'Aero 2013 en Allemagne. Le propriétaire allemand Peter Funk, en coopération avec l'avionneur tchèque Podesva Air, a ramené sur le marché la version A du légendaire biplan Bucker Jungmann Bu 131 (premier vol en avril 1934) sous le nom de FK 131 Jungmann. La production de l'avion au look rétro a commencé en 2013 dans une édition limitée de seulement 10 avions. Le FK 131 Jungmann a la même taille et est construit de la même manière que le Bu 131 A Jungmann original des années 30. Le FK 131 sera certifié UL allemand (MTOW 472,5 kg) ou LSA & experimental (MTOW 600 kg). Moteur : Walter Micron IIIC.

FK AIRCRAFT Anton-Dengler-Str. 8 • D-67346 Speyer • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)62 32 / 7 20 76, Fax : +49 (0)62 32 / 7 20 78
info@fk-aircraft.com • http://fk-aircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297	520	13,4	7,25	70	Walter Micron	82	2	170	150	-	2,9	-	UL	€ 68 900	-	-

FK 131 JUNGMAN





ROLAND AIRCRAFT

Avions tout métal - made in Germany
Fiable > rapide > confortable

Z-602-600
MTOW 600 kg

Am Flugplatz 12, D-56743 Mendig > +49 (0) 26 52 / 93 46 85
www.roland-aircraft.de > info@roland-aircraft.de

BÜCKER & FUNK, TECHNIK VERTRIEBS GMBH

Il s'agit du seul biplan de sport léger produit en série dans le monde, fabriqué à la main pour le pur plaisir de voler. Le Comet est de conception moderne, le Comet est exceptionnel en raison de nombreux faits, et c'est le biplan le plus rapide du monde en ce qui concerne le rapport vitesse/puissance. Un système moderne de flaperon complet confère à la Comet une grande agilité, tout en offrant une bonne caractéristique de maniabilité à basse vitesse. L'équipage est protégé par une structure en acier soudé au gaz inerte, très robuste et facile à réparer. La structure et le profil laminaire sont un fuselage en tube d'acier recouvert de tissu et des ailes composites. Une version solo est également disponible. EW 298-330 kg, MTOM 540 kg. Moteurs : Rotax 912 ULS (100 ch), UL-Power 350iS (130 ch).

FK AIRCRAFT Anton-Dengler-Str. 8 • D-67346 Speyer • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)62 32 / 7 20 76, Fax : +49 (0)62 32 / 7 20 78
info@fk-aircraft.com • <http://fk-aircraft.com/>

FAI-ML



FK12 COMET

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
290	540	-	6,40	58	Rotax, UL-Power	100-130	2	220	185	65	4,5	13,5	VZ	-	-	-

BÜCKER & FUNK, TECHNIK VERTRIEBS GMBH

Il s'agit du cruiser confort haut de gamme de FK, conçu par Peter Funk. Le FK14 Polaris est destiné à combiner le décollage et l'atterrissage sur terrain court avec une vitesse de croisière de 250 km/h. Développé de la construction composite Polaris, il dispose désormais d'une nouvelle aile avec des volets fendus pour améliorer les performances à basse vitesse. La finition est remarquable et les ailerons intègrent de petits spoilers pour minimiser le lacet défavorable. Des versions de roue avant et de traîneur de queue et des versions UL et LSA sont proposées. EW 298-330 kg, MTOM 472-600 kg. Moteurs : Rotax 912 UL, 912 ULS, 912 IS.

FK AIRCRAFT Anton-Dengler-Str. 8 • D-67346 Speyer • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)62 32 / 7 20 76, Fax : +49 (0)62 32 / 7 20 78
info@fk-aircraft.com • <http://fk-aircraft.com/>

FAI-ML



FK14 POLARIS

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
298	472,5-600	-	8,50	78	Rotax 912UL	100	2	250	235	64	6	13,8	VZ	-	-	-

BÜCKER & FUNK, TECHNIK VERTRIEBS GMBH

Il s'agit d'un sosie du Cessna 150 entièrement en composite, mais avec des performances bien améliorées. Le FK9 Mk VI est un avion de croisière et d'entraînement polyvalent à aile haute, où la facilité d'utilisation est combinée à un niveau de confort élevé et à des performances de vol étonnamment bonnes. Par rapport au MkII surclassé, le cockpit est plus grand et l'aile est entièrement en composite. Disponible avec train d'atterrissage ou tricycle. La version utilitaire dispose d'un cockpit plus grand, de fenêtres plus grandes, de volets plus efficaces et d'un empennage plus grand, et peut être équipée d'un crochet pour le remorquage des planeurs. Il est offert avec des flotteurs et des skis. UL en Allemagne et S-LSA aux États-Unis. MTOM 472,5/600 kg, EW de 278 à 330 kg. La société B&F Technik Vertriebs GmbH « FK-Aircraft » appartient au groupe WENFA AEROSPACE situé à Wuhan (CN) Moteurs : Rotax 912UL, 912ULS.

FK AIRCRAFT Anton-Dengler-Str. 8 • D-67346 Speyer • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)62 32 / 7 20 76, Fax : +49 (0)62 32 / 7 20 78
info@fk-aircraft.com • <http://fk-aircraft.com/>

FAI-ML



FK9 MARK VI

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
278	600	-	9,14	60	Rotax 912	80	2	230	194	64	5,0	14,1	S-LSA, VZ	-	-	-

CARBON DESIGN

Carbon Design s.r.o. se concentre sur le développement et la production de pièces composites avancées avec des applications dans l'industrie aéronautique et automobile. Carbon Design a été créée en tant que filiale de PolyPLASTY s.r.o. et se concentre principalement sur le développement et la production de pièces composites avancées pour une utilisation dans les industries aéronautique et automobile. Certains les connaissent peut-être sous le nom de Flying Machines. Le FM250 Vampire, leur propre produit final, est un avion UL biplace moderne et élégant. En raison de ses propriétés et de ses performances, le fabricant affirme qu'il s'agit d'un bon choix pour les voyages, les vols de loisirs, la formation des pilotes et le remorquage de planeurs Disponible en avion RTF ou en kit. Moteur : Rotax 912UI/ULS.

CARBON DESIGN S.R.O. Hradecka 315 • 55101 Jaromer • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)731496 607

info@carbondesign.cz • www.carbondesign.cz

FAI-ML



FM250 VAMPIRE

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
275	600	10,05	7,9	120	Rotax 912/S	100	2	250	220	78	7	15	CAA-SL-VZ	-	-	-

CFM AIR

e Cet avion italien UL appelé Dardo a fait ses débuts à l'AERO 2014. Le Dardo a été développé et construit par la société nord-italienne de développement de produits et de construction de prototypes CFM Air. Le vol inaugural a eu lieu en juillet 2014. Ce biplace côte à côte est entièrement fabriqué en composite et dispose de la cabine probablement la plus large dans le monde des avions UL/LSA, avec 130 cm. La vitesse de croisière calculée avec le Rotax 912 ULS est de 135 kt ou 250 km/h. L'entreprise cherche à vendre le projet, mais une production propre n'est pas exclue. Moteurs : Rotax 912ULS, MW-Fly 150 ch. Au salon du Bourget de 2015, une version parallèle e-hybride (avec 60 kW supplémentaires) a été présentée.

CFM AIR S.R.L. Via San Maurizio 184/A int.2 • 10073 Cirie-TO • ITALIE • Tél : +39 011 9253365

info@cfm-air.net • www.cfm-air.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	-	10,6	8,4	-	Rotax 912ULS + e power	100	2	280	250	64	-	-	-	-	-	-



DARDO

COLYAER

Ce fabricant espagnol a démarré en 1995. Il a développé plusieurs modèles qui sont poursuivis chez Galicia Aviation GAV, mais souhaite se concentrer sur le marché des kits. Le Gannet, un avion à aile haute et un pur hydroplane, a un rapport de finesse de 20:1 comme un planeur. Cet hydravion est entièrement fabriqué avec des matériaux composites. En raison de sa queue haute en forme de T, il est particulièrement capable de voler à basse altitude au-dessus de l'eau. Le Martin S3 est la version terrestre de l'avion Gannet équipé d'un train fixe. Moteur : Rotax 912ULS.

COLYAER SL Pombal-Ctra. Adina s/n • 36979 Portonovo / Pontevedra • ESPAGNE • Tél : +34 (0)986 / 727 853, Fax : +34 (0)986 / 727 854

info@colyaer.com • www.colyaer.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
325	650	12	12,4	138	Rotax 912S	100	2	260	190	70	5	14	-	€ 88 000	-	-



GANNET S100

COMCO IKARUS

Le C42C a été présenté en 2012, une décennie après le début de la production du C42. L'avion robuste a été modernisé avec des pièces de structure composites (CFK), l'ajout d'ailettes, de bèches et d'une gouverne de direction Flettner. Tous ces changements ont ajouté de l'agilité à l'avion C42 vendu plus de 1450 fois et ont amélioré les performances du C42. Le nouveau support moteur provient du modèle C52, l'envergure des ailes a été réduite à 8,71 m grâce à l'utilisation des ailettes optimisées pour le flux d'air. Il s'agit d'un modèle d'avion européen certifié selon les normes LTF-UL, FAI ML. Options de moteur : Rotax 912, 912ULS, 912IS.

COMCO IKARUS GMBH Flugplatz Mengen EDTM / Am Flugplatz 11 • 88367 Hohentengen • ALLEMAGNE

• Tél : +49 (0)7572 / 60080, Fax : +49 (0)7572 / 3309

info@comco-ikarus.de • www.comco-ikarus.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
283	560	11,9	8,71	65	ROTAX 912	80	2	188	172	71	5	10-13	VZ	-	-	-



C42 C

COMCO IKARUS

Le C42B est un avion d'entraînement et de remorquage éprouvé fabriqué en Allemagne. Entre-temps, le C42B a été testé dans plus de 30 pays à travers le monde, vendu plus de 1500 fois, et il n'a cessé d'être amélioré et développé. Selon Comco Ikarus, le capot moteur à l'aérodynamisme améliorée, le refroidisseur intermédiaire huile/eau intégré et couplé, le conduit d'air frais NACA qui alimente les carburateurs permettent aux moteurs Rotax de fournir la meilleure puissance continue et une longue durée de vie. Le C42B est également homologué S-LSA, appelé C42E avec une MTOW de 540 kg. Certifié sous les certifications BCAR S. LTF-UL / BCAR S / ASTM LSA. Options de moteurs : Rotax 912 / 912S.

COMCO IKARUS GMBH Flugplatz Mengen EDTM / Am Flugplatz 11 • 88367 Hohentengen • ALLEMAGNE

• Tél : +49 (0)7572 / 60080, Fax : +49 (0)7572 / 3309

info@comco-ikarus.de • www.comco-ikarus.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
276	540	12,5	9,45	65	Rotax 912	80	2	183	170	65	5	13	VZ	-	-	-



C42B

COMCO IKARUS

Le constructeur aéronautique allemand Comco Ikarus a présenté la version C42CS lors de l'AERO 2015 Expo. Il s'agit de la version la plus sophistiquée et la plus rapide de la gamme Comco et elle est facilement identifiable grâce au nouveau train de roulement. Le nouveau train se compose désormais d'un seul bras composite, le même que celui utilisé sur l'avion-concept C52, ce qui donne au robuste C42CS un aspect plus élégant et plus rapide. Des freins Beringer et un intérieur plus fonctionnel font partie de la gamme de série. La vitesse de croisière est passée à 208 km/h. Options de moteur : Rotax 912, 912 ULS, 912 iS.

COMCO IKARUS GMBH Flugplatz Mengen EDTM / Am Flugplatz 11 • 88367 Hohentengen • ALLEMAGNE

• Tél : +49 (0)7572 / 60080, Fax : +49 (0)7572 / 3309

info@comco-ikarus.de • www.comco-ikarus.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
281	560	11,9	8,71	65	Rotax	80-100	2	210	187	65	5	14	LTF	-	-	-



C42CS

CUBCRAFTERS

Le Carbon Cub SS est un avion moderne et performant qui a repris le design du Piper Super Cub et l'a réinventé en utilisant des matériaux du 21^e siècle (tels que la fibre de carbone) et une technologie de conception assistée par ordinateur. Grâce à l'ingénierie moderne, le Carbon Cub SS a 50 % moins de pièces et pèse 250 livres de moins qu'un Super Cub équipé de manière similaire. Les ailes CC utilisent le même profil aérodynamique que le Super Cub. Avec un moteur léger de 180 CV, cet avion a un taux de montée au niveau de la mer de 2 100 pieds par minute ou 11 m/sec. En 2015, la version EX-2 a été présentée avec des ailerons « G-Series », de nouveaux volets et des parties de la section arrière. Le Carbon Cub est disponible en trois variantes : Carbon Cub SS (avion de sport léger de production), Carbon Cub FX (un avion innovant Builder Assist E-AB) et Carbon Cub EX-2-3 (kit avion). Options de moteur : Titan 340 CC.

CUBCRAFTERS, INC 1918 South 16th Avenue • Yakima WA 98903 • USA • Tél : +1 509 / 248 9491, Fax : +1 509 / 248 1421
sales@cubcrafters.com • www.cubcrafters.com

US-LSA

CARBON CUB SS



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
405	600	15,97	10,44	90	Titan CC340	180	2	220	190	50	11	-	-	-	-	-

CUBCRAFTERS

À l'occasion du Sun 'n Fun 2023, CubCrafters a présenté une nouvelle variante de son avion Carbon Cub appelée Carbon Cub UL. Cet avion a été développé en ciblant les marchés internationaux et c'est également le premier avion au monde à être équipé du moteur Rotax 916iS. Le moteur est doté de la technologie multicarburant qui est plus économe en carburant et peut produire plus de puissance que le moteur CC340 atmosphérique à des altitudes de densité plus élevées. L'UL répond aux normes ASTM et à d'autres normes comme l'UL en Europe et transporte deux adultes avec plein de carburant et des bagages à une masse au décollage de 600 kilogrammes ou 1 320 livres. Plusieurs nouvelles technologies ont été utilisées pour rendre le Carbon Cub UL encore plus léger et plus performant que son prédécesseur, le Carbon Cub SS. La version de production du nouvel avion devrait être initialement construite, certifiée et testée en tant que LSA à l'usine CubCrafters de Yakima, aux États-Unis. Moteur Rotax 916iS.

CUBCRAFTERS, INC 1918 South 16th Avenue • Yakima WA 98903 • USA • Tél : +1 509 / 248 9491, Fax : +1 509 / 248 1421
sales@cubcrafters.com • www.cubcrafters.com

CARBON CUB UL



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
390	600	17,9	10,50	72	Rotax 916iS	160	2							-	-	-

CZECH AIRCRAFT GROUP S.R.O.

En 2010, après des aventures juridico-commerciales, c'est bien CSA qui maintient la production du SportCruiser. Rien de tout cela ne se reflète sur l'avion lui-même, un biplace tout en métal, à aile basse, maintenant vendu à la fois dans les spécifications EASA et US LSA. Depuis 2011, il bénéficie d'une nouvelle verrière, d'une nouvelle gouverne de profondeur, de nouveaux ailerons et de bouts d'ailes redessinés. Le PS-28 Cruiser est certifié VFR de jour conformément à la réglementation CS-LSA de l'EASA. Il a été aussi approuvé pour être exploité aux États-Unis en LSA. Il peut également être exploité dans d'autres régions reconnaissant cette réglementation. Moteur Rotax 912ULS. Essai Aviation et Pilote n°540

CZECH AIRCRAFT GROUP S.R.O. Na Záhonech 212 • 686 04 Kunovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)576 514 032
info@cruiseraircraft.cz • cruiseraircraft.cz

US-LSA

PS-28 CRUISER/SPORT CRUISER



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
270	600	13,2	8,6	2 x 57	Rotax 912 S	100	2	220	201	55	6	17	S-LSA, BCAR S	-	-	-

DIRECTFLY

Cet avion tchèque à ailes basses est une construction entièrement en aluminium. L'entreprise a été fondée en 2006 dans une région bien connue pour la production d'avions. À la mi-2024, 150 unités volaient dans le monde. La photo montre une version à train avant à AirVenture 2023. L'ancienne version « TG » n'est plus produite depuis 2022. La nouvelle version améliorée s'appelle ALTO NG - l'avion est le résultat de la nouvelle certification tchèque UL-2 avec une MTOW de 600 kg (1 200 lbs). Il n'y a eu aucun changement dans les caractéristiques de vol ; le NG présente une nouvelle conception du bâti moteur et du capot, la jambe de train avant et le fuselage ont tous deux été renforcés et l'ensemble de commande de profondeur a été modifié pour incorporer des tiges push-pull et des câbles de commande. LSA conforme depuis 2011. L'Alto a été le premier LSA proposant la climatisation. Vendu en kit (kit de base et kit rapide) et prêt à voler. Options moteur : Rotax 912 ULS2/3.

DIRECTFLY S.R.O. Cihelni 537 • 68725 Hluk • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)777 715 015, Fax : +420 (0)541 248 512
info@directfly.cz • www.directfly.cz

FAI-ML

ALTO 912 NG



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	600	10,6	8,20	92	Rotax 912 ULS	100	2		180	74	5,5	18	-	\$ 125 000	€ 13 500	-

DIRECTFLY

Il s'agit de la toute dernière création de DirectFly, introduite en 2024. Cet ultraléger européen à ailes hautes, entièrement métallique et sans haubans, est développé avec des exigences de décollage et d'atterrissage courts. Selon le constructeur, l'avantage du STOL Cruiser réside dans sa vitesse de croisière élevée et, pour cette catégorie, dans ses performances de vol inhabituellement impressionnantes. Le STOL Cruiser convient au vol sportif, à l'atterrissage sur des zones non préparées ou au cross-country confortable sur de longues distances. L'avion sera certifié dans les catégories européennes Ultralight et US/LSA. Il est propulsé par le moteur Rotax 912ULS, mais sa conception permet l'utilisation de motorisations plus puissantes. Moteur : Rotax 912ULS

DIRECTFLY S.R.O. Cihelni 537 • 68725 Hluk • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)777 715 015, Fax : +420 (0)541 248 512
info@directfly.cz • www.directfly.cz

STOL CRUISER



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
	600		9,75		Rotax 912ULS	100	2							-	-	-

DISTAR

Distar n'est pas un nom très familier à nos lecteurs, car la société est entrée sur le marché en 2010. La Samba, était auparavant fabriquée par Urban Air. La dernière variante de la Samba est ce modèle XXL, basé sur le succès de la Samba UFM 10. Le XXL a un engrenage de tricycle, une aile basse et est entièrement construit en composites. Il est destiné à s'intégrer dans la catégorie des ULM en tant que tourer confortable, c'est pourquoi la conception de l'extrémité de l'aile a été modifiée pour maximiser la portance et l'économie de croisière. Airo Aviation à Dubaï produit cette version sous licence, la vendant sous le nom d'Airo 5. Options de moteur : Rotax 912, 912ULS, Jabiru 2200.

DISTAR CZ A.S. 1. maja 228 • 50401 Nový Bydžov • TCHEQUIE • Tél : +420 (0) 495 / 493 445, Fax : +420 (0) info@distar.cz • www.distar.cz

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
285	472,5	8,90	10	100	Rotax 912	80	2	270	220	65	7	17	VZ	-	-	-

SAMBA XXL



DORNIER SEAWINGS GMBH

Le Flywhale Adventure est un hydravion initialement développé et construit par l'Allemand Helmut Rind. Dornier Seawings a acquis le projet d'avion Flywhale d'Uniplanes GmbH le 1er janvier 2022 et a renommé l'avion DC-2C. Le projet a démarré en 2008, a fait ses débuts à AERO 2012, l'unité prête pour la production a été présentée à AERO 2015. L'hydravion biplace à aile haute est une construction composite en fibre de verre / fibre de carbone avec des ailes en porte-à-faux et deux flotteurs qui assurent la stabilité sur l'eau et génèrent une portance supplémentaire en vol. Le moteur est situé dans une nacelle au sommet du pylône au-dessus des ailes. La cabine de 120cm de large permet à deux adultes de dormir dans le fuselage. Le DC-2C peut atterrir sur terre et sur l'eau. Le projet DS-2C-X-eVTOL est en préparation et est basé sur le DS-2C. Moteur : Rotax 912iS.

DORNIER SEAWINGS GMBH Sonderflughafen Oberpfaffenhofen • 82231 Wessling • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8153 984 940 office@dornierseawings.com • /www.dornierseawings.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
395	650	11	9,18	107	Rotax 912iS	100	2	250	200	73	3,2	14	-	-	-	-

DS-2C



DOVA AIRCRAFT

Cet avion tchèque UL/LSA est une construction entièrement en aluminium, construite par une équipe issue du célèbre constructeur aéronautique. Dova Aircraft a commencé ses activités en 2001 et a livré plus de 300 unités en 2021. Il est doté d'un empennage en T métallique, inhabituel dans un ULM, et est approuvé SLSA. Une cabine côte-à-côte spacieuse (1,04 m de large) est équipée d'un toit coulissant, de sièges réglables avec appui-tête et d'un coffre à bagages de 20 kg. La production en petites séries permet une personnalisation poussée. Skylark est homologué pour 525 kg MTOM en France et 600 kg dans certains autres pays. Versions prêtes à voler et en kit disponibles (option de construction en usine disponible, temps d'exécution de 200 heures). Trois garnitures intérieures différentes peuvent être choisies : Sport, Standard et Deluxe. Moteurs DV-1 Skylark : Rotax 912, 912ULS.

DOVA AIRCRAFT S.R.O. Kirilovova 115 • 739 21 Paskov • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)777 765 600, Fax : +420 (0)558 / 671 0139 info@dovaaircraft.cz • www.dovaaircraft.cz

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
275	600	9,44	8,14	90	Rotax 912 ULS	100	2	240	210	65	5,9	14	S-LSA	€ 59 600	€ 43 000	-

DV-1 SKYLARK



E-GO

L'E-Go (pour écologique) a été développé dans le but de devenir l'ULM monoplace absolu de la catégorie déréglémentée au Royaume-Uni. Il a remporté le prix du plus beau design du LAA et il a effectué son premier vol en octobre 2013. Excitant et très écolo en vol, il ne consomme que 3,5 l aux 100 km avec un moteur rotatif. Il dispose d'une structure nouvelle composée de mousse et de fibre. La version électrique est en développement. Moteur à combustion Wankel Rotron e-Go 27HP.

E-GO AEROPLANES LTD. GIOCAS e-Go Centre, Main Hall Farm, Conington • Cambridge CB23 4LR • Cambridgeshire • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1954 268189 info@e-go.me • http://giocas.eu

US-UL

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
138	243	11,5	8	20	Rotron e-Go	27	1	250	167	65	4,5	3,5	-	£ 50 000	-	-

E-GO SS



EHROFLUG

Inchangé depuis 1989, le Coach II est doté d'un fuselage / empennage en tube d'acier soudé recouvert de tissu. L'aile est faite d'un tube d'aluminium avec des nervures en bois. Il utilise un moteur à quatre temps Sauer, un dérivé de VW, bien qu'un Rotax 582 puisse également être utilisé. Construit uniquement sur demande.

EHROFLUG GMBH Winkelacker 28 • 8595 Altnau • SUISSE • Tél : +41 (0)71 695 28 08, Fax : +41 (0)71 695 28 08 kurt.ehrlat@ehroflug.ch • www.ehroflug.ch

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
230	450	15	11,34	45	Sauer 2.1	70	2	125	100	50	2	8	VZ	-	-	€ 264

COACH II



EKOLOT

Cet avion polonais est entièrement construit en composites, ce qui, aidé par les petites dimensions globales de la machine, lui confère un poids à vide louablement bas. (Le chiffre de nos données inclut la goulotte de sécurité). Malgré cela, le cockpit est très spacieux. Le Junior a reçu la certification polonaise en février 2010. Un essai en vol est paru dans le numéro 204 du magazine francophone Vol Moteur. MTOM comme UL 472,5 kg, comme US-LSA 560 kg. Moteur : Rotax 912 UL.

EKOLOT ul. Puzaka 18, • 38-400 Krosno • POLOGNE • Tél : +48 (0)13 / 4368897, Fax : +48 (0)13 / 4368897

biuro@ekolot.pl • www.ekolot.pl

FAI-ML

JK-05L JUNIOR



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
290	472,5	10,20	10,58	70	Rotax 912UL	80	2	225	170	55	6	10	IKCSP	-	-	-

EKOLOT

La Topaz est dérivée de la JK-05L Junior. En retirant les haubans d'aile et en concevant une aile monobloc, le poids a été utilement réduit et les performances augmentées. Comme pour le Junior, notre poids comprend la goulotte de sécurité. L'avion a reçu son billet de certification en février 2010 et a été accepté par la FAA en tant que LSA. MTOM comme UL 472,5 kg et comme US-LSA 560 kg. Moteur : Rotax 912UL/ULS/iS.

EKOLOT ul. Puzaka 18, • 38-400 Krosno • POLOGNE • Tél : +48 (0)13 / 4368897, Fax : +48 (0)13 / 4368897

biuro@ekolot.pl • www.ekolot.pl

FAI-ML

KR-030 TOPAZ



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
290	472,5	10,10	10,58	2 x 35	Rotax 912	80	2	240	200	65	6	10	IKCSP	-	-	-

ELECTRIC AIRCRAFT CORP

Randall Fishman a lancé cet avion à propulsion électrique sur le marché à la fin de 2012. L'avion dispose d'un rapport de finesse honnête de 20:1 ; il s'agit d'un avion propulsé par un moteur à combustion adapté à un groupe motopropulseur électrique qui est fabriqué sous contrat en Europe. Il s'agit d'un avion entièrement fabriqué en composite (fibre de carbone/mousse) avec une connexion à double poutre entre les ailes et la queue. ElectraFlyer-ULS est livré avec le moteur personnellement spécifié et testé par Fishman, l'électronique du contrôleur et les batteries LiPo. En plus du « standard », il y a une batterie « complète » disponible (une option de 5000 \$). L'avion est livré avec une hélice fixe à deux pales, mais une hélice en carbone repliable est une option. Batteries : 1 x 3,3 Standard, 2 x 3,3kWh en option.

ELECTRIC AIRCRAFT CORPORATION 118 Pine Street, Suite 3 • Cliffside Park NJ 07010 • USA • Tél : +1 561 / 351 1190
randall@electraflyer.com • www.electraflyer.com



FAI-ML

ELECTRAFLYER ULS



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
111	240	-	-	-	-	20	1	-	65	-	-	-	-	\$ 59 000	-	-

ELEKTRA SOLAR GMBH

Depuis 2008, la société allemande PC-Aero (plus tard Elektra Solar) et le fondateur et président Calin Gologan ont mis l'accent sur leurs capacités de conception dans le développement d'avions à propulsion électrique. L'objectif était de développer une famille complète d'avions électriques. Une maquette de cet avion a été présentée pour la première fois à AERO 2010 à Friedrichshafen. Il existe une version avec des cellules solaires sur les ailes appelée Elektra One Solar, qui est également disponible en version OPS (Optional Piloted System) et UAS (Unmanned Aircraft System). L'Elektra One est fabriqué à partir de fibres de carbone à la pointe de la technologie. Une durée de vol d'au moins 3 heures et une autonomie de 400 km peuvent être atteintes à l'aide de la propulsion électrique redondante et très efficace. Avec un faible niveau sonore de moins de 50 dB et une vitesse d'hélice de 1 400 tours par minute (RPM), l'avion vole silencieusement. L'avion appartient à la classe allemande LTF

ELEKTRA SOLAR GMBH Am Penzinger Feld 15 • 86889 Landsberg am Lech • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8361 9 22 65 84
info@elektra-solar.de • www.elektra-solar.com



FAI-ML

ELEKTRA ONE



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
200	320	10	13	-	Elektro	-	1	-	89	-	-	-	-	-	-	-

ELEKTRA SOLAR GMBH

Le biplace, la version agrandie de One, appelé Elektra Trainer, est le dernier produit de pointe de Calin Gologan pour le marché des entraîneurs et de l'éducation. L'avion biplace est un développement ultérieur de l'Elektra One Solar et a été optimisé pour le marché des avions d'entraînement légers. De faibles coûts d'exploitation, des émissions de CO2 quasi nulles et la maintenance la plus simple rendent cet avion unique dans le domaine des avions électriques. La version biplace d'entraînement est entièrement en composite et est équipée d'un train d'atterrissage fixe. Certification CS-LSA poursuivie.

ELEKTRA SOLAR GMBH Am Penzinger Feld 15 • 86889 Landsberg am Lech • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8361 9 22 65 84
info@elektra-solar.de • www.elektra-solar.com



FAI-ML

ELEKTRA TRAINER



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
400	600	-	14,5	-	HPD-50D	40kW	2	-	120	80	6,0	-	UL	-	-	-

ELLIPSE AERO

La société A2 a présenté son Ellipse Spirit en 2011. En 2022, la société a changé de nom pour devenir Ellipse Aero. Ce biplace côte à côte tout en composite, doté d'une aile de forme elliptique, attire tous les regards avec ses extrémités d'ailes arrondies et ses aérofreins. Cet avion devrait atteindre une vitesse maximale de 254 km/h et de 230 km/h en croisière, tout cela en fonction d'une solution d'engrenage et du moteur utilisé. Il existe deux versions différentes de l'Ellipse : avec un train d'atterrissage fixe ou rétractable. Une version en kit est disponible. Moteurs : Rotax 912ULS, 912iS, 915iS.

ELLIPSE AERO S.R.O. U Hellady 697/4 • 140 00 Praha 4 • TCHEQUIE • Tél : +420 608 662 312

info@ellipse.aero • www.ellipse.aero

FAI-ML



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
272,5	600	9,48	8,00	100	Rotax	107	2	254	230	60	7,5	12,5	-	-	-	-

ELLIPSE

EMG X1 ERWIN AND MICHAEL GEITNER

Le X1 d'Erwin Geitner et de son fils Michael est nouveau dans l'index. Un avion ultraléger rapide (600 kg), à ailes d'épaule, avec une vitesse de croisière d'un peu moins de 300 km/h, entièrement réalisé en fibre de carbone. Cet avion agile et aérodynamiquement sophistiqué du sud de l'Allemagne est équipé du Rotax 915 iS comme moteur. Le sauvetage vient bien sûr de BRS.

EMG X1 ERWIN AND MICHAEL GEITNER Bernthalerstraße 3 • 92367 Pilsach • ALLEMAGNE • Tél : +49 0171-7267289, Fax : +49 0151-12712114
erwingeitner@aol.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
380	600	9,83	8,9	100	Rotax 915 iS	100		320	300	84	9		-	-	-	-

X1



EUROFLY

Le Minifox Evospeed est fabriqué par la société italienne Eurofly, et il appartient à la classe des avions de 120 kg. Il est sobre, essentiel et très fonctionnel. Ses ailes pèsent au total 9kg et sont amovibles. L'avion est donc idéal pour le transport avec une petite remorque. Le Minifox dispose d'un cockpit ouvert ou fermé. Une version électroélectrique est en cours de développement. Disponible en tant que Minifox Heavy avec 350 kg MTOM Moteur : Vitorazzi, Pollini.

EUROFLY SRL Via Brega • 36056 Vicenza Tezze sul Brenta • ITALIE • Tél : +39 0424 562381, Fax : +39 0380.315.8435
info@euroflyulm.com • www.euroflyulm.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
115	230	10,6	8,65	18	Polini	25	1	95	90	45	-	-	-	-	-	-

MINIFOX



EVEKTOR

L'Harmony LSA d'Evektor a été présenté pour la première fois à Aero 2011. Il est basé sur l'entraîneur certifié EASA JAR-VLA d'Evektor et s'appuie sur la bonne réputation de SportsStar. Il est doté d'ailerons et d'une gouverne de direction élargis pour une manœuvrabilité et une capacité de vent de travers améliorées. Les performances sont également favorisées par une nouvelle aile (avec ailettes) et une queue optimisées sur le plan aérodynamique, des pantalons de roue à grande vitesse et des carénages de fuselage. Le cockpit est plus large et plus long, offrant un espace de 1,18 m pour les épaules et un espace supplémentaire pour les jambes. Nos données se réfèrent à la version LSA, mais il existe également une variante européenne de l'ULM. Options de moteur : Rotax 912ULS/S/iS, 914UL2.

EVEKTOR-AEROTECHNIK A.S. Okruzni 234 • 29306 Bradlec • TCHEQUIE • Tél : +420 (0) 572 / 537 317, Fax : +420 (0) 572 / 537 910
sales@evektor.com • www.evektor.cz

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
311	600	-	9,25	120	Rotax 912 ULS	100	2	222	171	74	7,5	15	LSA	-	-	-

HARMONY UL/LSA



FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

En avril 2025, le fabricant a changé de propriétaire, appartenant désormais au groupe chinois Shang Gong sous le nom d'Icon. La série d'avions CT est en production depuis 1997 et plus de 2000 CT ont été livrés. La série CT est continuellement améliorée et raffinée. La série CT Super est le dernier modèle ultraléger qui combine un équipement de pointe avec une charge utile imbattable et un prix abordable. La charge utile est supérieure au poids à vide. La série CT Super est équipée de l'aviatique Garmin, d'un pilote automatique, d'un système de parachute d'urgence pour avion et de plusieurs moteurs. La version française est disponible avec 525kg MTOM. Moteurs de 80 à 115CV : Rotax 912, 912ULS, 912iS et 914UL.

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION GMBH Bertha-Benz-Str. 4 • 64625 Bensheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)36920 75301-0, Fax : +49 (0)3578 37335 69
info@flightdesign.com • www.flightdesign.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
289	472-600	9,98	8,59	130	Rotax 912UL	80, 100, 115	2	230	230	-	5	-	-	-	-	-

CT SUPER SERIES



FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

CTLS

Le CTLS 2020 est le modèle ultraléger le plus récent de la gamme CT, avec une masse maximale au décollage de 600 kg. Il est plus élégant et plus rapide, et a été conçu spécifiquement pour la catégorie des ultralégers de 600kg. Il offre de nombreuses caractéristiques qui améliorent le confort et les performances avec un poids à vide inférieur à 350kg entièrement équipé. Le CTLS est équipé d'une avionique Garmin G3X, d'un pilote automatique, d'un système de parachute de secours pour avion et d'un large choix de moteurs. Equipés de Rotax à injection, ils sont livrés en standard avec une compensation de CO2 jusqu'au premier TBO. Moteurs : Rotax 912S, 912iS et 914. Version française disponible avec 525kg MTOW.



FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION GMBH Bertha-Benz-Str. 4 • 64625 Bensheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)36920 75301-0, Fax : +49 (0)3578 37335 69
info@flightdesign.com • www.flightdesign.com

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
314	600	9,98	8,59	130	Rotax 912ULS/iS	100	2	230	230	-	5	-	S-LSA, VZ, BCAR S	€ 118 900	-	-

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

F2



En avril 2025, le fabricant a changé de propriétaire, appartenant désormais au groupe chinois Shang Gong. Vingt-cinq ans après le CT, en l'année 2019, Flight Design a introduit la série F Le nouvel avion est fabriqué à partir de carbone pré-imprégné et a été développé pour les nouveaux UL-, LSA et la classe FAR-23/CS23 pour VFR, NVFR et IFR. La société a introduit son MACCS - Modular Airplane Construction and Certification System. Cela signifie qu'une base d'avion peut accueillir plusieurs niveaux d'équipement, groupes motopropulseurs et différents nombres d'occupants. Le F2 est la version 2 places Ultralight / LSA et est livré avec l'avionique Garmin G3X, le pilote automatique et le système de parachute d'urgence de l'avion. Moteur : Rotax 912iS, 915iS. Aviation et Pilote n°593 – Juin 2023



FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION GMBH Bertha-Benz-Str. 4 • 64625 Bensheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)36920 75301-0, Fax : +49 (0)3578 37335 69
info@flightdesign.com • www.flightdesign.com

CERT.-A

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
290	600	11,1	9,87	130	Rotax 912iS	100	2	245	230	-	6	17	-	-	-	-

FLYER INDUSTRIA AERONAUTICA

F600 NG

Le SS brésilien a été suivi par cet F600 NG, l'ainé ayant accumulé quelque 40 000 heures de vol avant d'inspirer cet ailes hautes solide et tout métal dont le capot abrite un Rotax 912 de 100 ch.

FLYER INDUSTRIA AERONAUTICA Rodovia Virginia Viel Campo • SP, 13172-220 Dall'Orto • BRESIL • Tél : +55 (0)19 3303-3850
flyer@flyer.com.br • www.flyer.com.br



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
350	600	10,8	9,75	-	Rotax 912ULS	100	-	220	210	72	5,6	-	-	\$ 103 000	-	-

FLYING LEGEND

TUCANO REPLICA

Flying Legend a d'abord présenté la réplique du Tucano à AERO 2011 en Allemagne, mais a rapidement commencé à présenter l'avion à l'étranger, le présentant pour la première fois au Brésil, au salon EAA Oshkosh en 2014 et en Asie. Le Tucano Replica italien est un avion robuste en kit/RTF entièrement fabriqué en aluminium doté d'un engrenage rétractable et de la possibilité d'installer une hélice à pas variable et une variété de moteurs modernes ainsi qu'une turbine PBS. La version prête à voler est fabriquée sur demande et s'appelle LSA ; un bâtiment assisté par l'usine en Italie et aux États-Unis disponible. En 2015, la version E-LSA de l'avion avec train fixe, hélice fixe et Rotax 912ULS a été présentée. Options de moteur : Rotax 912ULS, Rotax 914, 915 / 916iS, 912 réglé avec 120-140 CV et avec turbine PBS (entraîneur militaire).

FLYING LEGEND SRL Contrada Balchino Zona Industriale • 95041 Caltagirone • ITALIE • Tél : +39 0933 1895185
flyinglegend.marketing@gmail.com • www.flyinglegend.it



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
360	595	10,0	8,41	84	Rotax 912ULS	100	2	240	220	75	5,5	-	-	-	-	-

FLYLIGHT AIRSPORTS

NYNJA

Le Nynja a été mis au point en collaboration avec l'importateur anglais Flylight qui avait déjà contribué à faire le succès du Skyranger Swift de la société Best Off. L'appareil reprend le même mode de construction tubes et toile mais ajoute des éléments en plastique pour couvrir le fuselage. Cet habit nouveau améliore les performances et facilite la maintenance. Le Nynja est le représentant de la série tout en constituant son haut de gamme grâce à son équipement de base plus riche que celui du Swift 2. La MTOW est portée à 500 kg pour la version LS (Light Sport). Le prix du kit comprend un Rotax 912 ou 16000 euros sans le moteur. Le Rotax 912 ULS est en option.

FLYLIGHT AIRSPORTS LTD Sywell Aerodrome, Sywell • Northamptonshire NN6 0BT • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1604 / 494459, Fax : +44 (0)1604 / 495007
info@flylight.co.uk • www.flylight.co.uk

FAI-ML



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
266	472,5	14	8,7	50	Rotax 912	80	2	210	175	64	-	-	-	-	€ 17 400	-

FOXCON AVIATION

Le Terrier 200 est un concept australien composite sous vide (sandwich), qui allie faible masse et haute résistance. Le biplace est facile à voler, économique et la maintenance est réduite. Les volets raccourcissent les distances de décollage et d'atterrissage. Le moteur Subaru est la motorisation d'origine. La croisière s'établit à 110 nœuds moyennant une consommation de 13-14 l/h. Le kit avancé est terminé en 300 heures. Le siège est une banquette qui peut être convertie en lit (200 x 105 cm) en moins d'une minute. Des flotteurs sont disponibles. Prix prêt à voler 75000 dollars australiens, 49500 en kit. Subaru EA81, Lycoming IO-233, Rotax 912ULS en génériques.

FOXCON AVIATION & RESEARCH PTY LTD 291 Gromleys Road, Seaforth QLD • Mackay 4741 • Queensland • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)7 / 49 590 252, Fax : +61 (0)7 / 49 590 252
Aviation@Foxcon.com • www.foxcon.com

US-LSA



TERRIER 200

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
340	600	-	8,7	88	Subaru EA 81	100	2	220	200	55	7,5	14	-	\$ 78 000	\$ 52 000	-

G1 AVIATION

À l'origine, cette version du G1 français est apparue pour la première fois à AERO 2010. Aujourd'hui, il est nommé G1-D600 pour le marché allemand. Il dispose d'une nouvelle aile avec des générateurs de vortex au lieu de lattes et de fentes, pour assurer une meilleure maniabilité à basse vitesse. Les ailes sont en 20 minutes repliables et l'avion est ensuite remorquable sur la voie publique. Lors du fly-in de Blois 2010, la société a également lancé un nouveau système d'échappement plus silencieux pour les moteurs Rotax 912. Une version prête à voler et une version en kit sont disponibles. À partir de 2013, le crochet de remorquage du planeur peut être commandé. Le G1-D600 est certifié UL depuis 2023 en Allemagne. Les versions françaises sont de 525KG MTOM. Options de moteur : Rotax 912UL/ULS, Zonsen 80-100PS. Aviation et Pilote n°567 – Avril 2021



G1 AVIATION 360, rue Pierre Georges Latecoere-Aerodrome de Gap Tallard • 05130 Tallard • FRANCE • Tél : +33 (0)4 88 03 80 37, Fax : +33 (0)4 88 03 80 36
contact@g1aviation.com • www.g1aviation.com

FAI-ML



G1 / D600

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
293	525	14,27	9,91	2x35	Rotax 912 S	100	2	165	165	50	5	16	-	-	-	-

GOLDEN AVIO

Golden Car est une entreprise italienne bien connue dans le domaine de l'automobile et de l'aviation pour la fabrication de composants et de prototypes. Avec l'achat à Stelio Frati des droits sur la F30, elle est devenue un constructeur à part entière. Le nom rend hommage au Ferrari F40, et pour cause, car ce monoplane entièrement métallique avec engrenage rétractable est très rapide : 260 km/h avec un Rotax de 100 ch. Le prix prêt à voler d'un F30 RG est d'environ 95 000 euros, mais le Brio, la version à pignon fixe moins chère dont le prix est ici, est également vendue en kit ; il a reçu la certification allemande et française en 2011 pour FG et en 2015 pour RG.

GOLDEN AVIO SRL Via Cesare Battisti, 66 • 12030 Caramagna • Piemonte CN • ITALIE • Tél : +39 0172 / 89062, Fax : +39 0172 / 89521
info@golden-car.it • www.f30fly.com

FAI-ML



F30 ULM/KIT

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297	472,5	10,6	8,6	95	Rotax 912 S	100	2	215	200	65	5,6	-	UL	-	-	-

GROPPO AVIAZIONE

The G70 is the newest aircraft from Groppo Aviation - G70 stands for Nando Groppo and his age at the aircraft presentation in 2017. It is since AERO 2018 DULV certified in Germany (ias a 600kg European Ultralight class) and is in serial production. The G70 is a side-by-side two-seater airplane of full metal construction, and like other Groppo models, it is fitted with a (fast) folding wing system. G70 cruises at 190 kmh (~100 Kts), which, combined with a fuel capacity of 100 l, makes the G70 an excellent cross-country machine, said Nando Groppo. From 2022 a special „H“ version for handicapped pilots is available and since 2023 the Trainer G70 version is also available without the wing folding option. Engines: Rotax 912, 912ULS, 912iS, 914, 915iS

GROPPO AVIAZIONE S.R.L. Strada Provinciale 4 • 27030 Mezzana Bigli (PV) • - • ITALIE • Tél : +39 0384 / 88097, Fax : +39 0384 / 88097
info@groppo.it • www.groppo.it



G70

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297,5	600	10,68	8,90	100	Rotax 912iS	100	2	-	190	-	4	-	-	-	-	-

GROPPO AVIAZIONE

Il s'agit du plus jeune bébé de Groppo Aviazione, qui a fait ses débuts à AERO 2025 en Allemagne. La version busch de la G70 a échangé la roue avant avec la roulette de queue, a reçu de nouveaux pneus « gros » et s'appelle maintenant G70 Enduro. À ses débuts, il a été très favorablement accueilli par le public d'AERO. Groppo Aviazione est l'un des rares constructeurs européens d'UL à proposer l'ensemble de sa gamme d'avions « prêts à voler » et en kits. Comme la G70, les options de la G70 Enduro ont été élargies ; il comprend désormais différents moteurs Rotax, une nouvelle hélice à pas variable, un cockpit entièrement en verre et un crochet de remorquage. Moteurs : Rotax 912ULS, 912iS, 915iS.

GROPPO AVIAZIONE S.R.L. Strada Provinciale 4 • 27030 Mezzana Bigli (PV) • - • ITALIE • Tél : +39 0384 / 88097, Fax : +39 0384 / 88097
info@groppo.it • www.groppo.it



G70 ENDURO

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
600	600	8,9	105	105	Rotax 912iS	100	2	-	190	77	-	-	-	€ 121	-	-

GROPPO AVIAZIONE

Introduit en 2009 en tant que taylor dragger tandem biplace à ailes hautes, le Trail (anciennement Trial) est également disponible avec un train tricycle depuis avril 2011. Il est construit autour d'un cadre spatial en acier au chrome-molybdène, avec des ailes qui se replient pour permettre de le suspendre facilement. Il est équipé de roues tundra pour une utilisation sur terrain accidenté et est livré en standard avec le Rotax 912 de 80 ch présenté ici (Jabiru 2200 de 85 ch en option). Le prix comprend des instruments analogiques, des freins différentiels et un frein de stationnement. Proposé en prêt à voler ou en kit, il a été certifié ULM en Allemagne en 2011 ; certifié au Royaume-Uni. Moteurs : Rotax 912S, 914.

GROPPO AVIAZIONE S.R.L., Strada Provinciale 4 • 27030 Mezzana Bigli (PV) • - • ITALIE • Tél : +39 0384 / 88097, Fax : +39 0384 / 88097
 info@groppo.it • www.groppo.it

FAI-ML



TRAIL

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
340	600	10,20	8,51	50+50+5	Rotax 912	80	2	210	170	-	6	-	-	€ 48 300	€ 18 900	-

GRYPHEN

Le Catalina NG est un avion amphibie biplace et trois axes, fabriqué principalement en matériaux composites, notamment en fibre de carbone et en fibre de verre. Présenté pour la première fois au salon AERO 2010 à Friedrichshafen, en Allemagne, il est doté d'un train d'atterrissage tricycle rétractable électriquement et de flaperons Junkers à commande électrique. Moteur : Rotax 582.



GRYPHEN Via Lavariano, • 33050 Mortegliano UD • ITALIE • Tél : +39 0432 126 1726

info@gryphen.it • gryphen.it

FAI-ML



CATALINA NG

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
292	550	12,60	9,47	50	Rotax 582	64	2	150	135	63	4,5	18	-	-	-	-

GRYPHEN

Fly Synthesis a mis fin à son activité en 2023. Un nouvel investisseur a repris l'entreprise en 2024 et a changé le nom en Gryphen Aircraft. Une nouvelle version du célèbre modèle Storch a été présentée à AERO 2025 en Allemagne. Gryphen dit qu'il s'agit d'un avion entièrement nouveau, mais son design ressemble toujours indéniablement au Storch original introduit en 1990. Le Storch se décline en plusieurs modèles différents : CL, HS, S. Le Storch est aujourd'hui une structure entièrement composite et possède des ailes à haubans. Une excellente visibilité grâce aux grandes surfaces vitrées et une manipulation conviviale sont les caractéristiques de marquage de tous les modèles. Vitesse de croisière à 200 km/h, autonomie jusqu'à 9000 km. Moteur : Rotax 912ULS 2.



GRYPHEN Via Lavariano, • 33050 Mortegliano UD • ITALIE • Tél : +39 0432 126 1726

info@gryphen.it • gryphen.it

FAI-ML



STORCH

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	600	11,7	8,70	2x50	Rotax 912 UL	100	2	205	200	674	5,0	-	DHV / DULV	-	-	-

GRYPHEN

Cet avion à l'allure attrayante a été dévoilé au salon AERO 2009 par Fly Synthesis. Ce monoplan à aile haute combine une aérodynamique avancée et des matériaux modernes et est vendu depuis 2024 sous le nom de Gryphen Aircraft. La structure est principalement en fibre de carbone et le fabricant déclare : « Le Syncro n'est pas seulement un avion léger, c'est une déclaration de sophistication aérodynamique ». Selon le constructeur, le Syncro a une vitesse de 272 km/h et une autonomie de plus de 1200 km plus une réserve de 30 minutes. Moteurs : Rotax 912 ULS, 912 iS.



GRYPHEN Via Lavariano, • 33050 Mortegliano UD • ITALIE • Tél : +39 0432 126 1726

info@gryphen.it • gryphen.it

US-LSA



SYNCRO

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
300	600	10,54	10,4	130	Rotax 912iS	100	2	295	250	73	6,5	16	-	-	-	-

GRYPHEN

Fly Synthesis n'utilise que les moteurs Rotax pour ses avions haut de gamme ; pour un biplace côte-à-côte sophistiqué à aile basse, fabriqué en composite de fibre de carbone. Le cockpit spacieux offre une superbe vision et rend le vol confortable ; Les qualités de vol sont remarquables. La roue avant est orientable. Nos caractéristiques techniques se réfèrent à la variante européenne UL-GF10-30 avec pignon fixe et croisière à 200 km/h. Il existe deux autres versions sophistiquées avec des moteurs rétractables appelées Texan : GTR40 (croisière à 250 km/h) et Texan GR40 (croisière à 220 km/h). Moteurs : Rotax 912ULS/iS pour le modèle UL de base GF10-30, Rotax 915iS pour GTR40, Rotax 912iS pour GR40.



GRYPHEN Via Lavariano, • 33050 Mortegliano UD • ITALIE • Tél : +39 0432 126 1726

info@gryphen.it • gryphen.it

US-LSA



TEXAN

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
355	600	11,8	8,60	130	Rotax 912 iS	100	2	250	200	74	6	16	Italy	-	-	-

HB FLUGTECHNIK

A l'origine, HB Flugtechnik était spécialisé dans la maintenance des avions légers. Avec l'Amigo, Heino Brditschka a prouvé une fois de plus qu'il était un constructeur hors pair. Le fuselage, très spacieux, est construit en tubes d'acier soudés. L'aile est en bois entoilé. Les saumons «Dornier» coupés à 45° sont une signature de la marque car son Alfa, avion en kit, en est également pourvu.

HB FLUGTECHNIK GMBH Kiebach 2a • A-4491 Hofkirchen • AUTRICHE • Tél : +43 (0)7225 - 20580, Fax : +43 (0)7225 - 7332
 info@hb-flugtechnik.at • www.hb-flugtechnik.at

FAI-ML



HB 208

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
300	550	11,8	9	60	Rotax 912/912 S	80/100	2	180	170	55	5	12	-	€ 65 000	€ 16 500	-

HUMBERT AVIATION

L'un des plus anciens ULM français, le Moto du Ciel est un biplace biplace à pousoir. Il a un fuselage en tube d'acier soudé à cadre ouvert et des ailes en tôle d'aluminium, collées à un noyau en mousse. Avec un Rotax de 100 ch à l'arrière, il peut être utilisé pour la pulvérisation des cultures. Options de motorisation : Rotax 912UL et 912ULS.

HUMBERT AVIATION 1 rue du Menil • 88160 Ramonchamp • FRANCE • Tél : +33 (0)3 29 25 05 75, Fax : +33 (0)3 29 25 98 97
 contact@humbert-aviation.com • www.humbert-aviation.com

FAI-ML



MOTO DU CIEL 912

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
240	450	17,4	11,3	2x30	Rotax 912	80	2	150	120	60	6	12	-	-	-	-

HUMBERT AVIATION

Voici la version la plus performante du Tetras, dépouillée d'une certaine capacité de brousse au profit de la finesse et de l'autonomie. Dédiée aux grands amateurs de cross-country, elle est également disponible en version CS avec train d'atterrissage de brousse et en version CT-S avec train d'atterrissage tricycle. Versions : B – CS – CSL – CSR – CTS. Moteur : Rotax 912UL, 912ULS Aviation et Pilote n°571

HUMBERT AVIATION 1 rue du Menil • 88160 Ramonchamp • FRANCE • Tél : +33 (0)3 29 25 05 75, Fax : +33 (0)3 29 25 98 97
 contact@humbert-aviation.com • www.humbert-aviation.com

FAI-ML



TETRAS 912 CSL

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
260	472,5	14,7	9,5	60	Rotax 912 S	100	2	210	180	60	6,5	11	-	-	-	-

I.C.P.

Le Savannah est un avion STOL dans son concept, mais avec des ambitions de machine de voyage. Il permet aux pilotes d'atterrir sur des surfaces non préparées. Le constructeur italien propose le Savannah « prêt à voler » et en kit. Le Savannah est l'épine dorsale du portefeuille ICP – des centaines de Savannah volent dans le monde entier. L'appareil – d'une construction entièrement métallique – est un avion extrêmement polyvalent, disponible avec train tricycle ou classique, mais aussi sur flotteurs ou skis. Ressemblant plutôt à un Zenair CH701 allégé, le STOL Savannah italien est disponible en variantes S et SR. Le SR a fait l'objet d'une refonte complète en 3D en 2024 et est également disponible en version « école de pilotage » propulsée par un Rotax 912ULS. Des moteurs plus puissants seront bientôt proposés pour le Savannah SR. L'homologation allemande avec 600 kg MTOM et l'homologation française avec 525 kg MTOM sont déjà disponibles.

ICP SRL S.P. 16, Km 15,150 • 14022 Castelnuovo Don Bosco(AT) • ITALIE • Tél : +39 011 9927503, Fax : +39 011 / 9927266
 info@icp.it • www.icpaviazione.it

FAI-ML



SAVANNAH

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
286	450	12,87	9,0	72	Rotax 912	80	2	198	179	49	4,5	14	S-LSA, VZ, BCAR S	€ 42 000	€ 15 000	-

I.C.P.

ICP a présenté la Ventura à AERO 2016. Le Ventura est construit dans la tradition de l'ICP en tant qu'avion entièrement métallique avec des ailes hautes (haubanées). ICP a l'intention de placer cet avion non seulement sur les marchés européens, mais aussi sur tous les marchés étrangers. Bien que l'avion ressemble à tous les autres modèles ICP, il s'agit d'une conception vierge. La cabine est devenue beaucoup plus large et plus spacieuse. Il mesure 125 cm/50 pouces et peut accueillir 2, 3 ou 4 passagers, selon la certification (MTOW 600-UL/750-VLA/800kg-Experimental). En 2024, la version taildragger a été introduite. Même le compartiment moteur peut accueillir une variété de moteurs dans les gammes de puissance de 100 à 180 CV. Options de moteur : Rotax 912ULS, 915iS, 916iS, Lycoming. O-320.

ICP SRL S.P. 16, Km 15,150 • 14022 Castelnuovo Don Bosco(AT) • ITALIE • Tél : +39 011 9927503, Fax : +39 011 / 9927266
 info@icp.it • www.icpaviazione.it

FAI-ML



VENTURA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
360	600-800	-	-	-	Rotax 915iS	100-150	2-4	-	-	-	-	-	-	-	-	-

IBIS AIRCRAFT

Créée en 1990, l'entreprise colombienne Ibis est spécialisée dans les ULM tout métal, suffisamment robustes pour pouvoir fréquenter en toute sécurité les pistes aventureuses. Le G-700 fait penser au célèbre Cessna 150, le marché européen ULM a conduit le fabricant à porter la MTOW à 450 kg pour les certifications LFT-UL de 2003 et JAR VLA. L'homologation allemande permet à cet appareil de voler en Allemagne. Essai Aviation et Pilote n°577

IBIS AIRCRAFT S.A. Calle 13 A No. 100-35, Oficina 201 • Cali - Valle del Cauca • Valle del Cauca • CO-LOMBIE • Tél : +57 (0)2 681 44 33
julianospinas@hotmail.com • www.ibis-aircraft.com

US-LSA

MAGIC GS-700



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	570	12,48	8,85	75	Rotax 912 S	100	2	195	185	57	5	17	-	-	-	-

ICARUS FOUNDATION

La Fondation Icarus en Roumanie est une organisation sportive et culturelle dédiée à la promotion de l'aviation et elle comprend un aéroclub où des personnes passionnées avec une expérience de toute une vie dans l'industrie aéronautique ont construit un certain nombre d'avions ultralégers. Le plus récent est présenté ici, le F99 Rambo, un biplace à aile haute utilisant une construction entièrement métallique. Conçu par M. Fendrihan, il roule à 200 km/h. L'entreprise a commencé à construire un nouveau modèle, le F109, destiné aux marchés européens et LSA : aile basse, tout métallique, haute performance, biplace.

ICARUS FOUNDATION Ficusului Blvd. 44 • 095674 Bucharest • ROUMANIE • Tél : +40 (0)74 / 457 8160

airsport99@hotmail.com • icarusclub.tripod.com/en/

F99 RAMBO



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	Rotax 912ULS	100	2	-	200	-	-	-	-	-	-	-

ICON AIRCRAFT

L'A5, un LSA amphibie, fait vraiment tourner les têtes, à tel point que la presse automobile l'a qualifiée lors de sa présentation comme « sexy comme une voiture de sport ». L'A5 est construit à partir de composites de fibre de carbone et les ailes pivotent pour se replier (manuellement), parallèlement au fuselage pour le transport. L'exemption a permis à la MTOW de l'A5 d'augmenter à 762 kg (1 680 lb). En 2024, une autre augmentation du MTOW à 1 570 livres a été annoncée ainsi que l'intention de certifier l'A5 dans la catégorie primaire. La production en série a débuté en 2016. En 2024, Icon Aircraft a été placé sous la protection de la procédure du chapitre 11 (dépôt de bilan avec période de continuation). Plus tard la même année, le tribunal de commerce a approuvé la vente des actifs à un nouveau groupe d'investissement d'origine chinoise. Options de moteur : Rotax 912iS Sport.

ICON AIRCRAFT 12511 Beatrice St • Los Angeles CA 90066 • USA • Tél : +1 424 / 201 3505

info@iconaircraft.com • www.iconaircraft.com

US-LSA

A5



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	712	-	10,61	76	Rotax 912iS	100	2	176	-	83	-	15-25	-	\$ 410	-	-

IDEA AIRCRAFT

Idea, une entreprise hongroise, a présenté cet hydravion pour la première fois à AERO 2010 à Friedrichshafen. De conception à aile haute avec une hélice propulsive, il sera construit en versions biplaces et triplaces. Le biplace rentrera dans la catégorie LSA, le trois places appartient à la catégorie Expérimental. Le fuselage est doté de flotteurs de style Domier de 2,5 m de large qui, avec les ailes amovibles, le rendent facilement remorquable sur la route. Des groupes motopropulseurs jusqu'à 140 ch peuvent être installés. Le 3 places coûtera + 20 000€.

IDEA AIRCRAFT CO Gozon L. Str. 11 • 3533 Miskolc • HONGRIE • Tél : +36 (0)30 / 206 59 53, Fax : +36 (0)46 / 41 19 90
mail@ideaircraft.eu • www.ideaircraft.eu

US-LSA

HYDROPTERON



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
360	560	12,47	10,9	50	Rotax	115	2	220	170	73	3	10-12	-	-	-	-

INFINITUS AERO

Infinitus Aero, anciennement connu sous le nom de Bader Aero, est une entreprise d'aviation basée en Australie qui vise à produire commercialement le premier avion de sport léger électrique australien, l'E22 Spark, pour le marché de la formation au pilotage. L'entreprise basée en Australie du Sud affirme avoir obtenu un accès à une technologie de batterie de pointe sur le marché mondial et s'est associée à un intégrateur de batteries lui aussi australien pour configurer l'E22 Spark. Autonomie estimée : 1 heure avec 30 minutes de réserve. Moteur : moteur E, 100 kW

INFINITUS AERO 6 Coongie Avenue • Edwardstown, SA • AUSTRALIE • Tél : +61 1300 359 476

infinitus.aero

E22 SPARK



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
	600					130	2		160				-	-	-	-

INNOVIATION S.R.L.

Le FX1 italien est un avion UL de 4ème génération, fabriqué en carbone, et il a un long héritage, avec des racines dans le succès européen UL JetFox - très populaire au cours des dernières décennies. Cette nouvelle FX1 a été conçue à l'aide de la conception assistée par ordinateur (CAO) et a été soigneusement conçue pour optimiser tous les aspects d'une configuration déjà éprouvée. Conçu par Alfredo Di Cesare, il intègre de nombreuses améliorations et raffinements provenant des connaissances et de l'expérience de travail avec des conceptions similaires, et d'une compréhension claire des préférences des pilotes d'avions de sport d'aujourd'hui. L'avion est doté d'une structure en cage en tube d'acier sur laquelle sont fixées des peaux aérodynamiques en fibre de carbone. La cabine spacieuse est dominée - pour les avions UL d'aujourd'hui - par un emplacement inhabituel du moteur dans une nacelle située au-dessus de l'aile haute. Moteur : Rotax 912ULS.

INNOVIATION S.R.L. via Brenta 19 • 64013 Corropoli • ITALIE • Tél : +39 389-2408723

info@innovaviation.com • www.innovaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	600	11,42	8,45	88	Rotax 912 ULS	100	2	215	170	60	3,5	16	-	-	-	-



FX 1 LSA

JABIRU AIRCRAFT

L'avion Jabiru J170, appelé par Jabiru « L'ouvrier », a été développé comme un avion d'entraînement plus grand à tous les niveaux. Il dispose d'un cockpit plus large, d'une cabine plus haute et de plus d'espace pour les jambes. Des ailes plus longues que le J160 et des winglets lui confèrent plus de stabilité et une vitesse de décrochage plus faible, ainsi qu'un décollage et un atterrissage plus courts. Il a été conçu pour répondre à la catégorie des avions de sport américains et aux normes avancées de Transports Canada sur les ultra-légers. D'autres versions de la J170 sont également disponibles dans plusieurs pays d'Europe. Certains sont disponibles en tant qu'avions construits en usine. Moteur : Jabiru 2200 GEN4.

JABIRU AIRCRAFT PTY PO Box 5792 • Bundaberg West 4670 • Queensland • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)7

/ 4155 1778, Fax : +61 (0)7 / 4155 2669

info@jabiru.net.au • www.jabiru.net.au

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
315	600	9,56	9,66	135	Jabiru 2200	80	2	240	185	72	-	16	S-LSA, BCAR S	-	-	-



JABIRU J-170D

JABIRU AIRCRAFT

Tout comme le J-250 est le J-450 du marché américain moins deux sièges, le J-230 est le J-430 du marché britannique avec un énorme espace pour les bagages à la place de ses sièges arrière. Le résultat est impressionnant : un avion six cylindres de 120 ch homologué SLSA avec un rapport de finesse de 15:1, une autonomie de 1500 km et une vitesse de croisière confortable de 210 km/h. De plus, ce modèle a été certifié pour le vol de nuit. Comme tous les modèles Jabiru, il peut être porté prêt à voler ou en kit. Moteur : Jabiru 3300 GEN4.

JABIRU AIRCRAFT PTY PO Box 5792 • Bundaberg West 4670 • Queensland • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)7

/ 4155 1778, Fax : +61 (0)7 / 4155 2669

info@jabiru.net.au • www.jabiru.net.au

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
360	600	9,49	9,58	135	Jabiru 3300	120	2	240	210	70	6	23-29	S-LSA	-	-	-



JABIRU J230-D

JH AIRCRAFT GMBH

Ce séduisant appareil construit en Allemagne fut présenté en 2017. C'est bien sûr au Corsair de la Seconde Guerre mondiale auquel on pense quand on découvre ce monoplace de la catégorie allemande LL des 120 kg, ou l'équivalent ULM pour la France ou l'Angleterre. Le Corsair de JH Aircraft est moderne, en composite Aramide/carbone. Cet ailes basses sera d'abord disponible sous forme de kits (Basic et Advanced) puis viendra une version prête à voler. A partir de 2023, une version électrique sera également proposée avec une motorisation à 20-30 ch. Moteur : Verner Scarlett 3VW, HPD16/HPD20 electro.

JH AIRCRAFT GMBH Waldweg 15 a • 21614 Buxtehude • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)178 78 15 100

info@jh-aircraft.de • www.jh-aircraft.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
120	250	10	7,5	-	Verner Scarlett 3 VW	82	-	200	168	-	-	-	-	-	€ 31 900	-



CORSAIR/E-MOTION

JINGMEN AVIATION TECH CO LTD

L'A2C a été conçu et réalisé par Chine Avionics Institut (Institut 605), fondé au début des années 90. C'est un hydravion ULM, qui a acquis la CAAC TDA le 18 juillet 2003, PC en 2004. Il est connu pour sa grande capacité de charge, être économique, sûr et fiable. Il est largement utilisé dans les domaines de la désinsectisation, l'agriculture, la pêche, l'aviation sportive, la photographie aérienne, la communication et le sauvetage.

JINGMEN AVIATION TECH CO LTD No.8 Aviation Road, Jingmen, Hubei, China • 448035 Jingmen •

CHINE • Tél : +86 (0)724 2328579, Fax : +86 (0)724 2328419

hk6052007@163.com • www.svri.avic.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
316	520	19,79	11,28	41	Rotax 912 A2	80	3	120	80	62	1,83	13	-	-	-	-



A2C ULTRA SEAPLANE

JMB AIRCRAFT

Le Stampe SV4 est une réplique UL/ Light Sport du légendaire Stampe-Vertongen SV4b des années 1930. Le constructeur belge Ultralight Concept a redessiné la structure de l'avion et a mis sur le marché le Stampe SV4-RS ressuscité en 2016. Depuis 2024, le Stampe fait partie de la société JMB. Selon le constructeur, l'avion a été développé à partir de zéro pour 472,5 et 600 kg MTOM. Afin de se conformer aux normes de certification de l'UE, l'EW a été réduit de 560 kg à 295 kg, en conservant les dimensions extérieures identiques à celles de l'original. Options de moteur : Rotax 912/ULS



JMB AIRCRAFT S.R.O Nadrazni 635 • 56501 Chocen • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)725 182 459 , Fax : +420 (0)755 253 133
pr@jmbaircraft.com • www.jmbaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297	472,5	-	8,4	-	Rotax 912/ULS	-	2	170	130	57	-	-	-	-	-	-



STAMPE SV4

JMB AIRCRAFT

Le VL-3 est devenu une étape importante dans le monde de l'aviation UL. Au fil du temps, cette construction composite, biplace appartenant aux frères belges Guisset, n'a cessé d'être améliorée et modernisée. Au fil du temps, le pignon fixe a été modifié et la version RG avec engrenage rétractable a été introduite, ce qui est maintenant la norme. La preuve de sa capacité de vitesse était plusieurs records de vitesse, établis presque chaque année. Avec les Rotax 915iS et 916iS, l'avion est devenu encore plus rapide. En 2023, la turbine VL-3 a été présentée. La vitesse et l'autonomie n'ont cessé d'augmenter au fil du temps, et l'intérieur a été modernisé. Aujourd'hui, la vitesse maximale avec un Rotax 916 iS dépasse les 200 KTS. Moteur : Rotax 912 ULS/iS, 915 iS, 916iS, turbine Turbotech. Aviation et Pilote N°587 – Décembre 2022



JMB AIRCRAFT S.R.O Nadrazni 635 • 56501 Chocen • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)725 182 459 , Fax : +420 (0)755 253 133
pr@jmbaircraft.com • www.jmbaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
340	600	9,77	8,44	120	Rotax 914	115	2	380	305	65	8	-	-	-	-	-



VL-3 / RG

JUNKERS FLUGZEUGWERKE AG

Junkers a présenté pour la première fois l'A50 Junior en 2021 avec un moteur Rotax à AERO Friedrichshafen en 2021 et une version modifiée de l'Heritage A50 au look vintage et équipée d'un moteur Verner en 2024. L'A50 biplace à cockpit ouvert est fabriqué en aluminium ondulé comme les avions Junkers d'époque. L'A50 Junior, dont l'homologue historique a volé pour la première fois en 1929, est propulsé par une 912 iS à injection de carburant Rotax de 100 ch (74 kW) et la version Heritage est équipée du moteur en étoile Verner 124 CV au look old-school. L'A50 a reçu une version moderne de l'ancien train d'atterrissage rigide. Un système complet de sauvetage balistique est également installé. En croisière, l'avion à aile basse à cockpit ouvert doit atteindre environ 100 kt (190 km/h) et brûler 4 gallons US par heure. (15 litres/h). La vitesse de décrochage est inférieure à 45 kt (80 km/h). Moteur : Rotax 912iS, Verner Scarlett 7U 124HP



info@junkersaircraft.com • junkersaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
371	600	-	9,84	120	Rotax/Werner	100	2	-	155	76	-	15	-	€ 250 000	-	-



A50

JUNKERS FLUGZEUGWERKE AG

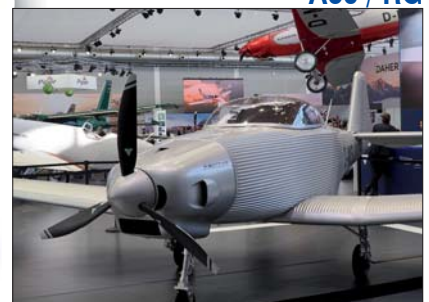
Le Junkers A60 ressemble beaucoup à l'A50 Junior, ressemblant à une autre variante de l'aile basse, mais avec des sièges côte à côte au lieu d'un arrangement en tandem et éventuellement avec une cabine fermée. L'A60 RG est équipé d'un train d'atterrissage escamotable. Techniquement, le Junkers A60 utilise de nombreuses pièces A50 Junior. Les ailes extérieures sont identiques mais ont une section centrale plus large. La queue de l'avion provient également de l'A50. Le fuselage est plus large que dans le biplace. Si le cockpit côte à côte ouvert de l'A60 est trop venteux, vous pouvez également obtenir une verrière fermée. Le vol inaugural du Junkers A60 a été effectué en 2023. Moteur : Rotax 912iS, 130HP Edge Performance.



JUNKERS FLUGZEUGWERKE AG Birkenstrasse 105 • 9443 Widnau • SUISSE • Tél : +41 0) 71 566 4600

info@junkersaircraft.com • junkersaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
381	600	-	10,25	-	Rotax 912iS	100	2	208	160	-	-	16	-	-	-	-



A60 / RG

JUNKERS PROFLY FRANCE

L'importateur français de Junkers, en plus d'importer d'Allemagne le Banjo orienté vers le vol plané, fabrique également ce séduisant ULM de construction classique en bois et tissu. Les ailes sont fixées à l'aide de quatre broches, ce qui permet de les retirer facilement. La plage de vitesse est particulièrement appréciable, allant d'un décrochage à 59 km/h à une vitesse de croisière maximale de 220 km/h (la ligne rouge est à 250 km/h), ce qui en fait un avion STOL avec une véritable capacité de franchissement. De plus, grâce à sa construction légère en bois, la charge utile est généreuse. Moteurs : Rotax 912/ULS.



JUNKERS PROFLY FRANCE Aerodrome de Haguenau 18 rue St-Exupery • 67500 Haguenau • FRANCE • Tél : +33 09 81 06 34 56, Fax : +33 388 935977
junkerspro@bbox.fr • www.junkersprofly.fr

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
270	472,5	10,74	8,2	2 x 55	Rotax 912S	100	2	250	220	59	-	-	-	€ 55 000	-	-



JUNKA UL

KITFOX AIRCRAFT

Il s'agit du dernier membre de la légendaire famille Kitfox. Sa bonne capacité de décollage court, ses caractéristiques de vol agréables, sa charge utile relativement élevée et son aile pliable en ont fait l'un des kits d'avions légers les plus populaires. Il a été vendu dans 42 pays, enregistrant environ 1M+ d'heures de vol sans, à la connaissance du constructeur : un seul incident structurel. Sur son marché domestique, le Kitfox est principalement vendu sous forme de kit (le prix exclut le groupe motopropulseur) mais vous pouvez l'acheter assemblé aux États-Unis en tant que SLSA et dans plusieurs pays européens, d'où notre prix en euros pour les exemplaires prêts à voler. Moteurs : Rotax 912ULS, 912iS, 914UL.

KITFOX AIRCRAFT LLC 123 Airport Way, PO Box 997 • Homedale ID 83628 • USA • Tél : +1 208 / 337 5111
info@kitfoxaircraft.com • www.kitfoxaircraft.com

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
348	598	11,9	9,2	102	Rotax 912 ULS	100	2	225	200	69	5,8	18	S-LSA	\$ 95 900	\$ 23 000	-

KITFOX SUPER SPORT SLSA



KITPLANES FOR AFRICA

Le constructeur sud-africain KFA (Kitplanes for Africa) a été créé en 1993 et a commencé à fabriquer l'avion Bushbaby. Dans le portefeuille de l'entreprise se trouvent l'Explorer et le Safari. En 2019, KFA a présenté son avion UL-600 (Explorer) à AERO en Allemagne. L'intéressant avion STOL, avec aile haute à haubans, biplace, est en production depuis 2003 et est un Bushbaby plus grand. Prêt à voler, l'avion tube/tissu devrait peser à vide de 340 à 365 kilos. L'avion, est disponible en version prêt à voler et en kit avion, en version tricycle ou roulette de queue où le rétrofit est possible après l'achat avec peu d'effort. Certifié UL allemand depuis 2020. Moteurs : Moteurs Rotax 912/ULS et 914.

KFA Petit Airport, Hangar 1 • Guateng • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)11 965 6205, Fax : +27 072 844 3577
stefan@saplanes.co.za • <http://kitplanesforafrica.co.za>

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
340	600	12,03	9,22	105	Rotax 912	80	2	170	130	65	-	-	-	-	-	-

EXPLORER UL-600



KUBICEK AIRCRAFT

Nous avons ici un avion à aile haute de la République tchèque, appelé Irbis, le modèle de base, qui existe en deux versions de poids, en UL européen et en LSA américain. Sur la base de ce modèle, Kubicek a développé toute une famille d'avions UL/LSA similaires appelés Irbis bush style et Irbis STOL. Ils diffèrent principalement par le domaine d'utilisation prévu et les moteurs installés. L'avion entièrement fabriqué en métal a des ailes à une seule entretoise et un train d'atterrissage de queue robuste, le remorquage en planeur est possible. La cabine est spacieuse et fait environ 120 cm de large. Il est construit de manière traditionnelle en mettant l'accent sur la robustesse et le comportement de vol docile. L'Irbis standard est équipé du moteur Rotax 912UL de 80 CV. Moteurs Rotax 912ULS, 912iS 915iS,

KUBICEK AIRCRAFT SPOL. S.R.O. Jarni 2b • 61400 Brno • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)545 422 640, Fax : +420 (0)545 422 621
info@kubicekaircraft.cz • www.m2-scout.cz

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	600	-	8,3	2x40	Rotax	80-140	4	245	160	77	5	-	-	-	-	-

IRBIS UL/LSA



LIAONING GENERAL AVIATION ACADEMY

Après trois ans de développement, le premier avion léger entièrement électrique de Chine, le Rui Xiang RX1E, a reçu en 2015 sa certification de navigabilité chinoise et est prêt pour la production en série. L'avion électrique entièrement composite a été lancé en novembre 2012 en Chine et en 2015 à AERO/Allemagne. Ses batteries au lithium devraient permettre jusqu'à une heure de vol. Le biplace dispose d'une envergure presque semblable à celle d'un planeur de 14,5 m / 47 pieds. Le processus de développement a commencé en juin 2012 à l'Université aérospatiale de Shenyang, dans le nord-est de la Chine, qui a créé la source d'énergie de la batterie et la cellule composite en fibre de carbone. e Flight-Journal 1/2024



LIAONING GENERAL AVIATION ACADEMY (LGAA) SHENYANG AEROSPACE UNIVERSITY PO Box 485, No. 37 Daoyi South Avenue, • 110136 Shenbei New Area, Shenyang • CHINE • Tél : +86 (0)24 88 795072, Fax : +86 (0)24 89 72 8690
rgac@rgac.net.cn • www.rgac.net.cn

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
440	600	12	14,5	28,4	LGE-50	50kW	2	180	115	81	-	-	-	\$ 150 000	-	-

RX1E



LIGHT WING

Cette société date de 2000, mais son concepteur suisse, Hans Gygax, est dans le monde de l'ULM depuis bien plus longtemps. L'AC4 a été présenté pour la première fois à l'AERO 2013 dans sa forme définitive. Il y a 20 ans, Gygax a conçu le très réussi Ikarus Comco C22/C42 et, comme le C42, son AC4 utilise un seul tube d'aluminium de grand diamètre comme poutre de queue. Ses surfaces de levage sont recouvertes de tissu. L'AC4 a été conçu pour se conformer non seulement aux règlements de la Suisse et de l'EASA, mais aussi à la classe LSA américaine. L'AC4 est équipé de deux sièges et d'un grand coffre à bagages. Depuis fin 2021, il existe également en version européenne UL (appelée AC4-UL) avec une masse maximale de 600kg. L'AC4 GT, un avion remorqueur (Mtow 630Kg). L'AC4 GT est équipé d'un moteur Rotax 915 iSCTurbo monocritère avec réglage d'hélice entièrement automatique ainsi que d'un «treuil de Langenthal» et peut remorquer des planeurs jusqu'à 850kg. Moteur de AC4 : Rotax 912iS.

LIGHT WING AG AIRCRAFT Riedenmatt 1 • CH-6370 Stans • SUISSE • Tél : +41 (0)41 / 611 0585, Fax : +41 (0)41 / 610 70 47
info@lightwing.ch • www.lightwing.ch

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
386	600	12,7	9,57	90	Rotax 912 iS	100	2	210	176	82	4,5	11	CS	€ 157 000	-	-

AC4 UL



LISA

L'Akoya est fabriqué en France par Lisa Aircraft, une société créée en 2004 par Erick Herzberger et Luc Bernole et aujourd'hui de main chinoise. Le moteur de cet hydravion est monté sur le stabilisateur vertical. Cette conception d'aile haute entièrement composite avait terminé sa première phase d'essai à la mi-2011 et, selon la société, l'efficacité des Seafoils brevetés « Shark-Fins » a apparemment été confirmée. La première apparition publique de l'Akoya a eu lieu à AERO 2007, la version finale étant présentée à la mi-2012. L'Akoya a des ailes repliables électriques pour faciliter le stockage et peut atterrir sur le sol, l'eau et la neige.

LISA AIRPLANES LISA Aeronautics SAS, Parc d'activités Ancey la Ravoire • 74370 Epagny Metz-Tessy • FRANCE • Tél : +33 7 56 97 02 88
info@lisa-aviation.com • www.lisa-aviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
400	650	-	10,90	70	Rotax 912S	100	2	250	230	83	7	-	-	-	-	-

AKOYA



LITEFLITE

Machine utilitaire, elle est particulièrement adaptée pour l'école et le remorquage des deltaplanes. Construction tubes et toile. La version de base est monoplace mais un siège passager peut aussi être ajouté. Les volets fowler permettent un excellent contrôle même aux plus basses vitesses. Moteurs : Rotax 912 de 80 ch ou 582.

LITEFLITE PTY LTD 1146 Botany Road • Botany 2019 • NSW • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)2 9316 4644, Fax : +61 (0)2 9316 8488
bill@moyes.com.au • www.moyes.com.au

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
150	385	15,81	10,36	20	Rotax 582	64	2	100	60	40	6	16	VZ	€ 30 000	\$ 16 400	-

DRAGONFLY



M-SQUARED

M-Squared a été fondée en 1996 et fabriquait initialement des pièces pour les avions en kit. Plus tard, la société a commencé à équiper des avions pour plusieurs grands concessionnaires et, en temps voulu, la société est devenue un constructeur à part entière, avec le Sport / Sprint 1000. Le modèle présenté ici est l'offre de la société sur le marché S-LSA, E-LSA, le Breese 2, un avion biplace à aile haute, côte à côte, d'une masse maximale au décollage de 453 kg. Les ailes sont renforcées, avec une queue à plusieurs tubes. Le train d'atterrissage est un arrangement de tricycle conventionnel avec une roue avant orientable. La société propose également des monoplaces Part 103.

M-SQUARED, INC. 10050 A Hwy. 90 West, POB 457 • St. Elmo AL 36568 • USA • Tél : +1 251 / 957 1533, Fax : +1 251 / 957 1533
info@msquaredaircraft.com • www.msquaredaircraft.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
254	594	15,89	9,45	60	Rotax 582	64	2	130	110	55	5	15	LSA	-	-	-

BREESE 2



MAGNAGHI AERONAUTICA

Biplace tandem à fuselage composite et ailes métalliques. Finitions remarquables, commandes par manches latéraux comme sur les chasseurs, impression renforcée par l'agencement des sièges et l'excellente visibilité. Un gros effort sur le poids en recourant au carbone a été fait pour entrer dans les nouvelles définitions européennes de l'ULM. Le Rotax 912 iS est une option. Un modèle LSA fut présenté au show AirVenture 2012. Une autre version a été mise au point, comprenant des commandes étudiées pour des pilotes handicapés des membres inférieurs parfaitement intégrées.

MAGNAGHI AERONAUTICA S.P.A. Galileo Ferraris, 76 • 80142 Napoli • ITALIE • Tél : +39 081 5977111, Fax : +39 081 7340648
info@magnaghiaeronautica.it • www.skyarrow.it

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
380	599	13,50	9,7	112	Rotax 912 ULS	100	2	213	200	68	5,1	13	VZ. PFA	-	-	-

SKY ARROW LSA



MAGNUS AIRCRAFT

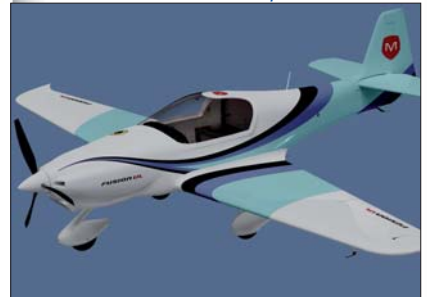
Magnus Aircraft est un constructeur hongrois d'avions ultralégers, avec une longue tradition dans la production d'avions composites. Les premiers avions ont été présentés en 2012. La Fusion et ses variantes sont entièrement fabriquées en composite de carbone de manière à pouvoir résister à une charge limite de +6 / -3 G. Magnus Aircraft propose (à partir de mi-2022) deux avions : le FusionUL et le Fusion Sentinel. Le FusionUL est un UL biplace composite typique de 600 kg, un bon choix pour les particuliers, les écoles de pilotage, les clubs et les cours de formation, tandis que le Fusion Sentinel est l'UL pour les tâches de surveillance. Les avions Magnus sont disponibles avec des hélices MT, DUC ou Airmaster. Moteurs : Rotax 912ULS/ 914iS/915iS, UL-Power 260-350 iSA avec 100-141 ch.

MAGNUS AIRCRAFT ZRT. Repuloter 08/8 hrsz. • H-7666 Pogany, • HONGRIE • Tél : +36 30 419 4151

info@magnus-aircraft.com • www.magnusaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	472-600	-	8,44	90	Rotax	100-141	2	241	205	65	-	16-21	-	-	-	-

FUSION-UL / SENTINEL



MARC INGEGNO

Marc Ingegno a créé le Parrot révélé à l'AERO 2013, année de son premier vol. Il s'agit d'une interprétation du fameux Stol Wilga polonais. Testé en 2013, le Parrot pourrait décoller sur 50 m. L'appareil, à l'allure tout-terrain agressive, peut être motorisé par un Rotax 912 ou par ce 912 Turbo que le constructeur prépare. Son prix aussi passe presque partout, disponible en kit.

MARC-INGEGNO DI MARCHINI ALBERTO & C. SAS Reg. Pomarolo Fraz-Rocca Pietra • 13019 Varallos (VC) • ITALIE • Tél : +39 0163 / 53060, Fax : +39 (0)163 / 569 512
info@marc-ingegno.it • www.marc-ingegno.it

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
312	560	12,43	9,13	120	Rotax 912ULS	100	2	198	165	50	7	-	-	€ 45 000	€ 20 000	-

PARROT



MONTAER AERONAVES

Le Montaer MC-01 appartient à une nouvelle génération d'avions de sport légers conçus et construits au Brésil. Elaboré par Bruno de Oliveira, cet avion entièrement métallique est doté d'une structure en acier recouverte d'aluminium. Aux États-Unis, il est désigné comme avion de sport léger spécial (SLSA), car il a démontré sa conformité aux normes ASTM acceptées par la FAA. L'avion entièrement métallique dispose de trois portes d'entrée et pourrait un jour se présenter avec plus de deux sièges. Le constructeur brésilien a d'abord présenté le MC01 avec le moteur Rotax 912ULS, mais il a pris une décision judicieuse en incorporant très tôt le moteur Rotax 915iS en 2022. Options de moteur : Rotax 912ULS/915iS, Titan/Continental Aerospace.

MONTAER AERONAVES LTDA Av Antônio Sérgio Carneiro • 44069-010 Feira de Santana Bairro Santo Antônio do • Bahia • BRÉSIL • Tél : +55 75 3015-1207
contato@montaer.com.br • http://www.montaer.com.br

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
410	600	11,50	8,30	140	Rotax 912ULS	141	2	222		72			-	-	-	-

MC01 LSA



OK AVIATION

L'importateur tchèque du WT d'Aerospool's Dynamic se fait maintenant constructeur avec la version WT-9 OK Edition en assemblant le fuselage et le train toujours produits par son fournisseur mais en assumant tout le reste, notamment sur des panneaux de sa création. Le marketing insiste sur l'aspect sécuritaire en soulignant la facilité de pilotage d'une machine à l'épreuve des balles et qui pardonnerait beaucoup. Par rapport au modèle d'avant importé, on remarque des améliorations et des modifications concernant le tableau de bord, l'air conditionné, la gestion automatique du régime moteur pour une vitesse constante, une pompe de carburant auxiliaire automatique et pleins d'autres bonnes choses. Essai Aviation et Pilote n°586

OK AVIATION GROUP Pribram Airport, Drasov 201 • 261 01 Pribram • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)318 690 641, Fax : +420 (0)318 690 645
info@dynamic-ok.com • www.dynamic-ok.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	Rotax 912ULS	100	2	-	250	-	-	-	-	-	-	-

DYNAMIC WT-9 OK EDITION



ORLICAN S.R.O.

Il s'agit d'un nouveau venu de la République tchèque, qui fait sa première apparition à AERO 2023. À première vue, ce M-8 appelé avion, ressemble presque à un Cessna 152 plus grand. Ce sentiment s'intensifie après l'ouverture des portes latérales, car dans la cabine se trouvent deux jougs de style Cessna. Le très gros avion est une construction en composite / fibre de verre propulsée par une variété de moteurs Rotax. Le M-8 est certifié DULV en Allemagne en tant qu'UL de 600 kilogrammes. Le M-8 séduit les écoles de pilotage et est disponible avec un attelage de remorquage. L'avion a une vitesse de croisière de 200 à 230 km/h ou de 110 à 125 nœuds. Moteurs : Rotax 912 ULS, 912iS, 914 ou Sa-E977is (115 ch) à moteur EPA.

ORLICAN Londýnská 376/57 • 120 00 Praha 2 Vinohrady • TCHEQUIE • Tél : +420 605 231 920

bervid@orlican.org • https://www.orlican.org

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
350	600	10,8	9,11	100	Rotax	80-115	2		227	70	4,5		UL	-	-	-

US-LSA

ORLICAN M-8



OXAI

M2 Skywave est un amphibie chinois fabriqué par OXAI à Shanghai. C'est le premier appareil LSA du genre construit par un fabricant chinois. Motorisé par le moteur 912iS et certifié en 2018 par l'homologation CAAC en Chine.

OXAI AIRCRAFT CO. LTD Bldg 4 No. 1500 ChengLin RD • Shanghai • CHINE • Tél : +86 (0)58078020

oxaisales@163.com • www.oxai-rc.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	650	-	10,4	80	Rotax 912iS	100	2	205	-	-	-	-	-	-	-	-

M2 AMPHIBIOUS LSA



PETREL

En 2024, la société bretonne Petrel fait ses débuts à l'international avec le Petrel X sur AERO en Allemagne. L'amphibie est fabriqué par la société française Splash-In Aviation. Le PETREL X est assemblé sur l'aérodrome de Vannes-Meucon dans le Morbihan sur la côte atlantique ouest française. Avec passion, les Français ont développé un tout nouvel hydravion ULM 100% « breton ». La société a long passé de développement d'hydravions légers ; le Petrel a effectué des centaines d'heures de vol avec le SMAN PETREL. Moteur : Rotax 912ULS/iS

PETREL 5, rue Anne-Marie Le Luherne • 56250 Monterblanc • FRANCE • Tél : +33 (0)6 85 84 85 90

projet.petrel.x@gmail.com • petrelx.com



PETREL X

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
570					Rotax 912ULS	100	2							€ 180 000	-	-

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

À la fin de l'année 2011, Pipistrel a annoncé le modèle Alpha Trainer et a commencé à le livrer en 2012. L'Alpha Trainer est développé spécialement pour les écoles de pilotage UL/LSA et sera livré entièrement équipé, prêt à voler. Alpha Trainer a un prix très agressif, est similaire à Virus SW dont il descend. Il dispose d'un train avant plus bas pour une meilleure visibilité, d'un train principal renforcé, de roues et de freins robustes, d'un nouveau réservoir de carburant de 15 gallons au lieu de réservoirs d'aile, de nouvelles surfaces de direction sur une aile redessinée, d'un moteur Rotax 912UL/80HP et d'une hélice à pas fixe. Moteur : rotax 912UL,

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION Goriska cesta 50 a • 5270 Ajdovscina • SLOVENIE • Tél : +386 (0)5

/ 366 3873, Fax : +386 (0)5 / 366 1263

info@pipistrel-aircraft.com • www.pipistrel-aircraft.com/

US-LSA



ALPHA TRAINER

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
310	550	9,29	10,5	50	Rotax 912UL	80	2	219	200	63	6,2	13,6	-	-	-	-

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION



Le constructeur slovène Pipistrel a lancé son premier avion d'entraînement entièrement électrique appelé WATTSUP en 2014 et l'a renommé Alpha Electro avant de devenir Velis Electro. Vol inaugural le 12 août 2014. Propulsé par un moteur électrique de 57,6 kW ; le système électrique est de 345 VDC. Les batteries sont à double redondance et sont remplaçables en quelques minutes ou chargées en moins d'une heure si elles sont complètement vides. Velis Electro a été conçu principalement pour la formation au pilotage, généralement effectuée à proximité des aéroports et des prises secteur. Avec une hélice spéciale, 13 % de l'énergie est régénérée à chaque approche de l'atterrissage. La portée Velis Electro est de 50 minutes + réserve. Pipistrel répond aux critères ULM et ASTM LSA, ainsi qu'aux normes de propulsion électrique avec cet avion. Moteur : Pipistrel E-811. Voir E-flight journal 1/2021. Aviation et Pilote n°536

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION Goriska cesta 50 a • 5270 Ajdovscina • SLOVENIE • Tél : +386 (0)5

/ 366 3873, Fax : +386 (0)5 / 366 1263

info@pipistrel-aircraft.com • www.pipistrel-aircraft.com/



VELIS ELECTRO

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
428	600	9,51	10,71		Pipistrel	57,5 kW	2	185	-	68	160	-	-	-	-	-

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

Selon Pipistrel le Virus SW (SW = Short Wing) est un croiseur économique à grande vitesse et capable de couvrir des distances allant jusqu'à 1720 km - plus de 1000 miles. Il s'agit d'un développement ultérieur du Virus 912 qui a fait ses preuves, mais équipé d'une aile plus courte. Plusieurs choix de moteurs définissent les variantes du Virus (80 CV à 100 CV), de sorte que les données de vitesse et de poids doivent être corrigées pour le moteur installé. Virus est fabriqué à partir de matériaux composites de pointe, il est léger, robuste et dispose d'une charge utile élevée. Pipistrel dit que le Virus SW peut être qualifié d'ultraléger/ULM/LSA rapide, mais c'est bien plus que cela. MTOW 472,5 -600kg. Grâce à une vitesse de pénétration de turbulence élevée (arc vert), il peut naviguer à grande vitesse même en cas de fortes turbulences. Le Virus SW à aile haute a un rapport de finesse de 17:1 et peut être commandé avec un tricycle ou un train de queue. Moteurs : Rotax 912, 912ULS, 912iS.

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION Goriska cesta 50 a • 5270 Ajdovscina • SLOVENIE • Tél : +386 (0)5

/ 366 3873, Fax : +386 (0)5 / 366 1263

info@pipistrel-aircraft.com • www.pipistrel-aircraft.com/

FAI-ML



VIRUS SW

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
287	600	9,51	10,71	100	Rotax 912	80-100	2	302	273	64	8,4	17,8	DULV	-	-	-

PORTO AVIATION GROUP - PAG

La plus grande surprise de l'exposition AERO 2015 en Allemagne a été l'UL européen appelé Risen, fabriqué par SEA - appartenant maintenant au groupe Porto Aviation - PAG. L'ingénieur aéronautique italo-argentin Alberto Porto a conçu et fabriqué un tout nouvel avion, entièrement fabriqué en composite, doté de la queue en V distique, capable de plus de 400 km/h (216 nœuds) Vmax en altitude et avec une portée de 2000 km (1200 ml). Cet avion est conçu pour une croisière rapide à plus de 280 km/h, mais à une vitesse de déplacement modérée, à 200 km/h, Risen ne brûle que 6 l/h (1,6gal/h). En 2017, la version à pignon fixe de la Risen, appelée Siren, est entrée en production en série (Fabriquée sur commande). Moteur : Rotax 912iS.

PORTO AVIATION GROUP SRL Via Confalonieri, 22 • I-23894 Cremella (LC) • ITALIE • Tél : +39 039 92

12 128

info@portoaviationgroup.com • www.portoaviationgroup.com



RISEN

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
325	600	9,7	9,0	100	Rotax 912iS	100	2	325	300	55	7,5	17	-	€ 164 900	-	-

PORTO AVIATION GROUP - PAG

En 2021, le Porto Aviation Group – PAG a présenté son avion le plus rapide, le Risen 915 iS SuperVeloce. Il s'agit de la version modifiée du standard Risen, qui a atteint au cours des dernières années - presque chaque année - plusieurs records du monde de vitesse FAI. La SuperVeloce (Super-Fast) est la toute dernière fusée de vitesse dans le domaine des avions ultralégers européens. Propulsé par le moteur turbo Rotax 915 iS d'origine de 141 CV, il atteint des vitesses presque incroyables ; au FL090, il vole à 390 km/h ou 212 kt, et un peu plus haut au FL 200, une vitesse de 460km/h ou 250 kt est loin de la science-fiction ! Au niveau de la mer, la vitesse maximale continue est de 193 kt (357 km/h). Pour atteindre ces vitesses, le Risen original - une construction entièrement composite - a été adapté, et il dispose désormais d'un empennage en V plus petit et d'ailerons plus courts. En 2024, la version avec le moteur Rotax 916iS (désormais de série) a été présentée. Moteur : Rotax 916iS

PORTO AVIATION GROUP SRL Via Confalonieri, 22 • I-23894 Cremella (LC) • ITALIE • Tél : +39 039 92 12 128
 info@portoaviationgroup.com • www.portoaviationgroup.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
350	600	8,5	8,2	120	Rotax 916 iS	160	2	355	335	78	-	-	-	-	-	-

RISEN SUPERVELOCE



PROTOPLANE

Bien que le propriétaire Bela Nogrady construise des avions depuis les années 1980, sa société Protoplane est relativement nouvelle dans notre annuaire. L'Ultra affiche une consommation de carburant de seulement 12 l/h à 220 km/h, ce qui pourrait en faire l'avenir des voyages en ULM. Il atteint cet excellent chiffre grâce à un bon aérodynamisme et à une utilisation intelligente des matériaux composites. Protoplane a également lancé un projet d'avion électrique appelé Ultra-e, dont le prototype devrait être dévoilé.

PROTOPLANE 33 Avenue du General Leclerc • 65200 Bagnères-de-Bigorre • FRANCE • Tél : +33 (0)5 / 62 95 36 31, Fax : +33 (0)5 / 62 95 45 27
 info@protoplane.net • www.protoplane.net

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
250	450	12,10	11	90	Jabiru 2200 A	85	2	255	220	59	8	12	SFACT ULM	-	-	-

ULTRA



PTTAVION

Cette intéressante conception française fait appel à une construction inhabituelle. La structure de l'aile est un longeron tridimensionnel en acier soudé sur lequel sont fixées les nervures en tube d'aluminium, et le bord d'attaque stratifié. Le fuselage spacieux, d'une largeur de 115 cm, permet d'accueillir un équipage «encombrant». Les ailes sont repliables par une seule personne, en seulement 10 minutes. L'avion est livré en option avec sa propre remorque. Options de moteur : Rotax 912UL

PTTAVION LILLE METROPOLE Aerodrome Lille Marcq - Avenue G. De Gaulle - Acces rocade nord ouest • 59910 BONDUES • FRANCE • Tél : +33 (0)6 23 61 68 09
 pttavion@gmail.com • www.pttavion.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
272	450	15,04	9,40	60	Rotax 912 UL	80	2	190	150	65	5,5	12	-	€ 45 000	-	-

PTTAVION



PUMA AIRCRAFT

Antonio Bortolanza dessina la base (alors «Pluto») de cet appareil aujourd'hui canadien. Le Puma Sport est l'appareil adapté aux normes diverses le rendant UL pour l'Europe, par exemple. Le fuselage est en composite et les ailes en alu. Pour 1320 livres en seuil de piste ou 1420 avec des flotteurs, le Puma Sport se fait aussi LSA, motorisé par un Rotax 912 ou UL ou ULS ou iS ainsi que 914.

BDC AERO INDUSTRIE INC. 496 Blvd De L'aeroparc • Lachute QC J8H3RB • Quebec • CANADA • Tél : +1 514 / 581 5577, Fax : +1 514 227 5089
 info@puma-aircraft.com • bdc-aero-industrie-inc.business.site

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	600	-	8,5	90	Rotax 912S	100	2	220	-	74	8	13	Canada	-	-	-

PUMA SPORT



QUICKSILVER

À l'origine un deltaplane à trois axes, il a pris son envol, dans tous les sens du terme, lorsqu'un moteur a été ajouté pour le transformer en Quicksilver MX, un ultra-léger monoplace à câbles avec une aile monosurface. Il a ensuite évolué par étapes jusqu'au modèle biplace à double surface à entretoises présenté ici. Au début de l'année 2014, Quicksilver a obtenu l'approbation de la FAA pour le Sport S2SE en tant que SLSA entièrement fabriqué. Versions RTF et kit disponibles.

QUICKSILVER AIRCRAFT 42214 Sarah Way • Temecula CA 92590 • USA • Tél : +1 951 506 0061, Fax : +1 951 506 1589
 netsales@qsair.com • www.quicksilveraircraft.com

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
200	450	16,5	9,8	22	Rotax 582	64	2	96	80	50	2,6	13	-	\$ 39 999	-	-

SPORT 2SE



RANS

Avec l'arrivée de la réglementation LSA, Randy Schlitter se lance dans l'avion «traditionnel». Construction entièrement métallique en tôles rivetées. Les longerons sont des profilés extrudés spéciaux. Le prix du kit inclut le moteur mais Rans fournit aussi la machine sans moteur, 29350 \$ et disponible aussi en kit avec la motorisation, le S 19 LS étant la version prête à voler.

RANS INC. 4600 Highway 183 Alternate • Hays KS 67601 • USA • Tél : +1 785 / 625 6346, Fax : +1 785 / 625 2795
pbs@rans.com • www.rans.com

US-LSA

S-19 VENTERRA



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
372	600	11,8	8,5	90	Rotax 912S	100	2	230	205	72	4,5	19	-	-	-	-

RANS

Randy Schlitter a dessiné cet S-20 pour le présenter en 2013. En kit comme construction amateur à 51 % ou prêt à voler. Le temps d'assemblage requiert environ 500 à 700 h. Cet S-20 marie des caractéristiques du S-6 avec celles du S-7. Tout le fuselage est en tubes d'acier 4130 soudés alors que sur le S-6 seule la cellule avant l'était. C'est au S-7 qu'il emprunte les ailes. Ce biplace côte à côte offre une cabine spacieuse et facile d'accès. Les ailes sont en aluminium recouvertes de toile. Motorisations proposées : de 100 ou 160 ch avec le Rotax 912 ULS ou le UL-Power UL350 iS.

RANS INC. 4600 Highway 183 Alternate • Hays KS 67601 • USA • Tél : +1 785 / 625 6346, Fax : +1 785 / 625 2795
pbs@rans.com • www.rans.com

S-20 RAVEN



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
340	600	14,2	9,2	98	Rotax 912ULS	100	2	-	180	53	4,5	-	-	\$ 135 000	\$ 29 500	-

RANS

Le Rans S-21 Outbound est un avion américain STOL, conçu par Randy Schlitter. Il a été présenté à Oshkosh en 2016 et depuis lors, il attire l'attention sur le stand Rans. L'avion est vendu sous forme de kit de construction rapide pour la construction amateur ou prêt à voler. Le S-21 surpasse les performances du populaire S-20 et sa construction prend moins de temps. Le S-21 est construit dans la tradition Rans (cage tubulaire soudée et entoilage), mais c'est deux avions en un. Pourquoi ? performances différent selon le moteur utilisé. Deux moteurs très différents sont disponibles : Rotax de 100 chevaux et le gros moteur Continental Aerospace Technologies Titan de 180 chevaux. Les deux moteurs « utilisent » une cellule commune, mais les 80 % de puissance supplémentaires font la différence ! Le S-21 est doté d'une aile haute à haubans, de deux sièges (côte à côte). Il existe en version tricycle ou train classique. Moteurs : Rotax 912ULS/iS, Titan

RANS INC. 4600 Highway 183 Alternate • Hays KS 67601 • USA • Tél : +1 785 / 625 6346, Fax : +1 785 / 625 2795
pbs@rans.com • www.rans.com

S-21 OUTBOUND



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
		13,1	8,5	151	Rotax 912ULS	100	2							-	-	-

REMOS AG

Le GXiS est un modèle GX perfectionné. Chez Remo, le GxiS est présenté comme le haut de gamme fabriqué en Allemagne. La vision de Remos était de rendre les vols plus sûrs et plus faciles que jamais. Remos a installé la Rotax 912 iS Sport avec injection électronique de carburant afin de maintenir les coûts d'exploitation aussi bas que possible. Un seul levier suffit pour actionner la puissance du moteur et les freins de roue. Un ensemble avionique de première classe domine le cockpit. Moteur : Rotax 912iS

REMOS AG Franzfelde 31 • 17309 Pasewalk • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)3341 361261, Fax : +49 (0)3341 / 361230
info@stemme.com • www.remos.com

GXIS



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
	600				Rotax 912iS	100	2							-	-	-

REMOS AG

Au début des années 1990, l'histoire à succès de Remos a commencé dans une ferme allemande. En 2006, l'usine a déménagé au nord de Berlin. Le GX est un dérivé de l'ancien G-3 et est conçu comme une alternative au C-152. Entre-temps, quelque 500 avions volent dans le monde entier. Le GXNXT est, selon Remos, un croiseur parfait. Grâce à son poids léger et à ses lignes épurées, il atteint de bonnes performances. Avec de faibles niveaux sonores et la capacité de remorquage, il s'adresse non seulement aux pilotes privés, mais aussi aux écoles et aux clubs. Les ailes repliables permettent d'économiser de l'espace de rangement. À la mi-2011, la version GXNXT a été présentée aux États-Unis et s'appelait GXnXES. Versions :UL (MTOW 472,5 et 600 kg). Option moteur : Rotax 912ULS.

REMOS AG Franzfelde 31 • 17309 Pasewalk • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)3341 361261, Fax : +49 (0)3341 / 361230
info@stemme.com • www.remos.com

FAI-ML

GXNXT



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
318	600	10,7	9,32	84	Rotax 912 ULS	100	2	220	210	63	5,8	13,5	UL	-	-	-

RENEGADE LIGHT SPORT

Le magnifique Falcon LS 2.0 est construit et commercialisé par Renegade Light Sport Aircraft de Floride. Initialement, il était distribué par T&T Aviation (alors appelé Falcon) qui s'est associé à Corvus Aircraft pour produire une version du Corvus Corona destinée au marché américain. (Doc) La société de Bailey a redessiné l'avion d'origine, améliorant presque toutes les pièces. Un changement important a été l'adoption d'un moteur Lycoming IO-233-LSA pour lequel Renegade s'est associé à Lycoming Engines. La cellule composite de haute qualité est capable de charges de +6 et -3g. La cabine a été élargie à 50 pouces et de nouvelles ailes sont maintenant utilisées. Le Falcon LS 2.0 peut être commandé soit en version conventionnelle à trois vitesses, soit en version à traîneur de queue. Options de moteur : Lycoming IO-233-LSA.

RENEGADE LIGHT SPORT AIRCRAFT 2001 Industrial Drive, Deland Airfield • Deland FL 32724 • Florida
• USA • Tél : +1 314-322-5660
doc@renegadelightsport.com • www.renegadelightsport.com

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
375	600	11,23	9,6	110	Lycoming IO-233LSA	123	2	225	200	65	6,5	18	-	-	-	-



FALCON LS 2.0

ROLAND

Le Roland S-STOL est le Fieseler Storch des temps modernes, un ailes hautes tout métal avec de nombreuses options possibles. Extrêmement fiable, robuste et aux qualités STOL incontestées, c'est un avion paisible avec de bonnes qualités en vol et au sol. Son train rentrant très souple lui permet de fréquenter toutes les pistes. Skis et flotteurs sont disponibles. Il pardonne les atterrissages durs, ses grands pneus Tundra faisant office d'amortisseurs supplémentaires. Ses ailes sont démontables en 15 minutes ou bien rapidement repliables. Il remorque des planeurs lents. RTF ou Experimental avec 530 kg de MTOW. Rotax 912 ou 912 ULS.



ROLAND AIRCRAFT Am Flugplatz 12 • 56743 Mendig • Rheinland-Pfalz • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)2652 / 934685, Fax : +49 (0)2652 / 934686
info@roland-aircraft.de • www.roland-aircraft.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
275	472,5	11,4	8,22	2 x 45	Rotax 912	80	2	180	140	58	6,5	14	UL	€ 64 218	-	-



STOL

ROLAND

Roland Aircraft, société allemande, a présenté la version définitive du Z-120 Relax à l'AERO 2015. Cet ULM certifié dans la catégorie des moins de 120 kg (Part 103 aux USA) est une aile haute tout métal comme le fuselage et le revêtement. Cette peau fine d'aluminium spécifique a permis de réduire d'autant le poids de la belle machine que portent les 35 ch d'un German Wankel rotatif mono-rotor. Prêt à voler ou en kit avec un Woelfle Aixro XF en option. A l'AERO 2016, c'est le Relax propulsé par un bloc Wankel qui était exposé.



ROLAND AIRCRAFT Am Flugplatz 12 • 56743 Mendig • Rheinland-Pfalz • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)2652 / 934685, Fax : +49 (0)2652 / 934686
info@roland-aircraft.de • www.roland-aircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
120	300	9,6	7,45	25	Aixro	35	1	160	140	55	2,5	6	-	€ 32 000	-	-



Z-120 RELAX

ROLAND

Le RG du nom de cet avion signifie train rétractable, donc naturellement cet avion MTOW de 590 kg a une apparence élégante en vol. Cependant, grâce à ses volets, il atteint facilement la vitesse minimale requise. La Z-602 est proposée en deux versions différentes : Z-602 économique et exclusive. En 2011, tous les modèles ont reçu une nouvelle verrière et des ailettes plus grandes. Les versions à train de roulement fixe peuvent être déviées et chargées sur une remorque en 20 min. Il existe également une variante d'entrée de gamme connue sous le nom de Z-602 Economy avec un pignon fixe qui coûte 10000 euros de moins que l'Exclusive.



ROLAND AIRCRAFT Am Flugplatz 12 • 56743 Mendig • Rheinland-Pfalz • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)2652 / 934685, Fax : +49 (0)2652 / 934686
info@roland-aircraft.de • www.roland-aircraft.com

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
286	472,5	12,4	8,19	2 x 65	Rotax 912 ULS	100	2	243	230	63	5	-	UL	-	-	-



Z-602

ROLANDAS KALINAUSKAS

C'est la version light du RK-6. Toutes les pièces ainsi que l'équipement ont été simplifiés, ce qui a permis de réduire le prix ainsi que le temps de montage du kit. Ceci n'enlève rien à la fiabilité, la sécurité et le confort de pilotage de la machine.

ROLANDAS KALINAUSKAS 59327 Prienai • LITUANIE • Tél : +370 (0)611 35377

povilas.kalinauskas@gmail.com • www.wings.lt

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
170	250	12,5	8,2	20	Rotax	45	1	120	110	59	4	10	-	€ 11 000	€ 6 500	-



RK-7

SCALEWINGS

ScaleWings AeroTec GmbH d'Autriche a présenté cette belle réplique de Mustang en 2013 à AERO en Allemagne, qui est aujourd'hui commercialisée par ScaleWings Aircraft GmbH. La réplique à l'échelle SW-51 Mustang (70 %) est une réplique en composite de l'avion en métal à l'origine. SW-51 Mustang reproduit même les plus petits détails de surface de l'original. Ce SW-51 Mustang semble être construit en aluminium, mais il s'agit d'un avion tout en carbone à la pointe de la technologie. Même l'éclat miroir de l'aluminium poli a été réalisé pour renforcer l'impression historique. Vol inaugural mai 2021. Versions : UL européenne (600 kg MTOM), US LSA et en kit. Options de moteur : Rotax 912 iS (UL/LSA), 915916 iS (UL).

SCALEWINGS AIRCRAFT GMBH Zainach 19 • 84307 Eggenfelden • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)48 661 671 541, Fax : +49 (0)436215 64431
gabriela.guzik@scalewings.com • www.scalewings.com



SW-51 MUSTANG

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
330	600	-	7,90	200	Rotax	100-150	2	-	-	83	-	-	-	€ 10	-	-

SCANDINAVIAN SEAPLANES

Scandinavian Seaplanes a été fondée en 2021 et a commencé à construire des hydravions en s'appuyant sur l'activité d'Atol Aviation. Cet avion amphibie finlandais a été présenté pour la première fois à AERO 2014 et a ensuite été renommé Atol Aurora. Il est devenu plus large, utilise des réservoirs de carburant de sécurité, un nouveau mécanisme de verrouillage de la verrière et de nouveaux flotteurs d'aile. Il s'agit d'un design de Markku Koivuova de 1984, redessiné pour répondre aux normes UL, LSA/ASTM, MOSAIC. Le biplace dispose d'ailes amovibles pour une personne avec une option de pliage rapide. La structure de base d'Atol est faite de bois moderne et de matériaux sandwich composites ; Les ailes et la queue sont recouvertes de tissu. Le train d'atterrissage conventionnel s'incline vers le haut dans les compartiments d'aile lorsqu'il est rentré. Moteur : Rotax 912iS

SCANDINAVIAN SEAPLANES OY Vehkajantie 290 • 35600 Halli • FINLANDE • Tél : +358 (0) (405) 014156
anssi@atolaviation.com • www.atolaviation.com



ATOL AURORA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
375	650	13,5	9,00	128	Rotax 912iS	100	2	-	170	74	-	16	-	€ 240	-	-

SCODA EDRA

Le tout nouveau Super Petrel XP a été présenté pour la première fois au salon Sun 'N Fun en 2023 sur le stand de Super Petrel USA. Le XP ressemble au Super Petrel LS traditionnel, mais selon le constructeur, il s'agit d'un tout nouvel avion, car il a été conçu autour du moteur Rotax 915iS (916iS). Le XP dispose d'une coque plus longue (plus grande) qui améliore l'efficacité hydrodynamique ; Par conséquent, le décollage et l'atterrissage sur l'eau à la nouvelle masse brute maximale autorisée (eau et terre) de 1 430 livres (650 kg) sont plus faciles que jamais. Il y a de nouvelles ailes redessinées qui ne sont plus recouvertes de tissu mais ont une peau composite. Il y a un nouveau matériel avec 50 % de pièces en moins, une nouvelle verrière monobloc, une zone de bagages 60 % plus grande, et tout cela tout en conservant le poids brut de la version LS. Moteur : Rotax 915/916 iS.

SCODA - AERONAUTICA LTDA. EDRA Estrada Municipal IPN 020, Km 0,1 • 13537-000 Ipeuna • SP • BRESIL • Tél : +55 (0)19 3576 1292, Fax : +55 (0)19 3576 1392
comercial@edraaeronautica.com.br • www.scodaeronautica.com.br



SUPER PETREL XP

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	650	16	9	-	Rotax 915iS	141	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-

SE-AVIATION AIRCRAFT

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : il s'agit de l'un des ULM les plus performants du marché qui offre une plage de vitesse exceptionnellement large. La structure est entièrement réalisée en fibre de carbone composite avec un Rotax 912 dans une configuration standard, mais avec un parachute, l'avion ne pèse que 260 kg. Il existe également une version à empennage, le MCR M. L'ULC est livré prêt à voler ou sous forme de kit. Options de moteur : Rotax 912UL, 912ULS, Rotax 914, UL Power.

SE-AVIATION AIRCRAFT Aérodrome de Pontarlier - rte de Salins • 25300 Pontarlier • FRANCE • Tél : +33 (0)3 81 89 70 84
contact@se-aviation.fr • http://www.se-aviation.fr

FAI-ML



MCR EVOLUTION ULC

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
250	525	8,13	8,64	75	Rotax 912	80	2	305	250	63	8,5	15	UL	€ 111 000	-	-

SE-AVIATION AIRCRAFT

Le MCR PickUp est la version UL biplace du MCR-Evolution 4S, même fuselage en carbone, mais avec une aile plus légère. C'est un UL européen avec une MTOW de 600 kg, avec un faible poids à vide de 320 kg malgré sa taille généreuse, il dispose d'une cabine très spacieuse avec un énorme espace (de chargement) derrière les sièges. Propulsé par le moteur Rotax 912ULS de 100 ch, il offre un bon taux de montée et une vitesse de croisière élevée. Il est fabriqué à Pontarlier/France. Le MCR PickUp peut être livré prêt à voler ou en kit. Il est certifié ULC en France. Moteur : Rotax 912ULS.

SE-AVIATION AIRCRAFT Aérodrome de Pontarlier - rte de Salins • 25300 Pontarlier • FRANCE • Tél : +33 (0)3 81 89 70 84
contact@se-aviation.fr • http://www.se-aviation.fr



PICKUP EVOLUTION

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	600	-	-	-	Rotax 912S	100	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-

SENSATION AVIATION

Sensation a été présenté pour la première fois en 2007 à Blois. Cette conception à aile basse vient de José Verges, ancien ingénieur chez Airbus. La première Sensation a été fabriquée par le designer AeroFlying mais la production en série est réalisée par Espace tandis que la société Randkar en est l'unique distributeur. La construction est entièrement réalisée à partir de plaques d'aluminium rivetées. Les volets à fentes offrent une vitesse minimale très faible et la combinaison d'une croisière de 200 km/h et d'une endurance de 6 h lui confère une autonomie de 1 200 km. L'option du kit est un avion prêt à l'emploi, sans moteur ni système électrique/électronique. Options de moteur : Rotax 912 et 912S.

SENSATION AVIATION - BARGE AVIATION Aeroport de Roanne, Rte de Combray • 42155 Saint-Leger-sur-Roanne • FRANCE • Tél : +33 06 33 56 11 48
contact@sensation-aviation.fr • www.sensation-aviation.fr/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
278	472,5		8,72		Rotax 912ULS, iS				180	60				€ 98 000	-	-



SENSATION

SHARK AERO

Avec des livraisons commencées mi-2011, le radical Shark est aujourd'hui bien présent sur le marché. La fusée tandem Speed est disponible en deux versions : en Ultralight destinée au marché européen avec un train rétractable et une hélice à pas variable, tandis que la version américaine s'appelle Shark US. Le Shark US est proposé sous forme de kit sous régime expérimental. Les deux sont construits en composite verre/carbone époxy, avec une voilure optimisée pour les vols cross-country à grande vitesse. Le Shark utilise des gouvernes à commande mécanique avec des volets compensateurs et des volets électriques. Lors d'AERO 2024, deux nouveaux modèles ont été présentés : le Shark 125, équipé du moteur turbocompressé Edge Performance EP914Ti, et le Shark 067, historiquement le tout premier avion du marché à être équipé d'une technologie de suppression des turbulences. Essai Aviation et Pilote n°543. Moteur : Rotax 912ULS, 912iS, 914, Edge Performance EP914Ti

SHARK AERO S.R.O. Letisko Senica • 906 31 Hlboke 406 • SLOVAQUIE • Tél : +421 (0) 903 655 977, Fax : +421 (0)34 / 651 0187
shark@shark.aero • www.shark.aero

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
275	480	9,5	7,9	100	Rotax 912 ULS	100	2	290	250	64	7,2	15	-	-	-	-



SHARK UL / US

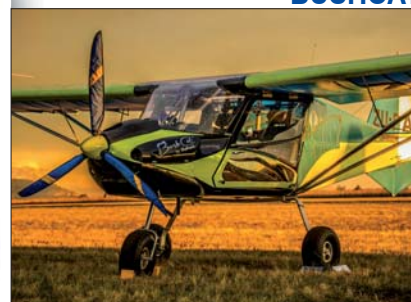
SKY REACH

Sky Reach s'appelait auparavant Rainbow Aircraft Pty Ltd. Cette société sud-africaine a commencé à produire des avions en construisant des trikes il y a plus de dix ans et est toujours active sur ce marché. Le Cheetah représentait son entrée de gamme des aéronefs à voilure fixe, une conception de tubes et de tissu à deux sièges à ailes hautes, issue de la planche à dessin de Vladimir Chechin. Le Cheetah a été remplacé en 2014 par le BushCat. La troisième génération du vaisseau amiral (BushCat) présente de nombreux changements et améliorations. La plus remarquable est le nouveau train d'atterrissage en aluminium pour encore plus de capacités dans l'outback. Des versions queue-dragueur, train tricycle et flotteurs sont disponibles. D'autres prises à voler et en kit sont listées. Options d'hélices : E-props, Warp Drive ou Kiev Prop. Moteurs : Rotax 912ULS, 912S.

SKY REACH RAINBOW AIRCRAFT (PTY) LTD Hangar 27, Springs Airfield • Gauteng • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)11 / 817 2298, Fax : +27 (0)11 / 817 2297
richard@fly-skyreach.com • www.fly-skyreach.com

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
272	560	13,25	9,6	100	Rotax 912ULS	100	2	177	135	60	5,3	13	-	\$ 70 500	\$ 25 250	-



BUSHCAT

SKYLEADER

Skyleader Aircraft a présenté sa première conception de composite de carbone à AERO 2010, appelée GP One. Cet avion biplace côte à côte est doté d'une aile entièrement en porte-à-faux et est propulsé par un Rotax 912 de 80 ch qui devrait assurer une croisière de 175 km/h (à 75 % de puissance). Le poids à vide de base est de 298 kg. La production en série a démarré en 2011. Versions : européennes UL et LSA (jusqu'à 600 kg/ 1320 lbs). Moteurs : Rotax 912.

AIR OPERATION TECHNOLOGIES, A.S. Krizová 96/18, Staré Brno • 603 00 603 00 Brno • TCHEQUIE • Tél : +420 +420 773 668 616
Martin.Prachar@skyleader.aero • www.skyleader.cz/

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297	600	-	-	105	Rotax 912UL	80	2	215	175	50	-	-	-	-	-	-



GP ONE

SKYLEADER

Ancêtre de la ligne Skyleader, le 200 UL date de 1996, bien que le nom actuel ne date que de 2008 (il a d'abord été commercialisé sous le nom de KP-5 Kappa, puis sous le nom de Rapid UL 200). Créé par la société tchèque Jihlavan, aujourd'hui connue sous le nom de Skyleader Aircraft, il est doté d'un train d'atterrissage rétractable et d'une roue avant orientable. Il s'agit d'un biplace, entièrement métallique, à aile basse avec un cockpit généreux et peut être acheté complet ou en kit de construction rapide. Options de moteur : Rotax 912UL / ULS / iS, 914.

AIR OPERATION TECHNOLOGIES, A.S. Krizová 96/18, Staré Brno • 603 00 603 00 Brno • TCHEQUIE • Tél : +420 +420 773 668 616
Martin.Prachar@skyleader.aero • www.skyleader.cz/

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
298	472,5	11,85	9,90	90	Rotax 912	80	2	260	220	71	-	-	-	-	-	-



SKYLEADER 200

SKYLEADER



Skyleader aircraft a lancé en 2016 un nouveau modèle de milieu de gamme en tant qu'avion européen UL et LSA (MTOM jusqu'à 600 kg) appelé SL400. Les principales caractéristiques du Skyleader SL400 sont : des portes de mouette, un capot à l'allure agressive et un nouveau pignon fixe. Le modèle biplace côte à côte est, dans la tradition Skyleader, un avion tout en métal avec des ailes trapézoïdales qui contient 120 litres de carburant. À AERO 2017 en Allemagne, le projet JA-400 Electra a été présenté, la version électrique de la version à moteur à combustion. Moteurs : Rotax 912 UL/ULS/iS, Continental O-200D et entraînement électrique RE80-RE65 fabriqué par MGM-Compro.

AIR OPERATION TECHNOLOGIES, A.S. Krizová 96/18, Staré Brno • 603 00 603 00 Brno • TCHEQUIE •
Tél : +420 +420 773 668 616
Martin.Prachar@skyleader.aero • www.skyleader.cz/

SKYLEADER 400



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	600	11,47	9,1	120	Rotax	80-100	2	230	192	67	5	-	-	-	-	-

SKYLEADER

Le Skyleader 600 a été vu pour la première fois à AERO 2010 à Friedrichshafen. Avion à aile basse entièrement métallique, il dispose d'une cabine de 1,28 m de large, d'une capacité de carburant de 120 litres et d'ailettes d'aile qui devraient améliorer les caractéristiques de vol. Une large gamme de moteurs Rotax peut être installée : 912, 912S et la 914 turbocompressée. À l'AERO 2011, la version rétractable du 600 (comme le montre notre photo) a été lancée. Disponible en versions UL et LSA (MTOM jusqu'à 600 kg). Moteurs : Rotax 912, 912ULS, 914UL, 912iS.

AIR OPERATION TECHNOLOGIES, A.S. Krizová 96/18, Staré Brno • 603 00 603 00 Brno • TCHEQUIE •
Tél : +420 +420 773 668 616
Martin.Prachar@skyleader.aero • www.skyleader.cz/

US-LSA

SKYLEADER 600



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
340	600	11,85	9,9	120	Rotax 912 ULS	100	2	265	220	61	-	-	-	-	-	-

SLING AIRCRAFT

Le Sling, un avion à ailes basses entièrement métallique, est produit par la société sud-africaine Sling Aircraft et présente une semi-monocoque à peau tendue, découpée avec précision dans une feuille d'aluminium par un poinçon CNC. C'est à partir de cet avion qu'ont été développés le Sling 4 et le nouveau Sling TSi. Le Sling peut être piloté soit comme un Light Sport Aircraft (LSA, 600 kg MTOW), soit comme un E-LSA ou E-AB, bien que les spécifications soient similaires pour les deux. Le Sling est disponible en UL/LSA prêt à voler et en kit E-LSA ou E-AB. Selon le constructeur, il peut recevoir des moteurs Rotax 912, 912S ou 914. Dans la version européenne, le choix est limité à ces deux derniers moteurs.

SLING AIRCRAFT PO Box 308 • Eikenhof, Germiston • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)11 948 9898, Fax : +27 (0)89 632 4493 (RSA Only)
sales@slingaircraft.com • www.slingaircraft.com

US-LSA

SLING 2/LSA



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
380	600	11,85	9,13	70	Rotax 912 ULS	100	2	-	202	70,4	4	-	-	\$ 159 900	\$ 60 600	-

SOFTX AERO



L'avion VP-12 est un modèle intéressant du constructeur ukrainien Softex Aero. Le VP-12 est un biplace à ailes basses, de construction entièrement composite, conçu avec différents moteurs et possibilités de certification. L'avion peut être propulsé par le traditionnel moteur à essence Rotax 912 (80-100 ch) et par un moteur électrique Emrax 228 (73/68 ch). Selon le constructeur, le VP-12 peut être construit pour entrer dans plusieurs catégories : CS-22 rules en tant que motoplaneur, CS - LSA comme avion de sport léger, et selon les règles européennes LTF - UL - 2019 en tant qu'avion UL (ultra-léger). Moteurs : Rotax 912/ULS, Emrax 228, ou moteurs dans la gamme de puissance de 80 à 130 HP.

SOFTX AERO 148 Kievskaya • 07400 Brovary • Kiev • UKRAINE • Tél : +380 (0)44.579.90.88, Fax : +380 (0)44.579.90.66
office@softex.aero • www.softex.aero

VP-12



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
430	600	9,37	9,15	86	EMRAX 228	100Kw	2	303	250	80	-	-	-	-	-	-

SONEX



Appareil à propulsion électrique présenté au salon d'Oshkosh en 2009. Ici, c'est la version légèrement modifiée du Waiex, bien connu, dotée d'une motorisation électrique. Au salon, il disposait de batteries conventionnelles. Le passage à des Lithium Polymère est actuellement en cours de réalisation. Les concepteurs du Sonex ont décidé de développer eux-mêmes tous les composants ce qui, évidemment, ralentit le processus par rapport à leurs concurrents.

SONEX AIRCRAFT, LLC 511 Aviation Road, POB 2521 • Oshkosh WI 54903-2521 • USA • Tél : +1 920 / 231 8297, Fax : +1 920 / 426 8333
orders@sonexaircraft.com • www.sonexaircraft.com

E-FLIGHT WAIEX



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	Electric Brushless DC Motor	80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

SPACEK SD-PLANES

Le SD-1 est un ULM monoplace conçu en mettant l'accent sur le caractère abordable et sur le vol économique. Le mélange bois/composite permet une cellule légère et pourtant de construction facile. Train classique ou train tricycle. La charge utile élevée permet à un pilote de 105 kg de voler et la version XL accepte une taille jusqu'à 197cm. La possibilité de démontage rapide des ailes et de la profondeur et le stockage facile dans une remorque légère permettent d'économiser le hangar. Disponible en kit de base ou kit(s) rapide(s) mais aussi en prêt à voler avec de nombreuses options possibles. Cinq motorisations sont proposées, en 2T ou 4T, de 24 à 50 ch. Moteurs : Hirth F33 ou F23, Briggs & Stratton, Verner selon 5 versions et satisfaisant la norme des 120 kg en RTF.

SPACEK SRO Lesni 25 • 65901 Hodonin • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)605 / 409 539, Fax : +420 (0)515/ 541 5423
info@sdplanes.com • www.sdplanes.com

FAI-ML



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
120	240	6	6	28	Hirth F33	28	1	210	150	65	3	6	-	€ 31 800	-	€ 325

SD-1 MINISPORT

SPACEK SD-PLANES

Le SD-2 SportMaster est un ULM avec l'un des meilleurs rapports prix/performance/charge utile du marché. Une habile combinaison des matériaux de construction (bois et composites carbone) permet un faible poids à vide et de hautes performances. Le cockpit est équipé en standard de palonniers ajustables. Les volets à fente évolués permettent de courtes distances de décollage et d'atterrissage. Moteurs de 65 à 120 ch dont Rotax 912, 912 ULS.

SPACEK SRO Lesni 25 • 65901 Hodonin • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)605 / 409 539, Fax : +420 (0)515/ 541 5423
info@sdplanes.com • www.sdplanes.com

FAI-ML



SD-2 SPORTMASTER

SQUADRON LEADER AIRCRAFT SRL

Le T6 Texan II R est une réplique UL à l'échelle 3/4 d'Italie du célèbre avion d'entraînement militaire modifié par Beechcraft qui était basé sur le Pilatus PC9. Cette réplique a été présentée pour la première fois à l'Aero 2022. L'avion entièrement fabriqué en métal sera disponible en tant que redy-to-fly et en tant que climatisé expérimental construit par des amateurs. Le fabricant a accordé une attention maximale aux détails. Le Texan II Replica est propulsé par le Rotax 912 UL équipé d'un compresseur mécanique Flygas et d'une hélice quadripale à vitesse constante, délivrant 120 à 140 ch au décollage selon le moteur choisi. Des moteurs Rotax plus puissants sont en préparation, ainsi qu'une centrale électrique turbo-prop. L'engrenage est rétractable et est équipé d'une pompe manuelle d'urgence. Les réservoirs de carburant sont de type sécurité à vessie et ont une capacité totale d'environ 90 litres.

SQUADRON LEADER AIRCRAFT SRL Zona industriale, Seconda strada • 93012 Gela • ITALIE • Tél : +39 0933 1961680
info@squadronleaderaircraft.com • www.squadronleaderaircraft.com

FAI-ML



TEXAN T-6 IIR

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
255	472/550	9	8,7	100	Rotax 912 UL	80	2	270	250	63	10	-	-	€ 94 000	€ 53 000	-

STARAIR AIRCRAFT SUNWARD TECH HUNAN

Cet appareil réalisé en fibre de carbone possède une ligne élégante et de belles performances comme on peut s'en douter. La ressemblance avec le Texan italien n'échappera à personne, les Chinois revendiquent pourtant avoir conçu et dessiné leur propre appareil. Ce constructeur fabrique également des machines industrielles et a reçu l'autorisation pour la production de la part des autorités chinoises.

STARAIR AIRCRAFT CO. LTD No.768, Zhixing Street • 412002 LuSong District, ZhuZhou • HuNan • CHINE • Tél : +86 (0)731-28508567, Fax : +86 (0)731-28508500
shkj@starair.cn • www.iflystarair.com/

FAI-ML



SA 60L / SA 70L

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
340	600	11,8	8,6	120	Rotax 912 ULS	100	2	270	220	75	5,5	18	-	\$ 176 000	-	-

STORCH AVIATION

Réplique au 3/4 du célèbre avion d'observation allemand. Construction du fuselage en treillis soudé, aile en tôles de Dural entoilées. Les bords de bords d'attaque fixes et les volets à fentes permettent un comportement STOL similaire à l'original. Avec une hélice à pas variable, le décollage se fait sur moins de 30 m. Prêt à voler ou en kit. Rotax 912 ULS et 914.

STORCH AVIATION SERBIA Medjunarodni put 325 • 21000 Cenej, Novi Sad • SERBIE • Tél : +381 (0) 63 / 550 809, Fax : +381 (0) 21 / 40 35 30
storch@slepcevstorch.com • www.storch-aviation.com

FAI-ML



SLEPCEV STORCH

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
289	450	15	10	40	Rotax 912S	100	2	150	133	40	6	11	-	-	-	-

TARRAGON AIRCRAFT

Le Tarragon constitue la version par Pelegrin LTD du Millennium Master, ULM italien fabriqué en 2010 par CFM qui fit récemment faillite. Le concepteur fut associé à la refonte du produit. Le Tarragon est disponible prêt à voler, doté d'une instrumentation analogique ou numérique. Rotax 912 ULS, iS ou 914 ainsi qu'Epa Power sont les motorisations préconisées.

TARRAGON AIRCRAFT PELEGRIN LTD 30 Traleru street, • LV-1030 Riga, • LETTONIE • Tél : +371 (0)26 490 730, Fax : +371 (0)297 249 74
info@tarragonaircraft.com • www.tarragonaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
338	-	-	7,94	96	Rotax 914	115	2	310	270	65	-	15	-	€ 150 000	-	-



TARRAGON

TECHPROAVIATION

Trois monoplaces Merlin sont proposés par la société tchèque TechProAviation : le HV 100, le HV 103 et le HV 105 déterminés par le choix du moteur et de l'aile et donc avec des poids et performances spécifiques. L'appareil est tout métal avec un fuselage semi-coque dont l'avant est riveté. Prêt à voler ou en kit, la machine dotée d'un Rotax deux-temps pèse par exemple 180 kg à vide. Un HKS 700E est une option possible.

TECHPROAVIATION, S.R.O. Balbinova 214/22 • 779 00 Repcin, Olomouc • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)77 / 461 0054
aviation@techproaviation.com • http://techproaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
180	300	7,2	7,94	44	Rotax 582	65	1	225		62	-	10	-	-	€ 5 500	-



MERLIN HV 100

TECNAM

La société italienne Tecnam est l'un des plus grands constructeurs européens d'avions légers, proposant un large éventail de modèles d'avions. Le P2002 Sierra MkII est dérivé du P96 mais utilise de nombreuses pièces du P92 ; c'est un Tecnam classique mais réinventé. Le P2002 Sierra MkII intègre les derniers développements en matière d'avions Tecnam et a été continuellement amélioré. En raison du profil laminaire effilé et des volets fendus, le P2002 Sierra MkII est un avion exceptionnel avec un bon mélange d'aérodynamisme, de performances et d'efficacité structurelle. Les ailes sont en aluminium construites avec un seul longeron et une boîte de torsion entièrement métallique. Les bords d'attaque de l'aile sont facilement détachables pour être réparés. Le P92 Echo MkII est proposé pour presque tous les pays du monde, donc en plusieurs versions : US/LSA, ULM, ULM 600Kg/Allemagne. Moteur : Rotax 912ULS2, 912iS.

TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE TECNAM SRL Via Maiorise, • 81043 Capua • ITALIE • Tél : +39 0823 622297, Fax : +39 0823 622899
info@tecnam.com • www.tecnam.com



FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
377	600	11,5	8,56	100	Rotax 912iS	100	2	226	215	70	5,0	17	S-LSA, VZ	-	-	-



P2002 SIERRA MKII

TECNAM

La P2008 représente une nouvelle direction pour Tecnam : la fibre de carbone rencontre le métal et l'innovation. Ce modèle, présenté pour la première fois à Aero 2009 à Friedrichshafen, est le tout premier modèle de Tecnam avec un fuselage monocoque en composite. Celle-ci est associée à la célèbre aile tout en aluminium pour produire un avion assez différent de tous les modèles précédents de la société. L'aile a des bords d'attaque amovibles pour une réparation facile, avec des réservoirs de carburant situés derrière le bord d'attaque, d'un volume total de 123 litres (32 gal). Disponible en tant qu'avion certifié, en tant qu'US/LSA et en tant qu'Ultralight européen. La version certifiée est la P2008JC (CS/VLA). Moteur : Rotax 912ULS/912S2

TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE TECNAM SRL Via Maiorise, • 81043 Capua • ITALIE • Tél : +39 0823 622297, Fax : +39 0823 622899
info@tecnam.com • www.tecnam.com



FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
388	600	-	9,0	123	Rotax 912ULS	100	2		237	72	4	-	-	-	-	-



P2008

TECNAM

L'avion P92 était et est toujours une épine dorsale de Tecnam et, après de nombreuses améliorations, il est passé à la version P92 Echo MkII. Populaire et couronnée de succès depuis son lancement en 1994, la P92 monomoteur, à aile haute et biplace a toujours été, selon Tecnam, en avance de plusieurs longueurs sur son temps. La version d'aujourd'hui, le P92 Echo MkII, est dotée d'une technologie de pointe, d'une avionique en verre, d'un fuselage en composite et d'une structure de base / ailes en métal tout en conservant les mêmes qualités de vol qui lui ont valu la réputation d'un avion fiable, sûr et facile à piloter. Le P92 Echo MkII est proposé pour presque tous les pays du monde, donc en plusieurs versions : US/LSA, ULM, ULM 600Kg/Allemagne. Moteur : Rotax 912 ULS

TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE TECNAM SRL Via Maiorise, • 81043 Capua • ITALIE • Tél : +39 0823 622297, Fax : +39 0823 622899
info@tecnam.com • www.tecnam.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
356	600		8,7	90	Rotax 912ULS	100	2		213	72			L	-	-	-



P92 ECHO MK II

TECNAM

En 2012, Tecnam a comblé l'une des dernières lacunes de son portefeuille d'avions. La 5e génération de l'avion P92 Tecnam s'est enrichie avec l'introduction de la version Tail Dragger. Le vol inaugural a eu lieu en décembre 2011 et la première présentation a eu lieu lors de Sun'n Fun 2012. Les clients du P92TD ont le choix entre les motorisations suivantes : Rotax 912 ULS, 912 iS, Rotax 914 Turbo ou Lycoming O-233 (+14 000 \$).



TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE TECNAM SRL Via Maiorise, • 81043 Capua • ITALIE • Tél : +39 0823 622297, Fax : +39 0823 622899
info@tecnam.com • www.tecnam.com

P92TD TAIL DRAGGER



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	600	12,4	8,7	2x45	Rotax 912 ULS	100	2	222	270	76	5,6	-	-	-	-	-

TEXAS AIRCRAFT

Créé par le légendaire avionneur brésilien Caio Jordão, le Colt s'inspire de la famille populaire d'avions légers INPAER (flotte de 300 unités). Présenté pour la première fois à AirVenture 2019, les premières livraisons ont eu lieu au début de 2020. Le Colt est le premier LSA à aile haute fabriqué aux États-Unis avec une cellule en aluminium de qualité aéronautique, des rivets métalliques solides et une cellule de sécurité des passagers en chromoly soudé. Le Colt est livré en standard avec la suite avionique Garmin. En 2019, Texas Aircraft et Siemens eAircraft ont entamé une coopération pour le démonstrateur électrique Colt LSA. Moteur : Rotax 912 ULS.

TEXAS AIRCRAFT 508 Vandenberg Rd, Hangar #5 • Hondo, TX • TX • USA • Tél : +1 800 922 2161

support@texasaircraft.com • www.texasaircraft.com

US-LSA

COLT 100



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
386	600		9,8	120	Rotax 912 ULS	100	2	220	204	70		19	-	-	-	-

THE LIGHT AIRCRAFT CO TLAC

Ce biplan réussi a été développé par Russ Light et commercialisé par l'entreprise The Little Aircraft Co, mais peu de machines ont trouvé preneur. Les nouveaux propriétaires, Ivor Smith et Paul Hendry-Smith, produisent le Sherwood Ranger en série. Cette machine tubes et toile de construction classique, à la bonne maniabilité et aux ailes rapidement repliables, a un fort potentiel sur le marché. Le prix du kit ne comprend pas le moteur. Moteurs : Rotax 582, Jabiru 2200 ou D-Motor préconisés.

THE LIGHT AIRCRAFT CO LTD Hangar 4 Little Snoring Airfield, Little Snoring, • Fakenham NR21 0JL • Norfolk • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0) 1328 87 88 09, Fax : +44 (0)1328 / 822020
sales@g-tlac.com • www.g-tlac.com

FAI-ML

SHERWOOD RANGER



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
182	450	15,60	7,92	43	Rotax 582	64	2	129	115	61	4,0	16	LAA	-	£ 12 500	£ 170

TL ULTRALIGHT

TL Ultralight de République tchèque a dévoilé le nouveau Sirius BackCountry au salon Aero Friedrichshafen en 2025. Le Sirius Backcountry est clairement basé sur le modèle TL Ultralight TL-Sirius à trois vitesses et à aile haute, mais au lieu du train avant, nous trouvons une roulette de queue et des roues de brousse géantes. Le BackCountry aurait une distance de décollage de 80 mètres, une vitesse de croisière allant jusqu'à 200 km/h et une vitesse de décrochage d'environ 60 km/h. L'avion dispose également d'une porte cargo et d'un porte-équipement personnalisé multi-usage qui peut contenir du matériel supplémentaire non aéronautique, comme des planches à neige pour faciliter le transport. Le puissant Rotax 916iS devrait soulever cet avion même sur des pistes de l'arrière-pays non préparées. Premier avion livré aux États-Unis d'ici la mi-2025. Moteur : Rotax 916iS

TL ULTRALIGHT SRO Letiste 515, Pouchov • 50341 Hradec Kralove • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)495 211 753, Fax : +420 (0)495 / 213 378
info@tl-ultralight.cz • www.tl-ultralight.cz



SIRIUS BACKCOUNTRY



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
	600				Rotax 916iS	160	2						-	-	-	-

TL ULTRALIGHT

Le Sparker, biplace côte à côte, a été développé à partir du célèbre avion tandem Stream. Il a effectué son premier vol en octobre 2021 et a été présenté officiellement et internationalement au salon AERO 2023. Le Sparker côte à côte est le fleuron de la gamme TL-Ultralight et dispose d'un intérieur en cuir luxueux et de deux manches latéraux. L'avion à ailes basses et à train rétractable est un biplace composite fabriqué principalement à partir de fibres de carbone et de kevlar, et possède deux compartiments à bagages, dont l'un est accessible par l'extérieur. Même équipé d'un moteur Rotax de 100 ch à carburateur, il atteint une vitesse de croisière élevée. Il est disponible en kit prêt à voler et en kit assisté par l'usine. Courant 2023, le moteur Rotax 915iS turbo a été introduit. Options de moteur : Rotax 912ULS, 912iS, 915iS.

TL ULTRALIGHT SRO Letiste 515, Pouchov • 50341 Hradec Kralove • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)495 211 753, Fax : +420 (0)495 / 213 378
info@tl-ultralight.cz • www.tl-ultralight.cz



SPARKER



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
350	600	9,96	9	105	Rotax 912 ULS	-	2	335	-	83	6	16,2	-	-	-	-

TL ULTRALIGHT

Présenté à l'AERO 2013, le Stream est la machine la plus rapide de chez TL Ultralight. Ailes basses biplace, il devrait voler cet été. Les 100 ch d'un Rotax 912 iS animent cette élégante machine pour friser les 300 km/h tout en assurant la vitesse assez basse nécessaire aux homologations. Rotax 912 ULS en option.



STREAM



TL ULTRALIGHT SRO Letiste 515, Pouchov • 50341 Hradec Kralove • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)495 211 753 , Fax : +420 (0)495 / 213 378
info@tl-ultralight.cz • www.tl-ultralight.cz

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297	472-600	9,6	9,0	90	Rotax 912 ULS	100	2	-	300	65	6	-	LSA	-	-	-

TL ULTRALIGHT

La version train rentrant du TL 2000 est élégante et inspire la vitesse. Il atteint 285 km/h en palier. C'est une machine tout carbone. Ce train rentrant l'exclut du marché LSA. Mais les pilotes apprécieront la version la plus sophistiquée de la famille. Depuis 2012, la roulette de nez directive est standard. Options moteurs : Rotax 912, 912S et 914.



TL-2000 STING RG



TL ULTRALIGHT SRO Letiste 515, Pouchov • 50341 Hradec Kralove • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)495 211 753 , Fax : +420 (0)495 / 213 378
info@tl-ultralight.cz • www.tl-ultralight.cz

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297	472,5	9,80	9,11	77	Rotax 912 ULS	100	2	-	250	65	7	13	UL	€ 90 000	-	-

TL ULTRALIGHT

Construction entièrement composite en sandwich utilisant plus de carbone pour diminuer le poids. Les ailes effilées à profil supercritique sont dotées de volets à fente et emploient beaucoup d'éléments carbone. Les qualités de vol sont très bonnes et le prix intéressant dans cette gamme d'ULM. Il existe plusieurs versions de TL-2000, dont une à train rentrant, la TL-2000 Sting RG. Le S4 a été lancé en 2010 avec une verrière, un cockpit et un refroidissement moteur modifiés (photo du modèle antérieur, le S3). Rotax 912 S, iS ou 914. Voir Aviation et Pilote n°531



TL-2000 STING S4



TL ULTRALIGHT SRO Letiste 515, Pouchov • 50341 Hradec Kralove • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)495 211 753 , Fax : +420 (0)495 / 213 378
info@tl-ultralight.cz • www.tl-ultralight.cz

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297	472,5	11,1	9,12	77	Rotax 912 ULS	100	2	285	200	63	5	14	S-LSA	€ 85 000	-	-

TL ULTRALIGHT

Nouveau développement en composite de l'entreprise TL-Ultralight. Destiné à ceux qui privilégient les ailes hautes, cet appareil offre une qualité technique et un confort élevés. Il est disponible aussi bien en tant qu'UL qu'en US-LSA et a été présenté à Oshkosh 2008 pour la première fois. Une option avec flotteurs présentée en 2011. Moteurs : Rotax 912, 912 S, iS et 914.



TL-3000 SIRIUS



TL ULTRALIGHT SRO Letiste 515, Pouchov • 50341 Hradec Kralove • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)495 211 753 , Fax : +420 (0)495 / 213 378
info@tl-ultralight.cz • www.tl-ultralight.cz

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
297	472,5	11,26	9,4	120	Rotax 912ULS	100	2	230	220	60	-	-	LSA	€ 85 000	-	-

TLAC

Conceptuellement, le Kub est un Escapade rétréci, avec un fuselage et une queue en tube d'acier soudé recouverts de tissu, des longerons d'aile en tube d'aluminium, des nervures en contreplaqué, un revêtement en tissu et une corde constante. Le châssis est équipé d'une suspension élastique et de freins à disque hydrauliques, tandis que la puissance provient d'un Hirth F33 (tel que tarifé ici), bien qu'un Aixro rotatif soit une option. Une troisième option de moteur est actuellement en cours d'évaluation, un bicylindre à plat deux temps de 3 W. Bien que le Kub soit exempté de certification au Royaume-Uni, une version certifiée appelée Escapade One en a été dérivée pour l'importateur allemand Lanitz. Il est répertorié sous ce nom. Moteurs : Hirth F33, Wankel Rotary, Polini.

US-UL

SHERWOOD KUB



TLAC Little Snoring Airfield • Fakenham NR21 0JL • Norfolk • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1328 878809

sales@g-tlac.com • www.g-tlac.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
115	250	10,5	8,90	23	Polini Thor	36,5	1	95	80	40	5,5	-	-	£ 25 000	£ 9 500	-

TOMARK

Tomark Aero a présenté cette élégante Skyper GT9 à aile haute en 2015. Le Skyper est conçu conformément aux exigences tchèques UL2-1 et ELSA, LTF-UL allemandes et LSA américaines. Le SD9 est, dans la tradition Tomark, entièrement métallique et est proposé en deux versions : en tant qu'UL européen et en tant qu'avion LSA américain. La masse maximale par minute pour l'UL/LSA est de 600 kg. Ce Skyper GT9 présente une silhouette de fuselage rond peu commune pour un avion en métal. Un compartiment à bagages spacieux et accessible à l'extérieur le rend idéal pour les voyages à travers le pays. Options de moteur : Rotax 912ULS.

TOMARK SRO Strojnicka 5 • 08001 Presov • SLOVAQUIE • Tél : +421 (0)51 / 748 0561, Fax : +421 (0)51 / 748 0560
tomarkaero@tomarkaero.com • www.tomarkaero.com

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
315	600	10,0	9,0	88	Rotax 912ULS	100	2	230	205	78	6	17	UL	-	-	-



SKYPER GT9

TOMARK

Le Viper est un avion UL/LSA biplace à aile basse entièrement métallique fabriqué en Slovaquie. Il est destiné à l'entraînement, au remorquage, à l'entraînement ainsi qu'au loisir ; Il offre également une bonne visibilité et un habitacle spacieux. La fabrication se fait à l'aide de la dernière technologie laser et de machines CNC. La Viper est homologuée LSA depuis 2010. Un kit est disponible sur demande. Le constructeur slovaque a mis à niveau son UL/LSA Viper SD4 vers l'avion Viper SD4 RTC, ainsi que pour le VFR de nuit. Une AFT – Air Force Trainer et une Attack dite premium sont disponibles. Le RTC est certifié selon la norme EASA CS-LSA Amdt.1 Type. Options de moteur : Rotax 912ULS/iS.

TOMARK SRO Strojnicka 5 • 08001 Presov • SLOVAQUIE • Tél : +421 (0)51 / 748 0561, Fax : +421 (0)51 / 748 0560
tomarkaero@tomarkaero.com • www.tomarkaero.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	600	6,4	8,35	100	Rotax 912iS	100	2	240	200	82	6,5	16	LSA	-	-	-



VIPER SD4/RTC

TRITON AERO-MARINE

Le Triton Skytrek est, selon le constructeur, le premier avion de sport léger construit en Chine conforme aux normes CAAC et LSA. Ce fut une grande surprise à AirVenture 2016. À première vue, cet avion chinois ressemble à l'avion tchèque SportCruiser et il a le même héritage. En y regardant de plus près, cependant, le Skytrek diffère par diverses modifications apportées à l'aile et au train du tricycle. Il est équipé d'un Rotax 912iS qui entraîne une hélice triple carbone DUC. La société de Thomas Hsueh produit près de Zuhai (Chine) et affirme que l'avion a des capacités de voltige. Moteur : Rotax 912iS.

TRITON AERO-MARINE no2 Xingang Rd, Baijia • Zhuhai Doumen • Guangdong • CHINE • Tél : +86 (0)756-5230275, Fax : +86 (0)756-5230804
Thomashsueh@msn.com • http://iflyairplanes.com/

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
380	600	13,7	8,81	2 x 57	Rotax 912iS	100	2	224	201	55	6	17	S-LSA, BCAR S	-	-	-



SKYTRECK

TRITON AERO-MARINE

Le Voyager est un avion amphibie entièrement métallique. L'amphibie Triton Voyager a récemment fait l'objet d'une refonte majeure. Selon Triton, il provient de l'avion tchèque Aircraft Works appelé Mermaid. Les ailes centrales ont été reconfigurées pour se replier (manuellement ou électriquement) afin de faciliter le transport et l'accès. Les pontons de l'aile se déplaçaient vers l'intérieur pour permettre un repli propre des ailes et un accès facile aux plates-formes pour les occupants. Le système de refroidissement du moteur a été redessiné pour éviter la surchauffe au ralenti ou le freinage sans le vent de refroidissement nécessaire.

TRITON AERO-MARINE no2 Xingang Rd, Baijia • Zhuhai Doumen • Guangdong • CHINE • Tél : +86 (0)756-5230275, Fax : +86 (0)756-5230804
Thomashsueh@msn.com • http://iflyairplanes.com/

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
380	560	11,5	9,5	2x50	Rotax 912i	100	2	210	185	65	4	22	S-LSA	€ 87 500	€ 45 000	-



VOYAGER

U-FLY-IT

Terry Raber a commencé en 1993 par produire des pièces pour l'aviation. Sa société Streamline fabrique l'Aerolite 103 qui a volé lors d'AirVenture en 1997. Ce monoplace aile haute livré prêt à voler et construit en tubes et toile Dacron de façon très professionnelle a été conçu pour être bien équipé par notamment un Hirth F 33. L'Aerolite d'aujourd'hui peut être aussi vendu en kit. Motorisations du Hirth F 33 à des Rotax ou équivalents de 28 à 50 ch.

U-FLY-IT LIGHT SPORT AIRCRAFT, LLC P.O. Box 3649 • DeLand, FL 32721 • Florida • USA • Tél : +1 386-738-4444
sportplane@uflyit.com • www.uflyit.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
111	252	12,1	8,00	19	Hirth F33	-	1	98	85	42	-	-	-	\$ 14 995	\$ 10 495	-



AEROLITE 103

VANS AIRCRAFT

RV-12/IS

Van's Aircraft est en affaires depuis 1973 et est le plus grand constructeur d'avions en kit au monde. Le RV-12 est l'entrant de la société sur le marché S-LSA et n'est livré qu'avec un train d'atterrissage tricycle. Il s'agit d'un design moderne de Van's Aircraft, le plus facile à construire et le kit le plus complet jamais proposé par la firme. La construction est principalement en métal, avec quelques composites, et l'avion dispose d'une gouverne de profondeur entièrement volante et d'ailerons à pleine portée. Introduit en 2008, plus de 600 RV-12 sont actuellement en vol dans le monde entier, plus de 1 100 kits ont été achetés en 2020. Le modèle est maintenant offert entièrement fabriqué. Options de moteur : Rotax 912iS. Après une brève période de temps sous le chapitre 11, Vans a émergé et s'est réorganisé.



VANS AIRCRAFT 14401 NE Keil Rd • Aurora OR 97002 • USA • Tél : +1 503 / 678 6545, Fax : +1 503 / 678 6560
 info@vansaircraft.com • www.vansaircraft.com

US-LSA

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
340	600	11,80	8,2	75	Rotax 912iS	100	2	222	-	82	-	-	-	-	\$ 80 000	-

VASHON AIRCRAFT

RANGER

Selon le constructeur américain, l'avion Vashon Ranger est conçu pour combler le fossé entre les avions certifiés vieillissants et les avions de sport légers plus récents. Le Ranger est un avion à deux places à prix agressif qui présente une construction robuste entièrement métallique, une cabine spacieuse et un cockpit en verre Dynon - assez évident car le fondateur de Vashon est le Dr John Torode, le propriétaire de Dynon Avionics. Sa première apparition publique a eu lieu à AirVenture 2018. Le Ranger bon marché comprend : Moteur CMG O-200.



VASHON AIRCRAFT 19825 141st Place NE • Woodinville WA 98072 • Washington • USA • Tél : +1 425-527-9944
 amy.bellesheim@vashonaircraft.com • www.vashonaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
399	600	13,5	9,0	106	CMG O-200-D	100	2	220	215	-	5	-	S-LSA	-	-	-

VICKERS AIRCRAFT CO. LTD

WAVE

Vickers Aircraft de Nouvelle-Zélande a dévoilé en 2014 un nouveau modèle amphibie LSA appelé Wave. Le directeur de l'entreprise, Paul Vickers, et son équipe ont conçu et construit cet élégant amphibien en utilisant des matériaux modernes comme l'aluminium et la fibre de carbone, rendant le Wave résistant à la corrosion. Les ailes repliables automatiquement permettent un transport et un stockage faciles. Le Wave dispose d'un système de train d'atterrissage qui est un agencement à train fixe pour les opérations terrestres et nautiques. Vol inaugural en avril 2022, essais en vol terminés en 2023 et livraisons prévues pour 2025. Le Wave est propulsé par un moteur Lycoming et devrait être conforme LSA. Options de moteur : Rotax 915iS/916iS.



VICKERS AIRCRAFT COMPANY LIMITED 3 Maxwell Place, Te Rapa, P.O. Box 10402 • Hamilton 3200 • NOUVELLE-ZELANDE • Tél : +64 (0)7 8501618
 paul@vickersaircraft.com • www.vickersaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
839	13,87	9,40	190	Rotax 916iS	160	2	222	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VOLKSFLUGZEUG GMBH

SKYRANGER SW

Volksflugzeug construit cet ULM culte constitué de tubes et toile en Allemagne. En kits ou prêt à voler, la machine peut aussi être entretenue si nécessaire par cette société. La célèbre formule à aile haute permet d'équiper le biplace par un moteur de la gamme Firma Sauer Flugmotorenbau basée sur les faibles VW : S1900UL (70 ch) ou S2200UL (90ch) ou VM800R100 (100 ch).



VOLKSFLUGZEUG GMBH, LILIANA MANTHEY Nieder-Olmer Str. 16 • 55270 Ober-Olm • ALLEMAGNE
 • Tél : +49 (0) 6136 81055, Fax : +49 (0) 6136 85466
 info@volksflugzeug.eu • www.powertrike.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
250	472,5-500	13,40	8,90	60	Sauer	70	2	-	135	65	3,5	-	-	€ 37 900	€ 14 700	-

WELLER

ULI NG

Le ULI NG (nouvelle génération) de Weller existe depuis 1987 dans le monde de l'aviation commerciale. Entrant dans le cadre de la FAA Part 103, ce monoplace aile haute de 120 kg est motorisé par un 4 temps Briggs et Stratton modifié. Un réducteur à courroie entraîne une bipale bois. Avec les 18 l du réservoir mobile, l'appareil a 2h30 d'autonomie de vol.



WELLER FLUGZEUGBAU Biberstr 8/1 • 74523 Schwaebisch Hall - Biberfeld • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)791 / 56732, Fax : +49 (0)791 / 56733
 weller-sha@t-online.de • www.weller-flugzeugbau.de

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
119,5	220	12,78	9,68	18	Briggs & Stratton	30	1	95	80	45	2	6	-	€ 16 800	-	-

X-AIR

Le tubes et toiles aile haute pour tous. Le kit standard intègre portes et carénages de roues. La motorisation prévue est le Jabiru 2200 avec option Rotax 912 et 582. Certifié Section S UK avec le Jabiru et le 912. Il est assemblé et vendu prêt à voler aux USA sous l'identité X-Air LS en catégorie LSA. Les derniers modèles sont munis de winglets et de portes en composite. Le prix en kit est sans moteur ni instrument. Les prix - précédemment prêt à voler 59995\$, pour le «kit» 9981 euros - sont actuellement recalculés.

X-AIR - RAJ HANSA ULTRALIGHTS PVT LTD 99/A, 17th B Main Road, 5th Block Koramnagala • Bengaluru
- 560095 • INDE • Tél : +91 (0)80 / 6596 5835, Fax : +91 (0)80 / 2851 8485
rajhansa@x-air.in • www.x-air.in

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
263	450	13,7	10,05	60	Jabiru 2200	85	2	170	140	60	4,5	12	S-LSA, BCAR S	-	-	-



HANUMAN / X-AIR H

ZLIN

Le constructeur tchèque Zlin s'inspire clairement des motos Harley Davidson. Son avion ADAC à aile haute, le Savage Bobber, peut être personnalisé comme aucun autre avion de cette catégorie. Lors du lancement à Aero 2011, la quasi-totalité du fuselage a été découverte. Le fuselage peut être partiellement fermé pendant la saison froide avec une housse appelée le kit d'hiver. Le coffre à bagages est un sac en tissu qui peut être remplacé par 10 types différents de sacs en cuir. Pour le fuselage, le propriétaire a le choix entre 20 couleurs, 15 pour le moteur, huit pour les sièges et trois pour les ceintures de sécurité. MTOM 472,5 -560 kg. Les options de moteur sont : Rotax 912S et 914, Lycoming IO-233LSA et UL Power 350is.

ZLIN AVIATION S.R.O. 2 Kvetna 685 • 76361 Napajedla • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)577011156, Fax : +420 (0)577 / 941250
sales@zlinaero.com • www.zlinaero.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
280	560	14,2	9,35	68	Rotax 912ULS	100	2	175	138	58	5	-	-	-	-	-



BOBBER

ZLIN

Le Savage Cub ressemble au Piper Cub avec un cadre conventionnel recouvert de tissu en tube d'acier. Construit en République tchèque, il est équipé en standard d'un parachute balistique. Pour une utilisation à ski ou en flottage, il peut être fourni avec un Rotax 914 turbo. Extrêmement bien finis, le Savage Cub et son frère le Savage Cruiser sont disponibles en kit ou prêts à voler ; il est approuvé SLSA aux États-Unis. La version appelée Cub pousse la connexion Piper J3 un peu plus loin et a de gros pneus tout-terrain ainsi qu'un capot de style Cub. MTOM 472,5-560 kg. Options de moteur : Rotax 912ULS, 914 et Lycoming IO-233 LSA et IO 320 de 320 ch (Cub uniquement). À l'Expo 2015 de Sebring, le modèle Savage Cub-S a été renommé pour le marché américain sous le nom de Savage Outback. Aviation et Pilote n°558

ZLIN AVIATION S.R.O. 2 Kvetna 685 • 76361 Napajedla • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)577011156, Fax : +420 (0)577 / 941250
sales@zlinaero.com • www.zlinaero.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
310	560	14,2	9,39	2x34	Rotax 912 ULS	100	2	185	150	60	5	13	S-LSA, VZ	-	-	-



CUB

ZLIN

Savage Norden est un avion de Pasquale Russo qui a décollé en 2020 sous le nom de Norden. L'avion a été présenté pour la première fois en 2019, mais a été officiellement présenté en série au salon AERO en 2023. C'est vraiment le Zlin Aviation Bush-Airplane par excellence : c'est un gros avion de l'outback. Les nouvelles ailes sont dotées de bords de commandement électrique et de volets à deux fentes de style Fowler. Ajoutez à cela le fuselage élargi, le train d'atterrissage de queue obligatoire avec des roues de brousse géantes, les nouveaux amortisseurs de train d'atterrissage renforcés en option (style Porter) et le moteur Rotax 916iS, et vous obtenez l'avion de brousse de vos rêves. Quel dommage que l'Alaska ne soit pas juste au coin de la rue ! Cet avion Zlin Savage Norden dispose d'un cockpit redessiné, d'un tout nouveau tableau de bord, d'un look moderne en carbone et d'un style à la mode italienne. Moteur : Rotax 914, 915iS, 916iS, Edge Performance 180CV.

ZLIN AVIATION S.R.O. 2 Kvetna 685 • 76361 Napajedla • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)577011156, Fax : +420 (0)577 / 941250
sales@zlinaero.com • www.zlinaero.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
365	600	14,4	9,03	110	Rotax 914	115	2	215	185	55	9	-	-	-	-	-



NORDEN

ZLIN

Oeuvre d'art par Pasquale Russo présentée à l'AERO 2016. Un tout-terrain pour de vrai, capable de se poser presque partout. C'est le fruit de tout ce qui a été observé depuis 10 ans en la matière spécifique et téméraire pour aboutir, malgré son allure traditionnelle, à des améliorations et des solutions jusque dans les moindres détails de ce Shock Cub. L'expression même du vol «slow and low» par Zlin. Rotax 912 ULS, 914 ou 915 iS pour quitter facilement les terrains les plus austères. UL ou LSA avec 472,5 kg ou 600 kg de MTOW.

ZLIN AVIATION S.R.O. 2 Kvetna 685 • 76361 Napajedla • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)577011156, Fax : +420 (0)577 / 941250
sales@zlinaero.com • www.zlinaero.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
314	472/600	15,21	9,0	68	Rotax 915iS	141	2	180	145	37	5	-	LSA	-	-	-



SHOCK CUB



Flying Pages

MEANS... PAGES ABOUT FLYING

bi-monthly

quarterly

annually



in chinese, english, german and french



Subscription & Advertising +49 (0)33931 806027



www.flying-pages.com

© all rights reserved by: Flying Pages AOPA. All rights reserved. Reproduction or distribution in any form prohibited.



Il y a peu de nouvelles entrées dans le domaine des planeurs ultralégers, comme le DreamGlider monoplace d'ASO qui possède une hélice repliable dans le nez de l'appareil et est capable de décollage autonome.



Marino Boric, ingénieur en aéronautique, s'est formé au management avant de devenir journaliste. Il a commencé sa carrière de pilote civil et militaire par le vol à voile, pour ensuite découvrir les avions légers, puis s'est investi dans la construction d'un aéronef. Il collabore à de nombreux magazines consacrés à l'aviation, essayant en vol des ULM et divers avions de loisir. Il est également directeur du conseil d'administration du LAMA.

Tout simplement intelligents

Cette catégorie d'aéronefs ne change pas beaucoup et est en quelque sorte « à part » par rapport aux autres types d'aéronefs, car les appareils répertoriés sont déjà presque parfaits pour leur usage. La plupart des motoplaneurs ULM répertoriés ont derrière eux un long processus de maturation et trouvent leurs racines dans une autre catégorie d'appareils à l'aérodynamique presque parfaite, celle des planeurs. Nous répertorions ici les appareils allant du plus petit planeur pur ceux disposant d'un dispositif d'envol autonome motorisé. Ces avions équipés d'un petit moteur à combustion traditionnel ou d'une nouvelle version, plus écologique, avec un moteur électrique permettent un décollage autonome et le retour à l'aérodrome. Ces appareils ont une caractéristique importante en com-

mun : ils sont silencieux et le coût horaire est minimal. Nous trouvons ici une combinaison idéale entre le pur plaisir de voler, un budget maîtrisé et un faible impact environnemental. Parallèlement, les moteurs électriques ont atteint un niveau de fiabilité sans précédent et s'adaptent parfaitement à l'aérodynamique avancée des planeurs, rendant cette catégorie encore plus intéressante.

Amusez-vous bien, profitez de vos vols

Marino Boric > Rédacteur *Flügel* — *Das Magazin*
> marino@flying-pages.com

NOM DU CONSTRUCTEUR														NOM DU MODÈLE			
Court descriptif														Photo du modèle			
QR code																	
NOM ENTIER DU CONSTRUCTEUR																	
Adresse du constructeur																	
Courriel • Site																	
MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. kit HT	P. plan HT
« MV » Masse à vide (kg)	« Mmax » Masse maxi (kg)	« S » Surface (m²)	« b » Envergure (m)	« Rés » Capacité réservoir (L)	« Moteur » Motorisation	« P » Puissance (ch)	« PI » Nbre de places	« Vne » Vitesse à ne pas dépasser (km/h)	« Vs0 » Vitesse mini (km/h)	« Finesse » Finesse@km/h	« Vz min » Vitesse minimale de chute (m/s)	Vz max Vitesse maximale de chute (m/s)	« I/h » Consommation (l/h)	« Cert » Certification	« P. complet HT » Prix complet hors taxe	« P. kit HT » Prix kit hors taxe	« P. plan HT » Prix plan hors taxe



Les constructeurs marqués de ce symbole ont mis au point une machine équipée d'un moteur électrique.

- Les planeurs et motoplaneurs ULM ainsi que les planeurs et motoplaneurs certifiés figurent dans leurs rubriques respectives.
- Vous trouverez l'index des constructeurs et des annonceurs ainsi que les adresses des importateurs à la fin de la revue.

A-I-R



L'Atos Wing est un motoplaneur électrique de tourisme de la catégorie des ULM de 120 kg en Europe où aucun certificat médical n'est requis. La conception de l'aile est basée sur l'aile ATOS éprouvée et a été développée en permanence depuis plus de 20 ans. L'Allemand Felix Rühle a combiné deux ailes de son deltaplane ATOS à succès avec un fuselage, un moteur électrique de Geiger, avec une hélice pliable - prêt est le simple motoplaneur électrique. Deux batteries différentes sont disponibles : 65 Ah pour une autonomie de 150 km ou 130 Ah pour 300 km.

A-I-R AERONAUTIC INNOVATION RUEHLE CO GMBH Sesselbahnstr. 8 • D-87642 Halblech-Buching • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8368 914 88 48, Fax : +49 (0)8368 914 88 49
info@a-i-r.de • www.a-i-r.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
120	260	-	14,5	-	-	-	-	140	40	-	0,65	-	-	-	-	-	-

ATOS WING



AERIANE SA



A partir du Swift original conçu en Californie, Aériane a amélioré le design original pour obtenir le planeur haute performance qui est mondialement connu. Le constructeur propose la Swift sans moteur, avec un moteur essence 4 temps Bailey V5E et avec un moteur électrique de chez Flytec. Quoi qu'il en soit, vous obtenez une machine avec des performances redoutables en thermique, alliées à des freins à air efficaces. C'est un avion vraiment classique. La version électrique est commercialisée sous la marque Icaro 2000.

AERIANE SA rue des Poiriers 7 • 5030 Gembloux • BELGIQUE • Tél : +32 (0)81 60 05 95, Fax : +32 (0)81 60 05 96
info@aeriane.com • www.aeriane.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
95	191	12,50	12,70	8	Bailey 175	18	1	120	36	24	0,55	3	2	-	€ 28 600	-	-

SWIFT LIGHT



E-DREAM *Glider*

THE self launching solution (SLS) ...

...in continuation with the designer of the glider "SILENT", realized by ASO srl...

Highlights:

- New wing and fuselage design
- Completely new electric drive
- Batteries in the wings, means:
 - ✓ High efficiency due to the same temperature for all cells
 - ✓ Safer solution in the event of a cell explosion - proven during certification
- Test flight programme in progress
- Delivery from 2026 onwards
- Reservation of a production slot at any time

Technical Data:

- Wing Spann: 13,8 m
- Top speed: 220 km/h
- Best gliding (at 85 km/h): 1:44*

* = minimum performance data
Further performance data will follow according to the test flight programme



List price: 215.000 €
First five gliders: 190.000 €
all prices incl. VAT

**Stay up to date and visit
our website for more details!**

www.aso-e-mobility.eu
america@aso-e-mobility.eu



MOTOPLANEURS ULM/LSA

AEROLA

e Une plus grande autonomie pour l'Alatus est arrivée avec l'ajout d'un Cors-Air de 20 ch, date à laquelle l'avion est devenu l'Alatus M. Depuis 2011, le Cors-Air a été rejoint par une nouvelle option électrique, un Electravia de 26 ch. Il coûte 42 700 euros, soit 10 300 euros de plus que le deux temps, et offre environ 1h 30min d'endurance. L'Alatus M, classable en ULM aux Usa, est doté d'un pylône rétractable qui, lorsqu'il est fermé, ne laisse apparaître que les extrémités de l'hélice pour minimiser la traînée. Si cela ne suffit pas, vous pouvez rapidement retirer entièrement le moteur.

AEROLA Tupoleva, 19 • 04128 Kiev • UKRAINE • Tél : +380 (0)44 537 21 78, Fax : +380 (0)44 443 78 85

aerola@aerola.com.ua • www.aerola.com.ua

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
115	235	13,2	13,1	5,5	Cors-Air M25Y ES	21	1	140	46	27 / 67	0,65	2	2,5-4,0	Fr	€ 35 700	-	-

ALATUS M



AIRSPORT

Voici un biplace de tourisme dérivé du motoplaneur Sonata, mais avec une hélice rétractable. Construction entièrement composite. Le constructeur affirme qu'il atteint un rapport portance/traînée de 35, en utilisant un moteur de 65 ch ne pesant pas plus de 60 kg, tel qu'un Rotax 582 ou un HKS 700. Trois versions disponibles avec une envergure de 10,2, 11,4 et 15 m.

AIRSPORT SRO Aerodrome • 28521 Zbraslavice 358 • TCHEQUIE • Tél : +420 (0) 608 969 905, Fax : +420

(0) 327 / 591184

airsport@seznam.cz • http://www.airsport.cz

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
253	450	9,5	11,4	2 x 35	Rotax 582	65	2	140	-	64	-	-	2	-	-	-	-

SONET



ALPAERO

Alpaero utilise la solution de l'aile volante pour ses Choucas biplaces côte à côte. Il s'agit d'un planeur qui a fait ses preuves, avec de nombreuses heures enregistrées sur les variantes d'entraînement et de tourisme. Une hélice repliable vers l'avant en option améliore les performances, une solution simple et fiable avec très peu de pénalité de traînée. L'envergure standard peut être étendue à 15 m, ce qui, avec les winglets, offre une finesse de 26. Disponible en kit, il utilise soit un MZ de 63 ch, soit un HKS 700 à quatre temps de 60 ch. Option moteur : Rotax 503.

ALPAERO NOIN AERONAUTIQUE RN 85 • 05000 Chateaufvieux • FRANCE • Tél : +33 (0)4 92 54 15 04,

Fax : +33 (0)4 92 54 03 04

info@alpaero.com • alpaero.free.fr/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
265-290	510	21,30	14,35	38	Rotax 503	50	2	180	62	26 / 85	0,9	4	13	Fr	-	€ 8 360	-

CHOUCAS



ALPAERO

e Claude Noin, a conçu l'Exel pour la simplicité, avec un moteur fixe et une hélice repliable. Sa finesse est de 30, ce qui peut être augmenté avec les extensions d'aile de 14,75 m. Le moteur est bicylindre Briggs & Stratton quatre temps, soit un Geiger électrique de 13,5 kW. Cette dernière version est baptisée Exelec et est actuellement en cours d'amélioration avec un moteur plus puissant. Ses batteries LiFe peuvent être partiellement rechargées par des panneaux solaires dans les ailes. L'Exel se présente en kit ou prêt à voler. Le prix indiqué concerne la version à moteur thermique sans options ni instruments. Moteur : Briggs & Stratton 35HP

ALPAERO NOIN AERONAUTIQUE RN 85 • 05000 Chateaufvieux • FRANCE • Tél : +33 (0)4 92 54 15 04,

Fax : +33 (0)4 92 54 03 04

info@alpaero.com • alpaero.free.fr/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
220	310	11,62	13,74	20	B & S	35	1	180	0,75	30 / 85	0,8	2,5	-	-	€ 41 500	€ 25 000	-

EXEL



ARCHAEOPTERYX

e La commercialisation de ce magnifique planeur ULM à voilure rigide a débuté en 2010. L'avion peut être lancé à pied ou à l'élastique ou remorqué. Sa finition est exceptionnelle et le prix le reflète. La nouvelle version à moteur électrique Elec'teryx pèse 24 kg de plus, batteries comprises. Le prix indiqué est pour la version Elektro ; la version standard coûte environ 27.000 euros de moins. Versions existantes : Standard, Race, Elektro.

ARCHAEOPTERYX / RUPPERT COMPOSITE Sagenrainstrasse 4 • 8636 Wald • SUISSE • Tél : +41 (0)

55 246 20 55, Fax : +41 (0)55 246 20 55

glider@ruppert-composite.ch • www.ruppert-composite.ch

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
54	-	12,8	13,6	-	MGM Compro	-	-	130	30	28	0,5	-	-	-	€ 94 550	-	-

ARCHAEOPTERYX-ELEKTRO



ASO AERIAL SOLUTION OPPORTUNITIES SRL.

Basé sur le Silent, un planeur monoplace et motoplaneur de la société italienne Alisport. Le designer silencieux Walter Mauri a développé ce motoplaneur électrique en collaboration avec son partenaire allemand Albert Schulze Oechtering. Le planeur d'une envergure de 13,5 m est exclusivement disponible en motoplaneur monoplace. Il a été vu pour la première fois à AERO 2024. Certification prévue en tant qu'ultraléger.



ASO AERIAL SOLUTION OPPORTUNITIES Via Divisione Julia 35 • 33040 Povoletto • (UD) • ITALIE •
Tél : +39 0123456789
hallo@aso-e-mobility.eu • www.aso-e-mobility.eu

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
210	320	9	13,8		aso	36,8	1	220	65	42/90	0,55		-	-	-	-	-

DREAM GLIDER



DANIELI TIZIANO

Inspiré de l'Evolution, ce biplace côte-à-côte offre une finesse de plus de 20. Le Twin Evolution dispose d'un fuselage plus long de 20 cm et une envergure de 13,8 m. Motorisations Rotax 503 de 50 ch ou HKS à quatre temps de 60 ch, moins cher mais plus lourd de 10 kg. Un DVD avec 3200 images peut être acheté pour 25 euros. Temps de construction estimé à 1000 heures. Coût des matériaux (sans moteur): 5500 euros. Le Piuma Almerico est la dernière « évolution » du Piuma Twin Evoluzione. Le plan coûte 390 euros. Le monoplace Almerico avec de meilleures performances doit encore être développé. Il y a donc trois monoplaces 2025 : la Piuma Original, l'Evolution et la rapide Tourer.

DANIELI TIZIANO Via Dino Lanaro 4/b • 36015 Schio • ITALIE • Tél : +39 0445 / 527929

info@piumaproject.com • www.piumaproject.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
280	450	12,2	13,0	40	Rotax 503	52	2	170	54	21	1,1	3,6	16	-	-	-	€ 290

PIUMA TWIN EVOLUZIONE



DISTAR

Construit à l'origine par Urban Air, le Lambada de Distar est une conception entièrement composite avec un choix de train d'atterrissage classique ou tricycle. L'aile optionnelle de 15 m d'envergure assure un grand potentiel de vol plané sans moteur et le puissant Rotax 912 fournit suffisamment de puissance pour permettre le remorquage des planeurs. Motorisations : Rotax 912, Jabiru 2200. En collaboration avec la société MGM-Compro, le constructeur travaille sur une version électrique (et hybride électrique).

DISTAR CZ A.S. 1. maja 228 • 50401 Nový Bydžov • TCHEQUIE • Tél : +420 (0) 495 / 493 445, Fax : +420 (0) info@distar.cz • www.distar.cz

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
285	472,5	12,16	13-15	2 x 50	Rotax 912	80	2	200	64	27	1,1	7	2	-	€ 61 000	-	-

UFM 13/15 LAMBADA



EGENIUS - UNI STUTTGART

L'e-Genius est un motoplaneur allemand à propulsion électrique et sans doute le plus efficace au monde. e-Genius a été développé en collaboration avec l'Université de Stuttgart ; le vol inaugural a eu lieu en mai 2011. La propulsion de l'avion biplace, entièrement en composites, est assurée par un moteur synchrone à aimants permanents de 40 kW (72 kW en crête) fabriqué par Sineton. L'énergie est stockée dans quatre batteries lithium-ion d'une capacité totale d'environ 56 kWh. Le moteur électrique entraîne une hélice à pas variable située au-dessus d'un stabilisateur vertical. Le dernier développement est l'e-Genius Hybrid, équipé d'un prolongateur d'autonomie entraîné par Wankel. Les vols jusqu'à 300 km peuvent être couverts uniquement par le système électrique ; Près de 1000 km sont possibles avec le prolongateur d'autonomie.

UNI STUTTGART -INSTITUT FÜR FLUGZEUGBAU Pfaffenwaldring 31 • 70569 Stuttgart • ALLEMAGNE •
Tél : +49 (0)711 / 685-62407, Fax : +49 (0)711 / 685-62449
schumann@ifb.uni-stuttgart.de • www.ifb.uni-stuttgart.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
715	950	14,3	8,1	-	-	75	1+1	-	-	34	1,15	-	-	-	-	-	-

E-GENIUS



EKOLOT

Un motoplaneur monoplace conçu pour le vol de loisir. Ce motoplaneur est également disponible avec un train tricycle. Le carénage a maintenant été optimisé sur le plan aérodynamique. L'Ekolot JK 010 Elf a été développé par Jerzy Krawczyk et est basé sur un design de l'Américain Alex Strojnikun. L'Elfe est également disponible en kit. Les prix varient en fonction du niveau d'avancement du kit. Moteur : moteur Verner 360 de 35 ch (boxer 360 cc), Polini Thor 200 et nouveau 2T Tornado 280 de 32 ch.

EKOLOT ul. Puzaka 18, • 38-400 Krosno • POLOGNE • Tél : +48 (0)13 / 4368897, Fax : +48 (0)13 / 4368897

biuro@ekolot.pl • www.ekolot.pl

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
120	250	10,5	10,73	18	2T Tornado 280	32	1	142	55	26	0,6	2,5	4	-	€ 34 900	-	-

KR 010 ELF



JMB AIRCRAFT

Il s'agit d'un planur tchèque très intéressant, qui est présent sur presque tous les marchés mondiaux. En 2024, le Phoenix a changé de propriétaire et fait désormais partie du portefeuille de JMB Aircraft. C'est « deux avions en un » et peut-être même plus que cela. Ce motoplaneur biplace entièrement en composite est un UL européen (472,5 kg) et un avion LSA/ELA1 avec une MTOW de 600 kg. L'envergure de l'avion a pu être modifiée en 30 secondes et est de 10,40 / 11,0 et 15 m, de sorte que le poids à vide varie - en fonction du moteur et des ailes - de 280 à 295 kg. Le taux de chute minimum est de 0,8 m/s. Moteurs : Rotax 912ULS, électrique.



PHOENIX

JMB AIRCRAFT S.R.O Nadrazni 635 • 56501 Chocen • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)725 182 459 , Fax : +420 (0)755 253 133
pr@jmbaircraft.com • www.jmbaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
280	600	-	15	100	Rotax 912ULS	100	2	260	74	1:35	0,8	-	-	-	-	-	-

JUNKERS PROFLY

Junkers distribue le célèbre Banjo de Brandejs Profe, en Allemagne, et il s'agit de sa propre version du planeur avec une aile à entretoises. Son profil modifié FX-71-L-150/30 Wortman lui permettant d'atteindre un rapport de finesse de 27. Le moteur Hirth F33 est monté sur le fuselage à la base du pylône, entraînant l'hélice par courroie. Accessible, simple, facile à piloter et peu coûteux à entretenir. Le prix comprend l'instrumentation de base et le parachute. Junkers distribue également l'Alisport Silent.



JUNKERS BANJO MH

JUNKERS PROFLY GMBH Am Flugplatz 1 • 95326 Kulmbach • Bayern • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)9221 879312, Fax : +49 (0)9221 879313
info@junkers-profly.de • www.junkers-profly.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
157	260	10,5	13,3	14	Hirth F33 B	18	1	-	56	27 / 76	0,7	-	-	-	€ 29 850	-	-

JUNKERS PROFLY

En plus du Banjo MH, Junkers propose le Duo Banjo, un planeur ultraléger biplace propulsé par un Rotax 447. La Vne est à 175 km/h et (avec l'hélice rétractée) un plané de 30 à 100 km/h peut être approché. Le moteur est intégré au fuselage et seul le mât de l'hélice pivote automatiquement. La consommation de carburant est de 9,5 l/h à 110 km/h. Facile à piloter, solide et confortable, c'est une machine idéale pour l'apprentissage du vol à voile et offre des coûts de fonctionnement très raisonnables pour un biplace. Junkers est également un important distributeur d'accessoires et de matériel de vol en tout genre.



JUNKERS DUO BANJO

JUNKERS PROFLY GMBH Am Flugplatz 1 • 95326 Kulmbach • Bayern • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)9221 879312, Fax : +49 (0)9221 879313
info@junkers-profly.de • www.junkers-profly.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
250	460	13,86	16	17,5	Rotax 447	39	2	175	64	29 / 103	0,9	3	9,5	-	€ 58 000	-	-

KLENHART DESIGN AERODESIGN

Le constructeur allemand de moteurs électriques Geiger a présenté à l'AERO 2018, entre autres projets, le Birdy, un motoplaneur auto-lancé qui peut être utilisé dans la classe allemande des ultra-légers de 120 kg et peut atteindre une finesse de 1:40 avec une envergure de 13,5 mètres. L'hélice repliable se trouve derrière la queue en T (voir image). Le motoplaneur est proposé en kit et a été développé par les membres de la DVLL en coopération avec l'Université technique de Delft et le fabricant Klenhart Design.

KLENHART DESIGN AERODESIGN Gewerbebepark Hügelmühle 21 • 91174 Spalt • ALLEMAGNE • Tél : +49 09175-908153,
klenhart-design@gmx.net • https://e-birdy.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
115	280	8,3	13,5	-	Geiger HPDE	12-16KW	1	200	63	170	-	-	-	-	-	-	-

BIRDY



MAREK IVANOV FA. FUTURE VEHICLES S.R.O.

Le premier prototype « Song » a volé pour la première fois en 2009. Le design a été conçu par Marek Ivanov et Pavel Jirasek et Lubos Pajer, anciens employés d'Airsport. Depuis 2021/22, la société Marek Ivanov Future Vehicles s.r.o. a également repris la production et les ventes. La version E a été développée et commercialisée à l'origine par Melody Aircraft Canada. Ce motoplaneur très élancé de 11,2m d'envergure pèse moins de 120kg, grâce à une structure sandwich mousse/fibre de carbone époxy. Le profil est un UAG 88-143/20 et motorisé avec un Polini à deux temps de 36,5 CV, refroidi à l'eau. Il existe également une version SW (Short-Wing) avec une envergure de 7,5 m. Options de moteur e.a. : Polini Thor 303, Rotex 16.

MAREK IVANOV FA. FUTURE VEHICLES S.R.O. tr. Edvarda Benese 1561/10 • 50012 Novy Hradec Kralove • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)733 457 765, Fax : +420 (0)732 229 915
marek.ivanov@futurevehicles.eu • www.futurevehicles.eu/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
113	235	9,9	11,2	25	Polini 303	38	1	143	58	-	-	2	3,5	-	€ 34 500	-	-

SONG 120/ELECTRIC



MITCHELLWING

L'aile volante B 10 est un moyen peu coûteux de posséder un planeur et un avion ultra-léger en même temps, car l'installation d'un moteur, qui transforme le B 10 en UL A-10D ultraléger. Il existe également un biplace T 10D plus lourd et plus grand avec un Rotax 467 de 55 ch. Le design des années 80 a prouvé son potentiel entre les mains de George Worthington lorsqu'il a battu de nombreux records du monde avec le B 10. Richard Avalon, propriétaire de U.S. Pacific, fournit un kit matières. Selon l'entreprise, il faut environ 500 heures de travail. Une variété de moteurs à partir de 20 ch peut être utilisée. Seuls les plans sont disponibles.

MITCHELLWING 8 E Howard Ave. • Arcadia 46030 • Indiana • USA • Tél : +1 317 847-8564

mitchellwing@earthlink.net • www.mitchellwings.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
110	250	12,64	10,36	-	Zenoah G25B	23	1	105	40	16	-	3	4	-	-	-	\$ 280

A-10D



PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

Le Sinus offre le nec plus ultra en matière de polyvalence de vol – Pipistrel dit que le Sinus est « quatre avions en un ». Entièrement composite, aile haute, il peut voyager à grande vitesse grâce à son moteur Rotax 912. Compte tenu de sa faible consommation de carburant de moins de 10 litres par heure (2,6 gph) à une vitesse de croisière de 200 km/h (110 kts), il peut déjà parcourir plus de 1000 kilomètres (540 NM) avec des réservoirs de carburant standard de 60 litres (16 gal). Le Sinus est toujours un planeur. Doté d'ailes de 15 mètres et d'une finesse de 1:28 lorsque l'hélice est en drapeau, il est performant. Il existe une version UL et une version MAX. Moteur : Rotax 912UL2.

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION Goriska cesta 50 a • 5270 Ajdovscina • SLOVENIE • Tél : +386 (0)5

/ 366 3873, Fax : +386 (0)5 / 366 1263

info@pipistrel-aircraft.com • www.pipistrel-aircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
325	600	12,26	14,97	60/100	Rotax 912 UL2	80	2	222	63	95	1,03	6,5	9,2	-	-	-	-

SINUS MAX



PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

e Le Taurus Electro G2.5 est la version électrique du Taurus M. Le Taurus Electro a été le premier et le seul avion électrique 2 places en série disponible sur le marché. Il offre une liberté et une indépendance totales grâce au moteur électrique rétractable. Il s'agit de la même cellule biplace côte à côte que la version essence, utilisant une batterie lithium-ion à 42 cellules, pesant 46 kg. Altitude max au moteur: 2000 m. Contrairement à de nombreux autres concurrents, l'Electro G2 n'est proposé qu'avec son propre moteur électrique 40kW. Eng. : Electrique 40/30

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION Goriska cesta 50 a • 5270 Ajdovscina • SLOVENIE • Tél : +386 (0)5

/ 366 3873, Fax : +386 (0)5 / 366 1263

info@pipistrel-aircraft.com • www.pipistrel-aircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
306	450-550	12,33	14,97	-	EI. 40/30	40KW	2	225	63	41	0,7	2,8	-	-	-	-	-

TAURUS ELECTRO



SOLAR FLIGHT

e Il s'agit du troisième avion à énergie solaire de Solar Flight. Le Sunseeker Duo vole depuis 2013 en monoplace et biplace. Il a une envergure de 22 mètres ; Le poids à vide est de 280 kg et il utilise 1510 cellules solaires avec une efficacité de 23 %. L'avion est capable de naviguer uniquement à l'énergie solaire avec deux personnes à bord. Pour y parvenir, sa structure est légère et aérodynamiquement très efficace. La batterie est située dans le fuselage. Le train tricycle est rétractable Sunseeker Duo permet l'utilisation n'importe quel aéroport. Ses ailes repliables permettent l'utilisation d'un hangar normal et l'avion peut être entièrement démonté pour le transport routier sur une remorque.

SOLAR-FLIGHT SOLARNI HORIZONT D.O.O. ERIC RAYMOND Ljubljanska Cesta 11 • 4240 Radovljica,

• SLOVENIE • Tél : +386 51 495 326

Eric@Solar-flight.com • www.solar-flight.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
280	490	-	22	-	evo Solar15	27,2	2	160	45	-	-	-	-	-	-	-	-

SUNSEEKER DUO



WINDWARD PERFORMANCE

e Le GosHawk est un motoplaneur 2 places haute performances conçu et fabriqué aux États-Unis. Il n'est offert que sous forme de kit. Alternativement, il peut être complété en tant que motoplaneur pour obtenir un certificat de navigabilité. Le GosHawk est fabriqué à partir de produits de qualité tels que des noyaux en mousse recouverts de fibre de carbone préimprégné. Ces choix de matériaux permettent la fabrication d'un produit fini exceptionnellement résistant. Les longerons sont des composants structurels co-durcis monopièce, sans liaisons secondaires pour la fixation de l'enveloppe à l'âme. Options du système de propulsion : moteur électrique et moteur à gaz HKS 700.

WINDWARD PERFORMANCE Bend Municipal Airport • Bend OR 97701 • USA • Tél : +1 541-382- 1056,

Fax : +1 541 / 322 9429

info@windward-performance.com • www.windward-performance.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	HKS 700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

GOSHAWK





Un HIGHLANDER et un CARBON CUB KITPLANE, tous deux recouverts d'Oratex, ont des performances supérieures et une consommation inférieure à celles des avions original.



Emmanuel Davidson est passionné par l'aviation et, en particulier, l'aviation générale. En tant que pilote, il vole autant en Europe qu'aux États-Unis et a accumulé plus de 4'000 heures sur avions à voilure fixe, planeurs, hydravions et ULM. Il est président de l'AOPA France et très actif au niveau européen. Emmanuel est également journaliste aéronautique, à la tête de la rédaction d'Aviation et Pilote depuis 25 ans.

Des progrès constants

L'ensemble des avions en kit, également appelés avions de construction amateur, englobe une grande variété d'appareils. Cela va des petits ULM faits maison jusqu'aux avions de course et aux turbopropulseurs de dix places. Leur point commun est qu'ils ne sont pas certifiés et ne peuvent pas être utilisés à des fins commerciales. Dans les années 1990, lorsque des questions de responsabilité ont presque arrêté la production de petits avions certifiés, cette catégorie est devenue très populaire aux États-Unis. Les réglementations concernant les avions en kit diffèrent selon les pays, mais elles ont en commun l'absence de certification officielle, ce qui permet des modifications plus rapides et moins coûteuses lors de l'adoption de nouvelles technologies.

Par exemple, aux États-Unis, dans la catégorie LSA, il n'est actuellement pas autorisé d'utiliser des systèmes de propulsion électriques ou des turbines. En revanche, en tant qu'avions de construction amateur, ils le peuvent (cela doit changer avec les nouvelles règles LSA-Mosaic). Nombre des anciens appareils sont fabriqués avec des ailes en bois ou en aluminium, recouvertes d'un tissu cousu sur mesure, puis fixé par un apprêt tenseur. Il en résulte que la qualité aérodynamique, et donc la performance et la consommation, sont souvent inférieures à celles des ailes entièrement composites. Mais de nouveaux développements techniques, avec des tissus pouvant être fixés aux ailes sans couture ni apprêt, ont vu le jour ces dernières années, rendant les ailes plus efficaces et plus légères, ce qui réduit la consommation. De nombreux avions en kit ont été modernisés récemment grâce à ces nouveaux systèmes d'entoilage.

Comme beaucoup d'autres innovations ayant rencontré du succès dans le secteur de la construction amateur, cette technologie, développée par la société allemande Lanitz, s'impose désormais aux avions certifiés comme le Piper PA 18. Le matériau et la méthode sont maintenant approuvés pour de nombreux avions par l'EASA et la FAA, si bien qu'après une révision des ailes et parfois du fuselage, les anciens appareils deviennent plus légers, plus performants et consomment moins de carburant.

Emmanuel Davidson > Directeur de la rédaction — Aviation et Pilote > edavidson@aviation-pilote.com

Aviation et Pilote

NOM DU CONSTRUCTEUR

NOM DU MODÈLE

Court descriptif

QR code

Photo du modèle

NOM ENTIER DU CONSTRUCTEUR

Adresse du constructeur
Courriel • Site

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet HT	P. kit HT	P. plan HT
----	------	---	---	-----	--------	---	----	----	----	-----	----	-----	---	---------------	-----------	------------

« MV »
Masse à vide
(kg)

« S »
Surface
(m²)

« Rés »
Capacité réservoir
(L)

« Moteur »
Motorisation

« P »
Puissance
(ch)

« PI »
Nbre de places

« Vh »
Vitesse maxi
(km/h)

« Vc »
Vitesse de croisière
(km/h)

« Vs0 »
Vitesse mini
(avec volets s'il y a lieu)
(km/h)

« Vz »
Taux de montée

« I/h »
Consommation
(l/h)

« L »
Labellisation

« P. complet HT »
Prix complet
hors taxe

« P. plan HT »
Prix plan hors taxe

« P. kit HT »
Prix kit hors taxe



Les constructeurs marqués de ce symbole ont mis au point une machine équipée d'un moteur électrique.

→ Vous trouverez l'index des constructeurs et des annonceurs ainsi que les adresses des importateurs à la fin de la revue.



NEVER RIB-STITCH OR POP RIVET AGAIN

WITH ORATEX6000 & THE LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE STC

AT OSHKOSH

BOOTH #300, KNAPP ST.
ON THE RUNWAY SIDE OF „HANGAR A“
NEAR THE BASE OF THE FAA TOWER

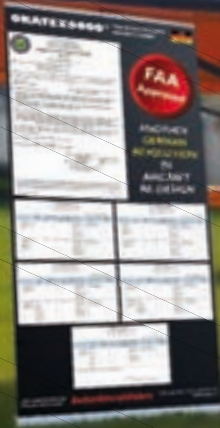


A NEW STC FOR ALL PIPER HIGH WING AIRCRAFT

THE WORLD'S FIRST FAA APPROVED PIPER PA-18 NOT RIB STITCHED ONLY POSSIBLE WITH ORATEX® 6000

as seen at the

FAA AIRVENTURE OSHKOSH 2025
July 21 - 27



FAA STC
SA00151B

BETTER PERFORMANCE

50 LBS LIGHTER THAN CONVENTIONALLY COVERED

ORATEX® COMES COLOR FINISHED YOU NEVER HAVE TO SPRAY PAINT AGAIN

LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE STC approved by:



... and many more. See all STC's at www.LANITZ-AVIATION.com

The LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE STC can be implemented into almost all fabric-covered aircraft, standard category or experimental, as not rib stitched, not pop riveted or not PK-screw'ed:



JODEL / ROBIN



STARDUSTER



PITTS SI-S



CARBON CUB



MAULE MX-4 & MX-7



KITFOX



SAVAGE



SUPERSTOL



SUPERSTOL XL



HUSKY ... and many more

WORLDWIDE DISTRIBUTED BY



Leipzig, Germany · Phone: +49 341 442305-0 · LANITZ-AVIATION.com

EXCLUSIVE DISTRIBUTOR FOR USA AND CANADA:

Better Aircraft Fabric

Anchorage, Alaska · Phone: (907) 227-1913 · ORATEX6000.com

ACRO SPORT

Ce biplan à capacité voltige est de construction très classique «à l'américaine» : fuselage en treillis de tubes d'acier soudés et voilure bois entoïlée. Existe également en version monoplace. Des lots-matériaux et tous les accessoires nécessaires à la construction sont disponibles chez Aircraft Spruce & Specialty et Sirius Aviation. Plus d'informations sur <http://plaza.ufl.edu/dhinten/AcroSport>

ACRO SPORT INC Box 462 • Hales Corners WI 53130 • USA • Tél : +1 414 / 529 2609

www.aircraftspruce.com/catalog/kitspages/acrosport2.php

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
397	689	14	6,61	98	Lycoming	108-200	2	245	198	85	6	-	FAA-CNRA-PFA	-	-	\$ 125



ACRO SPORT II

ACROLITE

L'Acrolite a été conçu comme un avion de voltige d'entrée de gamme, offrant de bonnes performances dans un format léger et peu coûteux. L'Acrolite 1C présenté ici est une version plus performante de l'Acrolite 1B. Tous deux utilisent la construction classique d'une cellule soudée pour le fuselage et l'empennage (en acier inoxydable dans ce cas), avec du bois laminé à chaud pour les ailes. Les gouvernes sont en tôle d'aluminium rivetée, recouverte de tissu. Moteurs recommandés : Rotax 582/912/914, Hirth F30.

ACROLITE AIRCRAFT 50 Airport Road, PO Box 181 • Kakabeka Falls P0T 1W0 • Ontario • CANADA • Tél : +1 807 / 935 2587, Fax : +1 807 / 343 6533
jeantw@tbaytel.net • www.acrolite.org

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
238	362	11,14	6,09	34	Rotax 912	80,65	1	210	176	72	9	18	-	-	-	\$ 170



ACROLITE 1C

ACROLITE

L'Acrolite 1T reprend chez Acrolite le mode de construction de leur 1C mais le revêtement de ses ailes est synthétique à l'époxy au lieu du contreplaqué. Le 1T diffère aussi du biplace par le fait que seule son aile du milieu est équipée d'ailerons, le dotant ainsi d'un bon taux de roulis. Bonne visibilité vers le haut grâce à la disposition des ailes («stagger wings» : l'aile du bas plus en avant que celle du haut). Moteurs Rotax 582, 912 ou équivalents.

ACROLITE AIRCRAFT 50 Airport Road, PO Box 181 • Kakabeka Falls P0T 1W0 • Ontario • CANADA • Tél : +1 807 / 935 2587, Fax : +1 807 / 343 6533
jeantw@tbaytel.net • www.acrolite.org

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
199	326	10,32	5,48	30	Rotax 582	65	1	177	150	70	5	18	-	-	-	\$ 170



ACROLITE 1T

ACROLITE

La visibilité est bonne vers le haut grâce au fort décalage longitudinal des plans comme pour le 1T. Les données jointes concernent la motorisation Rotax 912. A noter de meilleures performances avec des moteurs moins puissants comme le Rotax 618 ou 582, comme quoi le poids prime en ultra-léger.

ACROLITE AIRCRAFT 50 Airport Road, PO Box 181 • Kakabeka Falls P0T 1W0 • Ontario • CANADA • Tél : +1 807 / 935 2587, Fax : +1 807 / 343 6533
jeantw@tbaytel.net • www.acrolite.org

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
272	544	13,1	8,65	52	Rotax 912	80	2	209	177	64	6,6	-	-	-	-	\$ 170



ACROLITE 2M

ADVANCED AERO COMPONENTS AUSTRALIA

AAC a acheté les droits, les outils et les stocks de Glasair en 2017 pour renommer les appareils G2 et G3. Toutes les modifications déjà proposées autrefois aux propriétaires de Glasair II et III sont maintenant intégrées par AAC dans leurs biplaces légendaires en kit. Le Glasair III a été conçu en respectant la certification FAR Part 23 dont l'ultime version croise à 500 km/h au niveau 240 !

ADVANCED AERO COMPONENTS AUSTRALIA PO Box 233 • Mittagong NSW 2575 • AUSTRALIE • Tél : +61 855-999-1917
advancedaerocomponents@gmail.com • advanced-aero.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
544	953	7,48	7,1	236	Lycoming IO 540 K	300	2	527	503	117	6	-	FAA-PFA	-	-	-



G 2 / 3

AERO ADVENTURE

Bob Bailey a dessiné cet amphibie tubes et toile en 1995. L'Aventura est un train classique animé par 117 ch. L'AeroMomentum et le Rotax 912 S constituent les motorisations principales. Le catalogue propose également l'Aventura II en haut de gamme, l'Aventura AVZ en kit, et deux monoplaces, basique et plus sportif (classe Ultra Light Legal). Ce constructeur produit dans ses locaux des pièces pour le Buccaneer. Options de motorisation : Rotax 912 ULS, Viking 115, AM 1500, AeroMomentum.

AERO ADVENTURE INC 3795 Fly Park Drive • Rockledge FL 32955-4739 • USA • Tél : +1 321 / 635 8005, Fax : +1 321 / 639 8557
 Service@sea-plane.com • www.sea-plane.com



AVENTURA II V

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
399	648	14,9	9,38	55	Rotax 912	100	2	168	36	52	2,55	-	US-PRA	-	\$ 38 000	-

AEROCOMP

Le CompAir 6.2 Piston a volé pour la première fois en 2023. Il s'agit d'un modèle en kit entièrement composite, six places ou 4 + 2 avec un espace pour les bagages. Le CA-6.2, joliment aménagé, offre de l'espace et une grande autonomie pour une famille. Le prototype est propulsé par un Lycoming IO-540 de 350 ch et une hélice Hartzell tripales Scimitar. Ce n'est pas trop peu pour un avion de 2040 kg transportant 380 l. de carburant. Performances : range de 840 nm., vitesse de croisière de 170 KTAS. Une grande porte utilitaire s'ouvre à l'arrière gauche pour accéder aux sièges arrière et à l'espace de chargement. Moteurs : 300-700HP

COMP AIR 900 Airport Road • Merritt Island FL 32952 • USA • Tél : +1 321 / 452 7186, Fax : +1 321 / 452 1880

info@compairinc.com • compairaviation.com



6.2 PISTON

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1300	2150		12	400		350	6		330					-	-	-

AEROCOMP

Le fabricant Comp Air Aviation a annoncé la volonté de certifier le Comp Air 12. Ce 8 places (plus deux pilotes) est entièrement fabriqué en composites. Il est motorisé par une turbine Honeywell TPE331-14GR de 1650 ch accompagnée d'une hélice quipitale McCauley. La vitesse de croisière est annoncée à 310 KTAS à 30 000 ft! Pas encore de date annoncée pour la certification.

COMP AIR 900 Airport Road • Merritt Island FL 32952 • USA • Tél : +1 321 / 452 7186, Fax : +1 321 / 452 1880

info@compairinc.com • compairaviation.com



COMP AIR 12

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
2660	4892	27,9	14,60	2268	Honeywell TPE 331-14 GR	1650	8 + 2	-	555	135	14	270	-	-	-	-

CZECH REPUBLIC & SLOVAK REPUBLIC



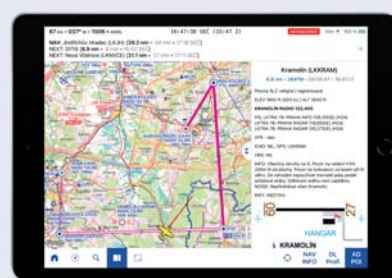
VFR FLIGHT GUIDE



- Complete and current **AERODROME** information including **AIP**
- Detailed **AERONAUTICAL CHARTS** and **AIRSPACES** information
- Current on-line **METEO - RADAR/METAR/TAF**
- Great and intuitive **NAVIGATION**
- **FAIR PRICE** - annual license only **35 Eur** (whole CZ+SK region)
- Fully **ENGLISH** edition available

On AppStore and Google Play (search: **DATABAZE LETIST**)

More **INFO**: www.aerobaze.cz/app + **WEB app**: www.DL.cz



AEROCOMP

Le Comp Air 9 est un tout carbone équipé d'un turboprop HoneyWell de 1000 ch qui croise jusqu'à 250 noeuds (400 km/h) et dont le taux de montée est impressionnant. L'appareil est doté d'un train fixe, ce qui le rend moins couteux en assurance et en maintenance. Jusqu'à 6 places.

COMP AIR 900 Airport Road • Merritt Island FL 32952 • USA • Tél : +1 321 / 452 7186, Fax : +1 321 / 452 1880

info@compairinc.com • compairaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1900	3498	26	13,10	1134	Honeywell TPE331-10	709	6	460	407	107	14	150	US Exp.	-	-	-

COMP AIR 9



AEROLITES

Amphibie biplace à train rentrant. Coque composite et structure tubes et toile. Excellente visibilité en vol. Ses doubles commandes et sa visibilité exceptionnelle en font un appareil qui convient bien à la formation. Fuselage composite, train en acier et structure des ailes en tubes d'alu habillés de voiles Dacron. Le train rentrant le rend inéligible pour le statut SLSA, il devient intéressant suite à l'augmentation de la masse des ULM à travers l'Europe.

AEROLITES INC. 12104 David Road • Welsh LA 70591 • USA • Tél : +1 337 / 734 3865, Fax : +1 337 / 734 3031

aerolites@centurytel.net • www.homebuilt.org/kits/aerolites/aerolites.html

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
256	510	14,50	8,33	46	Rotax 582	65	2	152	-	61	-	-	-	\$ 30 000	\$ 24 000	-

AEROSKIFF



AEROLITES

Le Bearcat n'est disponible qu'en kit qui comprend le moteur. Tubes et toile habillent le monoplace à train classique dont le fuselage en acier soudé croise une aile parasol. Nos données concernent la machine équipée d'un Rotax 447 mais un 503 voire un 582 feront l'affaire. Un kit accessoire pour l'épandage est disponible.

AEROLITES INC. 12104 David Road • Welsh LA 70591 • USA • Tél : +1 337 / 734 3865, Fax : +1 337 / 734 3031

aerolites@centurytel.net • www.homebuilt.org/kits/aerolites/aerolites.html

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
124	317	13,95	9,14	19	Rotax 447	42	1	112	96	43	3,8	8	-	-	\$ 15 000	-

BEARCAT



AEROPLANE MANUFACTORY

Le Chinook est un biplace tandem en propulsif. La pratique du STOL est facilitée par les grosses roues du train classique. Ce tout-terrain solide et fiable offre une bonne visibilité. Il peut être équipé d'un réservoir de 84 litres, de pneus Tundra, de skis ou encore de flotteurs qui sont en option. Des moteurs deux ou quatre-temps sont possibles comme le Rotax 582 ou 912 ou le HKS de 60 ch. Le kit de base est livré sans moteur.

AEROPLANE MANUFACTORY EARLY AEROPLANE MANUFACTORY LLC, 4695 Gloster Lane, • Sealy, Texas 77474 • Texas • USA • Tél : +1 979) 885-6193, Fax : +1 979) 987-4087
kim.couch@amplanes.com • http://aeroplanemanufactory.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
226	498	14,40	9,75	38-84	Rotax 582/912	64	2	153	115	51	5	9,5	-	-	\$ 29 958	-

CHINOOK PLUS 2



AEROPUP

La production d'Aeropup a débuté en 1982 en Australie, avec l'Aeropup Mk I, un monoplace à ailes hautes équipé d'un système de pliage rapide des ailes. L'Aeropup MK IV est un biplace, côte à côte, train classique. c'est un LSA. Il est livré en kit préassemblé à 49%, avec toutes les opérations de découpe, de soudure et de revêtement des tubes. Le fuselage est une cage en tube d'acier Cr-Mo entièrement soudée. Il est livré avec un revêtement qui est une combinaison de feuilles d'aluminium et de tissu. La construction nécessite 400 heures. Les ailes sont repliables, ce qui rend l'avion facile à transporter et à ranger. Moteurs : divers modèles de 60HP et plus, comme Rotax 912, UL-Power...

AEROPUP c/Wilbur & Orville Wright, 27, • 41300 La Rinconada • Seville • ESPAGNE •

info@aeropup.com • aeropup.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
	750	10,06	8,20	90		60 - 120	2	200		66			-	-	\$ 18 000	-

AEROPUP MK IV



AEROSPOOL

Le fabricant slovène a dévoilé ce 3 ou 4 places en kit lors de l'AERO 2013. Ce WT10 serait le «grand frère» du biplace WT9 dont plus de 800 exemplaires ont été vendus depuis 2001. Cette machine vole depuis avril 2013. La MTOW du triplace approcherait 750 kg et 850 kg pour le 4 places. Le WT10 n'est disponible qu'en kits et motorisable par le Rotax 914 UL.

AEROSPOOL SRO Letiskova 10 • 971 03 Prievidza • SLOVAQUIE • Tél : +421 (0)46 518 32 00, Fax : +421 (0)46 518 32 50
aerospool@aerospool.sk • www.aerospool.sk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	850	10,61	9,4	126	Rotax 914UL	115	3/4	210	250	88	3,75	-	-	-	-	-

ADVANTIC WT10



AIRCOM LTD

C'est un tandem biplace qui vient de Bulgarie, nommé F11AC AcroCruiser. L'avion a dans son ADN la signature de Giuseppe Vidors et est construit comme l'Asso original en utilisant principalement du bois, seules les parties mineures sont en acier. Les ailes sont en bois et recouvertes de tissu, tout comme les volets à double fente et les ailerons. La structure traditionnelle en bois est très légère, environ 285 kg. L'avion est vendu en kit. Le constructeur indique une vitesse de croisière maximale de 340 km/h (184 kt). La MTOW en UL est de 480 kg (1 056 lb), en expérimental de 600 kg (1 320 lb). La limite de poids du passager arrière est de 90 kg. Moteurs : de 100 à 155 HP.

AIRCOM LTD Ul. Mihail Tanev, 12 et.1 of.2 • BG-1784 Sofia • BULGARIE • Tél : +359 877/123950, Fax : +359 877/123950
info@acrocruiser.com • http://acrocruiser.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
285	475.5-600	-	8,1	-	-	100-155	2	-	340	65	-	-	-	-	€ 36 000	-

F11AC ACROCRUISER



AIRCRAFT DESIGNS

Six-places construit en composite sandwich. Il est pourvu de l'aile et des trains du Lancair IV. Construction longue mais performances brillantes. Le train principal se rentre vers l'arrière à la manière des Cessna 177. Vitesse de croisière supérieure à 200 kt. Le prix du kit inclut le moteur Continental, l'avionique, l'hélice et tous les accessoires. Certains constructeurs montent un turboprop Walter de 750 ch. L'entreprise a été vendue à MXAircraft en 2022.

AIRCRAFT DESIGNS INC 5 Harris Court Bldg S • Monterey CA 93940 • USA • Tél : +1 831 / 621 8760, Fax : +1 831 / 649 5738
jets@mbay.net • www.aircraftdesigns.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
997	1721	13	10,66	870	Continental IO-550	300	6	418	342	115	8	56	US Exp.	-	\$ 270 000	-

SUPER STALLION



AIRDROME AEROPLANES

Réplique au 7/8e du monoplan de la première guerre mondiale, ce Fokker E3 est proposé en kit d'éléments en tubes d'aluminium rivetés. Le haubanage de ce monoplan rend la construction de la structure simple et rapide à assembler. Le prix ne comprend pas de moteur. 30 autres répliques sont disponibles dans cette société dont le Morane H. Voir le site web riche et complet.

AIRDROME AEROPLANES 929 NW Road 1571, Hangar UF • Holden MO 64040 • USA • Tél : +1 816 / 230 8585, Fax : +1 816 / 230 8585
rbaslee@peoplepc.com • www.airdromeaeroplanes.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
112	212	11,6	7,62	19	Rotax 503	52	1	130	86	50	5	13	US Part 103. PFA	-	\$ 6 495	-

FOKKER E3



AIRDROME AEROPLANES

Réplique à l'échelle 1 du chasseur français. Construction comme toute la gamme en tubes Dural assemblés par goussets et rivets. Le moteur est aussi puissant que le Gnome & Rhône de l'original. On retrouve donc des performances équivalentes voire meilleures puisque la réplique est plus légère et dotée d'un profil plus moderne ! Prix kit sans moteur ni instruments.

AIRDROME AEROPLANES 929 NW Road 1571, Hangar UF • Holden MO 64040 • USA • Tél : +1 816 / 230 8585, Fax : +1 816 / 230 8585
rbaslee@peoplepc.com • www.airdromeaeroplanes.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
195	300	14,90	5,95	50	Hirth F 30	110	1	140	110	64	4,75	16	US Exp.	-	\$ 9 695	-

NIEUPORT 24



ALPI AVIATION

Selon Alpi, le 400 est l'un des modèles quatre places hautes performances les moins chers du marché actuel. Il est basé sur le Pioneer 300, modifié et adapté, et dispose également d'un train d'atterrissage rentrant. Sa conception semble répondre à la demande des acheteurs et le nombre de ventes ne cesse d'augmenter. La verrière coulissante du 300 a été remplacée par des portes en forme d'ailes de mouette, ce qui lui confère un caractère plus «grand avion». Le fuselage est, dans la tradition des Alpi, une structure en bois recouverte d'une coque en deux parties en fibre de carbone. La structure des ailes en bois est recouverte de tissu en standard mais il existe une option d'ailes recouvertes d'un revêtement dur (contreplaqué renforcé de fibre de verre). Le stabilisateur horizontal est recouvert d'un matériau en fibre de carbone. Moteurs : Rotax 912S, 912iS Sport, 915iS.

ALPI AVIATION SRL Via dei Templari 24 • 33080 San Quirino, Pordenone • ITALIE • Tél : +39 0434 / 370496, Fax : +39 0434 / 360713
info@alpiaviation.com • www.alpiaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
360	800	11,2	8,8	80	Rotax 912S	100	4	250	224	84	4	18,5	CS	€ 140 400	€ 117 400	-

PIONEER 400



APEV

Pou du Ciel ultra-léger construit à partir de profilés en aluminium. Pour les ailes, les nervures en mousse extrudées sont collées sur les tubes rectangulaires Dural remplaçant depuis longtemps les fameuses échelles qui ont donné le nom à toute la famille. Cette version Classic comporte un fuselage plus long, en bois.

L'ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DES ÉCHELLES VOLANTES 11 cours Alberic Laurent • 13790 Peynier • FRANCE • Tél : +33 (0)6 10 78 38 95
www.pouchel.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
150	250	12	6 + 4	30	Rotax 447	40	1	120	90	40	3	10	-	-	€ 5 000	€ 110

POUCHEL CLASSIC



APEV

Dérivé de la «Demoichelle», inspirée elle-même de la Demoiselle de Santos Dumont, ce modèle est construit en tubes de Dural rectangulaires. Les nervures sont en polystyrène extrudé, bordées de CTP 8/10. Le tout est entoilé Dacron 1 000 kg. Particularité, les ailes entièrement mobiles font fonction d'ailerons, la mise en virage étant assurée par rotation différentielle des ailes de +2°/-4°.

L'ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DES ÉCHELLES VOLANTES 11 cours Alberic Laurent • 13790 Peynier • FRANCE • Tél : +33 (0)6 10 78 38 95
www.pouchel.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
130	250	9,96	8,30	-	Rotax 377	35	1	120	100	40	-	-	-	-	-	€ 100

SCOUTCHEL



AT-P AVIATION

L'AT-5 a été présenté pour la première fois à AERO Friedrichshafen en 2024. L'avion était initialement conçu comme un 3 places, mais le prototype d'AERO était bien équipé de 4 sièges. L'AT-5 est une construction robuste entièrement métallique, et dispose d'un train d'atterrissage rétractable robuste. L'avion sera initialement proposé en kit, puis éventuellement en tant qu'avion VLA ou MOSAIC. L'AT-5 pèse environ 590 kg à vide et aurait un MTOM de 880 kg. Le 4 places, plus probablement un 2 + 2, aurait une autonomie de 810 nm avec une vitesse de croisière d'environ 150 kt. En kit. Moteur : Rotax 916iS

AT-P AVIATION SPZOO ul. Poligonowa 1 lok.2 • 04-051 Warszawa • POLOGNE •

biuro@atp-aviation.com • atp-aviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
590	880				Rotax 916iS	160	4							-	-	-

AT-5



AUSTRALIAN AIRCRAFT KITS

L'avion Bushman fabriqué par AAK en Australie a des roues de tundra et des sièges en tandem. L'avion tout en métal est robuste et possède de nombreuses surfaces vitrées. Le siège arrière peut être retiré, laissant suffisamment d'espace pour accueillir deux fûts de 200 litres ! Le fabricant explique : «Le Bushman est une alternative polyvalente, abordable et passionnante aux avions de travail de brousse conventionnels. Il répond aux exigences les plus strictes de l'aviation de brousse professionnelle et de loisir et est utilisé comme véhicule utilitaire aéroporté par les pilotes de brousse et les pilotes de loisir dans toute l'Australie». Moteur : Lycoming O-360 160/180HP

AUSTRALIAN AIRCRAFT KITS PTY LTD Hangar 13, Airport Drive • Taree 2430 • New South Wales • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)2 / 6553 8100, Fax : +61 (0)2 / 6559 7762
aircraftkits@bigpond.com • www.aircraftkits.com.au

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
480	850	16	12	240	Lycoming O-320	160	2	180	160	-	5	-	-	-	-	-

BUSHMAN



AVIAD



Le Zigolo MG 12 conçu par Francesco Di Martino et fabriqué par Aviad bénéficie de la classification «Part103» qui profite aux monoplaces légers. C'est le Goad Glider de Mike Sandler qui a largement inspiré le créateur de ce kit facile à assembler. Comptez 130 h et choisissez d'en faire un planeur pur ou de l'équiper d'un moteur électrique ou à combustion. Essais Vol Moteur n° 325 et 425.

AVIAD DI FRANCESCO DI MARTINO Calle la chopo 10 • 35119 Santa Lucia de Tirajana • ESPAGNE • Tél : +34 0) 666 385 775
 info@aviad.it • www.aviad.eu

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
95	220	15	11,3	12	Vittorazi Moster 185	25	1	95	68	36	2,2	5-6	-	-	€ 8 600	-

ZIGOLO MG12



AVIAT AIRCRAFT

Aviat Aircraft a repris la fabrication du célèbre Eagle, un Pitts de luxe en kit. Construction traditionnelle relativement longue. Qualités de vol acrobatique remarquables. Sans recourir à la surenchère de puissance, le constructeur réussit à démontrer les qualités remarquables en voltige de son Eagle 2.

AVIAT AIRCRAFT INC. 672 S Washington, PO Box 1240 • Afton WY 83110 • USA • Tél : +1 307 / 885 3151, Fax : +1 307 / 885 9674
 aviat@aviataircraft.com • www.aviataircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
510	716	11,61	5,82	95	Lycoming O-360	200	2	296	265	101	10	40	FAA-CNRA-PFA	-	-	-

EAGLE II



AVIONS JODEL

Construit à plus de 3 000 exemplaires, de manière industrielle ou amateur, ce biplace simple et performant a toujours de nombreux fanatiques. La puissance peut aller de 65 à 100 ch et, comme toute la lignée, il est construit en bois. Le moteur, ici, est le Continental C90. Le Jodel 112 Ultra utilise un ULS Rotax et a une MTOW de 472,5. Essai Vol Moteur 396.

AVIONS JODEL 93 Route Departementale 974 • 21700 Corgoloin • FRANCE • Tél : +33 (0)3 80 33 03 75, Fax : +33 (0)3 80 33 21 40
 avionsjodel@wanadoo.fr • www.avionsjodel.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
330	617	12,75	8,20	115	Continental / Rotax	90	2	245	185	-	3,8	-	CNRA-PFA	-	-	€ 330

D112 CLUB



AVIONS JODEL

Le D18 à train classique est également disponible en version D19 à train tricycle. La version ULM D185/D195 se distingue par des ailes de surface un peu plus grande. Construit en bois et entoilé, l'appareil affiche d'excellentes qualités de vol. Il peut être équipé d'un moteur Jabiru, Rotax ou Limbach.

AVIONS JODEL 93 Route Departementale 974 • 21700 Corgoloin • FRANCE • Tél : +33 (0)3 80 33 03 75, Fax : +33 (0)3 80 33 21 40
 avionsjodel@wanadoo.fr • www.avionsjodel.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
230	450	10,5	7,50	65	Jabiru 2200	80	2	235	220	60	6	16	-	-	-	€ 550

D18 LIBERTY



AVIONS JODEL

Monoplace presque historique puisque le vol du prototype D9 date de 1948. Construction bois et toile. Excellentes performances et qualités de vol avec de faibles motorisations allant de 27 à 45 ch. Sur plan uniquement. Les données concernent la motorisation avec un VW.

AVIONS JODEL 93 Route Departementale 974 • 21700 Corgoloin • FRANCE • Tél : +33 (0)3 80 33 03 75, Fax : +33 (0)3 80 33 21 40
 avionsjodel@wanadoo.fr • www.avionsjodel.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
170	320	9	7	43	VW 1600	45	1	170	150	65	3,5	-	-	-	-	€ 165

D9 BEBE JODEL



AVIONS JODEL

Le DR 1050, l'un des plus réussis de la gamme Jodel, a été développé en collaboration avec Pierre Robin comme triplace économique. Construction bois entoilé comme tous ses congénères. Une version tricycle est également disponible.

AVIONS JODEL 93 Route Departementale 974 • 21700 Corgoloin • FRANCE • Tél : +33 (0)3 80 33 03 75, Fax : +33 (0)3 80 33 21 40
 avionsjodel@wanadoo.fr • www.avionsjodel.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
440	780	13,60	8,72	150	Continental O 200	100	3	220	210	90	2,8	21	CNRA-PFA	-	-	€ 440

DR1050M EXCELLENCE



AVIONS MARCEL JURCA

Plus de 70 exemplaires du célèbre Jurca MJ-5 Sirocco volent dans le monde depuis 1962, soutenus par la Jurca Air Force, une vigoureuse association de propriétaires. Il est apte à la voltige de base. Des plans sont également disponibles pour un monoplace de géométrie similaire, le M-2 Tempête, que nous listons séparément. L'organisation Avions Marcel Jurca propose encore de nombreux plans pour l'auto-construction. Il s'agit toujours d'appareils à ailes basses : MJ-51 Sperocco, MJ-53 Auta, MJ-55 Biso, et de répliques : MJ-7 Mustang, MJ-8 FW190 ou MJ-10 Spitfire, à l'échelle réelle ou réduite.

AVIONS MARCEL JURCA Aerodrome de Nangis • 77370 Clos Fontaine • FRANCE •

info@marcel-jurca.com • www.marcel-jurca.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
560	-	-	6,60	-	Lycoming	135-200	2	-	-	-	-	30-45	L	-	-	-

MJ-5 SIROCCO



AVIONS PIEL

Le Super Emeraude a été le point de départ du célèbre avion de voltige CAP 10. Il n'est pas facile à fabriquer, car la construction en bois est assez compliquée en raison des formes complexes, mais sur le plan esthétique, c'est incontestablement une réussite. Différentes motorisations sont possibles : nos données concernent un moteur de 160 ch.

AVIONS PIEL Monique Lorillere, 7 Rue du Moulin • 60129 Glaines • FRANCE •

www.avions-piel.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
410	700	10,85	8,04	120	Continental O 200	100	2	273	220	90	5	-	CNRA	-	-	\$ 325

CP 320 SUPER EMERAUDE



AVIONS PIEL

Parmi les fameux biplaces de Claude Piel, celui-ci est un biplace tandem au fuselage en tubes d'acier soudés et à la voilure bois identique à celle du Super Emeraude.

AVIONS PIEL Monique Lorillere, 7 Rue du Moulin • 60129 Glaines • FRANCE •

www.avions-piel.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
480	760	10,8	8,08	140	Lycoming	118	2	298	270	90	-	-	CNRA	-	-	-

CP 70 BERYL



AZALEA AVIATION

Azalea Aviation de Géorgie crée la surprise en 2015 en révélant son Saberwing, le kit d'un ailes basses tout composite. Élégantes formes tendues pour ce biplace côte à côte au spacieux cockpit de 110 cm de large assemblé entre 500 et 1 000 h de peu d'éléments extérieurs constitués d'un sandwich mousse/fibres composites. Le bois s'insère dans le sandwich qui constitue le longeron et les nervures. La société assure qu'il est possible de parvenir à un appareil prêt à voler pour 50 000 \$. Moteurs préconisés : Spider Corvaire, Rotax, D-Motor.

AZALEA AVIATION, LLC 3390 old Statterville Road • Valdosta 31606 • USA • Tél : +1 229 834 8996

mail@azaleaaviation.com • www.azaleaaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
385	680	-	-	150	Corvaire	100	2	-	240	72	-	-	L	-	\$ 25 000	-

SABERWING



BAT HAWK AIRCRAFT

BAT HAWK

Le Bat Hawk est un monoplane sud-africain à voilure haute avec l'équipage de deux personnes assises côte à côte dans une structure tubulaire sous-suspendue entourée d'un carénage composite en fibre de verre. Le moteur est un Rotax avec 100 PS. Il a des commandes doubles. Il servira également d'avion d'entraînement. Le marché d'exportation est l'Inde, l'importateur est Albatross Flying Systems Bengaluru



BAT HAWK AIRCRAFT 285 JT, STERKSPRUIT, R37 ROAD, • NELSPRUIT 1200 • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 82 828 6706
info@bathawk.co.za / bathawk.co.za

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
260	540			56	Rotax 912	100		170	130	56				-	-	-

BD MICRO-TECHNOLOGIES

BD-5

Le célèbre monoplace de Jim Bede est disponible en kit. Dûment renforcé et doté d'un petit turboprop TRS-18 qui pousse 325 lbs, l'appareil peut aussi abriter un deux-temps comme le Rotax 582 ou le Hirth 2706 moyennant un effondrement relatif des performances. La fabrication, et notamment la mise en forme de feuilles d'aluminium, exige des compétences certaines. Notre photo présente l'exemplaire équipé du turboprop. Le site www.bd5.com doit être visité.



BD MICRO-TECHNOLOGIES 1260 Wade Road • Siletz OR 97380 • USA • Tél : +1 541 / 444 1343, Fax : +1 541 / 444 1343
sales@bd-micro.com • www.bd-micro.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
209	376	4,36	6,55	98	Hirth 2706	68	1	322	290	95	9	-	US Exp.	-	\$ 22 500	-

BEARHAWK AIRCRAFT

BEARHAWK FIVE

L'avion a été conçu par l'ingénieur Bob Barrows et est le premier de la gamme à utiliser un moteur de 300 ch, pouvant accueillir jusqu'à 6 occupants. Le design date de 2020. Il est légèrement plus large et plus long que le Bearhawk 4 places, et le nouveau modèle est propulsé par un Lycoming IO-580, fabriqué sur mesure. Il est plus large que le modèle à quatre places, la cabine est plus longue et il est 2 pieds plus long - ce qui permet un potentiel 5e et 6e sièges à l'arrière de la cabine ou un très grand coffre à bagages. Bearhawk Aircraft souligne que le modèle 5 a un intérieur plus grand que celui du Cessna 185. Moteur : Lycoming IO-580.



BEARHAWK AIRCRAFT P.O. Box 9018 • Austin TX 78766 • Texas • USA • Tél : +1 512/626-7886
info@bearhawkaircraft.com • www.bearhawkaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
657	1360	17,3	11	208	Lycoming IO-580	260-350	6	-	265	64	-	-	-	-	\$ 98 500	-

BEARHAWK AIRCRAFT

BEARHAWK LSA

Bob Barrows, le concepteur, a dévoilé son Bearhawk LSA en kit(s) à AirVenture en 2014. Si le LSA ressemble au biplace Bearhawk Patrol doté d'un volume généreux de cockpit, c'est pourtant un projet complètement nouveau porté par un profil mis au point par Harry Riblett. La construction reprend les techniques des précédents modèles : fuselage et queue en tubes 4130 Cromalloy et toile. Les ailes sont tout alu aux rivets noyées dotées d'un longeron simple. Bearhawk LSA est disponible sous forme de plans, kits avancés ou prêt à voler.



BEARHAWK AIRCRAFT P.O. Box 9018 • Austin TX 78766 • Texas • USA • Tél : +1 512/626-7886
info@bearhawkaircraft.com • www.bearhawkaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
340	599-680	15,9	10,4	112	Continental IO-200	65-140	2	233	185	-	-	-	-	-	\$ 58 000	-

BEARHAWK AIRCRAFT

COMPANION

Fin 2019, Bearhawk a annoncé le « Companion », un nouveau kit biplace côte à côte, à train classique. Selon le constructeur, le Companion est dérivé d'autres modèles Bearhawk (Patrol et Bearhawk 4) mais avec un certain nombre de modifications introduites sur le nouveau modèle. Comme les autres modèles de Bearhawk, le Companion est doté d'une structure de fuselage en tubes d'acier et d'ailes en aluminium rivetées affleurantes. La MTOW est de 2 200 livres (1000 kg) et l'avion peut transporter au moins 100 kg/220 livres dans la zone bagages. Motorisation : Plusieurs options de moteurs Lycoming, de 160 à 220 chevaux, sont disponibles.



BEARHAWK AIRCRAFT P.O. Box 9018 • Austin TX 78766 • Texas • USA • Tél : +1 512/626-7886
info@bearhawkaircraft.com • www.bearhawkaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
600	1000	15,88	16,7	-	Lycoming	160-220	2	-	225	-	-	-	-	-	\$ 76 000	-

BEARHAWK AIRCRAFT

Le Bearhawk Patrol, déjà évoqué pour le LSA, est un kit d'ailes hautes, soit la version sportive en biplace du quatre-places Bearhawk, taillée pour les grandes aventures et le vol plaisir. S'il rappelle le Piper Super Cub, le constructeur promet de bien meilleures performances, y compris en autonomie. L'énorme volume du cockpit n'invite pas au régime minceur ni aux bagages rationnels. La taille de la porte du compartiment bagages incite au fret. Le Patrol se contentera de 115 ch mais accepterait jusqu'à 210 ch. Hydravion en version SP Kit avancé ou plans et formules multiples possibles.

BEARHAWK AIRCRAFT P.O. Box 9018 • Austin TX 78766 • Texas • USA • Tél : +1 512/626-7886

info@bearhawkaircraft.com • www.bearhawkaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
430	920	18	10,1	-	-	160-220	2	-	240	-	-	-	-	-	€ 74 000	\$ 280

PATROL



BEDECORP

Créé en 1969, le BD-4C quadriplace est à nouveau proposé en plans avec une nouvelle aile à longeron tubulaire entièrement métallique dont le revêtement est collé sur des nervures en nid d'abeilles. Moteurs de 150 à 250 ch possibles.

BEDECORP LLC 6440 Norwalk Road • Medina OH 44256 • USA • Tél : +1 330 / 239 1468 , Fax : +1 330 / 239 1728

jim@bedecorp.com • www.jimbede.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
566	1088	-	8	196	Lycoming	180	4	400	307	88	8,6	35	-	-	€ 29 844	\$ 295

BD-4C



BETTER HALF

Un des rares 4-temps à satisfaire la certification ULM américaine est le génial Legal Eagle dont la structure des ailes est en bois et la couverture entoillée toise un fuselage minimaliste en poutre d'acier. Le moteur n'est que la moitié d'un Volkswagen qui conserve toute l'intégrité du bloc moteur du vénérable «flat four». Pour le retour du Low and Slow, la version en kit a déjà été achetée par 500 pilotes à John Bolding Enterprises Inc. Disponible aussi en Eagle XL et en 2-places côte à côte. Radadas impressionnants sur youtube.

BETTER HALF VW 4107 Sports Flyer Lane, PO Box 747 • Brookshire TX 77423 • USA • Tél : +1 281 / 375 5453

Leonard@lemiholland.com • www.betterhalfvw.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
110	226	10	7,34	19	1/2 VW	30	1	101	88	40	2,5	7,5	US Part 103. PFA	-	-	\$ 75

LEGAL EAGLE / XL



BIPLANE OF YESTERYEAR

Ce petit biplan a une particularité pour le transport, ce ne sont pas les ailes qui sont pliées mais le fuselage qui est divisé en deux. Le kit permet une construction sans soudure. Un biplane du même genre a été construit. Décrit ici avec un antique Rotax 532, un 582 semblerait plus heureux.

BIPLANE OF YESTERYEAR 1455 Crestway • Ontario OR 97914 • USA • Tél : +1 541 / 889 0406, Fax : +1 541 / 881 0406

mifyter@fmc.com • www.biplanesofyesteryear.nstemp.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
195	345	13,57	6,24	-	Rotax 532	65	1	145	120	59	6,8	-	-	-	\$ 15 000	-

MIFYTER



BOWERS

Le Fly Baby est parfait pour le pilote solitaire. Construction reprenant des éléments du Piper J-3, complètement réalisée en bois avec des ailes haubanées par câble. Une association efficace assure l'aide au constructeur amateur.

BOWERS 13730 Burke Road • Los Altos Hills CA 94022-3549 • USA • Tél : +1 206 / 242 2582

ron@wanttaja.com • www.bowersflybaby.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
274	420	11,04	8,53	45	Continental	85	1	194	178	72	5	-	FAA-PFA	-	-	\$ 145

FLY BABY



CAMPAVIA

Le M85, conçu par André Morin, revient dans une version modifiée pour une masse maximale accrue, pouvant aller jusqu'à 600 kg (homologation ULM en France à 525 kg). C'est une machine facile à piloter, qui offre des capacités STOL et une excellente visibilité grâce à sa cabine entièrement vitrée.

CAMPAVIA 8 rue Despujols • 33000 Bordeaux • FRANCE • Tél : +33 (0)6 61 56 58 48

jcduccini@campavia.com • www.campavia.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
340	600	13,4	9,9	54	Rotax / Continental	80 - 120	2	190	166	60	5	16	-	-	-	€ 475

MORIN M85-D



CIRCA REPRODUCTIONS

Dernière création de ce prolifique designer, le Morane Saulnier N, celui de Roland Garros sur lequel il installa la première mitrailleuse tirant à travers l'hélice. Construction comme tous les autres Circa en tubes de Dural assemblés par goussets rivetés. Des lisses en bois permettent de structurer la forme circulaire du fuselage.

CIRCA REPRODUCTIONS INC. PO Box 88683 • Surrey V3W 0X1 • British Columbia • CANADA • Tél : +1 403 / 620 7240

graham@nieuports.com • www.nieuports.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
124	271	10,92	7,26	45	Rotax 503	52	1	160	115	48	3,25	-	-	-	-	\$ 99

MORANE N



CIRCA REPRODUCTIONS

Reproduction au 7/8e du chasseur français de 14-18. Construction en tubes de Dural assemblés par goussets rivetés et boulonnés. Plus de 1 300 liasses de plans ont été vendues et plus de 200 exemplaires volent à travers le monde. Une nouvelle version à l'échelle 1 a été développée pour les pilotes de grande taille. Un biplace côte à côte inspiré du Nieuport 12 est également disponible sur plans.

CIRCA REPRODUCTIONS INC. PO Box 88683 • Surrey V3W 0X1 • British Columbia • CANADA • Tél : +1 403 / 620 7240

graham@nieuports.com • www.nieuports.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
115	249	10,6	6,56	38	Rotax 447-503	40-50	1	135	120	55	-	-	US Part 103. PFA	-	-	\$ 139

NIEUPORT 11 7/8



CLUTTON

Petit monoplan parasol à ailes haubanées par câbles dont la conception date de 1963. Elles se replient contre le fuselage pour le transport. Construction tout bois. Le poids, avec une motorisation plus récente, devrait sensiblement baisser. Juste pour la culture aéronautique, FRED veut dire «Flying Runabout Experimental Design». Les plans sont également disponibles par l'intermédiaire de la LAA britannique. Presque n'importe quel moteur de 50 à 70 ch conviendrait moyennant modifications.

ERIC CLUTTON 913 Cedar Lane • Tullahoma TN 37388 • USA • Tél : +1 931 / 455 5556

doctordiesel@cafes.net • www.cluttonfred.info

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
247,5	368	10,22	6,8	64	Continental	65	1	137	113	47	2,55	-	LAA	-	-	\$ 50

FRED



CO-Z DEV

Depuis 1982, le Cozy se présente comme le célèbre biplace LongEze de Burt Rutan, agrandi pour ménager deux autres places passager. Même procédé de construction que les autres oiseaux de ce génial retraité : formes en mousse couvertes de fibre de verre. Reproduits 350 fois par autant d'amateurs pas trop pressés, ces Cozy sont aussi freinés par un aérofrein se déployant sous le fuselage. Les données figurant ici comprennent le Lycoming O-360 mais d'autres moteurs de 160 à 220 ch sont possibles comme le Suzuki 1600S. Aircraft Spruce ayant acquis les droits en 2004, époque du Cozy III, les éléments de tous les modèles sont désormais distribués par cette société.

CO-Z DEVELOPMENT CORPORATION 225 Airport Circle • Corona CA 92880 • USA • Tél : +1 480 / 981 6401, Fax : +1 480 / 981 6401

natp@cozyaircraft.com • www.cozyaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
476	930	9,41	8,56	197	Lycoming O-360	160-220	4	354	306	108	10	-	FAA-CNRA-PFA	-	\$ 15 000	\$ 500

COZY MK IV



COMPOSITE AIRCRAFT TECHNOLOGY

C'est à Toledo que Composite Aircraft Technology fabrique cet Express 2000 dont elle a acheté la licence en 2007. L'Express est un 4 places composite performant. L'assistance fournie par le constructeur pour l'assemblage du kit permet de gagner un temps considérable. La machine peut recevoir un train fixe ou rentrant. Versions 2000 FT ou 2000 RG.

COMPOSITE AIRCRAFT TECHNOLOGY 148 Skyhawk Dr • Toledo, WA 98591 • USA • Tél : +1 360) 864-6271 , Fax : +1 360-561-401
<http://www.compairtechllc.com>

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
963	1723	11,96	9,6	529	Lycoming IO 550 N	310	4	426	398	102	6	55	US Exp.	-	-	-

EXPRESS 2000



CORBY

Ce petit avion à ailes basses a été développé par l'Australien John C. Corby en 1973. Construit en bois, il était propulsé par un VW 1 600 cm3 modifié. Des moteurs plus modernes tels le Jabiru ou le Rotax 912 peuvent être utilisés. Une nouvelle version métallique, le CM-2, a été construite en Nouvelle-Zélande. Des sous-ensembles et les plans sont disponibles.

CSN 1335 Robinhood Lane South • Lakeland FL 33813 • Florida • USA • Tél : +1 863 644-8426

CorbyStarlet@gmail.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
227	363	6,55	5,64	42	Rotax 912	80	1	275	248	56	7	8	SHV	-	-	\$ 325

CORBY STARLET CM-2



CUBCRAFTERS

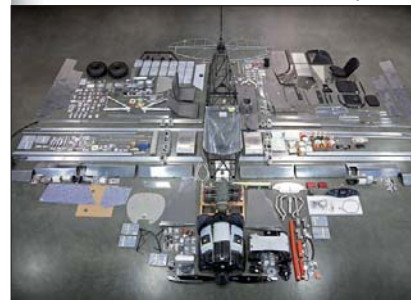
Le Carbon Cub est disponible en trois variantes : Carbon Cub SS en tant que LSA (répertorié dans notre catalogue à voilure fixe), le Carbon Cub FX (un avion Builder Assist E-AB) et le Carbon Cub EX (kit d'avion). Carbon Cub a repris la conception du Piper Super Cub et l'a réinventé en utilisant des matériaux et la CAO du 21e siècle. Il pèse environ 110 kg de moins qu'un Super Cub. Il peut décoller et atterrir sur n'importe quelle surface, tout en étant capable de subir les abus dus au «bush flying». Le FX est un avion Builder Assist / Experimental Amateur Built (E-AB) et peut être certifié jusqu'à un poids brut de 2 000 lb. L'EX est un kit d'avion complet qui peut être certifié jusqu'à un poids brut de 2 000 livres. Carbon Cub EX-2 peut également se qualifier pour LS. Temps de montage 800-1000 heures.

CUBCRAFTERS, INC 1918 South 16th Avenue • Yakima WA 98903 • USA • Tél : +1 509 / 248 9491, Fax : +1 509 / 248 1421

sales@cubcrafters.com • www.cubcrafters.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
470	920	17,5	10,46	170	CC363i	186	2	235	220					-	-	-

CARBON CUB EX/FX-3



DLR ELEKTROFLUG

Le HY4 est le premier avion 4 places motorisé exclusivement par pile à combustible d'hydrogène. Des chercheurs allemands de l'institut Deutsches Zentrum für Raumfahrt (DLR) ont créé ce générateur en collaboration avec l'industrie et ses chercheurs associés comme Pipistrel, H2FLY, l'université d'Ulm et l'aéroport de Stuttgart. En septembre 2014, le HY4 volait. La motorisation assemble un réservoir d'hydrogène, une pile à hydrogène basse température et une batterie. L'hydrogène traité est directement transformé en électricité sans émettre la moindre émission de produits nocifs. DLR et H2FLY gèrent les vols d'essai du HY4.

DEUTSCHES ZENTRUM FÜR LUFT-UND RAUMFAHRT (DLR) ELEKTROFLUG Pfaffenwaldring 38-40 • D-70569 Stuttgart • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)711 6862 359, Fax : +49 (0)711 6862-747
info@dlr.de • www.DLR.de/tt

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
630	1500	-	21,36		- with Battery 21kw/h	80kW	-	200	145	-	-	-	-	-	-	-

HY4



DON WOLF

Belle machine venue d'un autre temps... Biplan monoplace construit tout en bois dans le style première guerre mondiale. Bonne qualité de vol. Un Continental de 65 ch est préconisé par le concepteur. Alternativement, un Stoner serait possible sans avantages évidents. Sur plans seulement.

DON WOLF 53 Cedar Drive • Huntington NY 11743 • USA •

dwolf@optonline.net • <https://wolfboredomfighter.tumblr.com/>

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
215	349	9,3	6,10	70	Continental A-C 65	65	1	193	190	65	6	15	FAA Exp. PFA	-	-	\$ 125

W-11 BOREDOM FIGHTER



EARTHSTAR

GULL 2000

Cet avion solo est conçu pour entrer dans la catégorie des ultralégers américains (moins de 115 kg EW). La cage en tubes d'acier soudés pour le pilote possède un carénage en composite entièrement fermé avec un empennage monté sur poutre et l'aile est en tôle Dural rivetée. Testé en vol de manière intensive, il offre d'excellentes performances pour une machine aussi légère. Le Soaring Gull est une version à ailes plus longues qui ne dépasse pas la limite de poids de 115 kg mais offre de meilleures performances en vol plané. Le prix ne comprend pas le moteur.



EARTHSTAR AIRCRAFT 11990 Earthstar Pl. • Santa Margarita CA 93453 • USA • Tél : +1 805 / 438 5235, Fax : +1 805 / 438 4938
thundergul@aol.com • www.thundergull.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
112	250	8,83	9	19	Hirth F33	28-52	1	116	116	44	3,5	8	-	-	\$ 12 580	-

EARTHSTAR

ODYSSEY

Poussette biplace côte à côte avec sièges décalés, l'Odyssey possède un fuselage en acier soudé et des ailes cantilever rivetées en aluminium. Les volets permettent une faible vitesse de décrochage malgré l'envergure relativement faible des ailes. Trois versions sont proposées : le biplace détaillé ici et deux modèles solo connus sous le nom de Gull 2000 et Soaring Gull 2000. Bien que normalement vendus en kit (notre prix ne comprend pas le moteur), certains exemplaires ont été vendus prêts à voler. La société a également développé une version électrique de cet avion et l'a fait voler de manière intensive.



EARTHSTAR AIRCRAFT 11990 Earthstar Pl. • Santa Margarita CA 93453 • USA • Tél : +1 805 / 438 5235, Fax : +1 805 / 438 4938
thundergul@aol.com • www.thundergull.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
190	453	11,53	7,92	38	HKS 700 E	60	2	200	150	54	4,5	9	-	-	€ 18 500	-

ENJOY-ULM MARCO NERI

E2 BIPLANE

La société italienne Enjoy-ULM, dont le partenaire tchèque est Bratton Invest s.r.o. à Prague, a conçu le biplan E2, sportif et agile, comme un biplace. Cependant, il peut facilement être converti en monoplace, de façon temporaire ou permanente. Le kit est proposé en quatre niveaux de finition différents. En outre, l'installation du moteur, l'étanchéité et le traitement de surface, ainsi que le déploiement contrôlé et les essais en vol pour les avions construits par les clients sont également proposés.



ENJOY-ULM Strada Villa,25 • 46033, Castel d'Ario (MN) • ITALIE • Tél : +39 3385632580

mneri@enjoy-ulm.it • www.enjoy-ulm.it

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
273	450		6,5	70				200	140	65	4			-	-	-

EUROFLY

TWINFOX

Après le monoplace Minifox, Eurofly nous propose ici sa version biplace. Un ULM minimaliste, facile à piloter, idéal pour la balade à faible hauteur et vitesse lente, la tête à l'air. Le kit est très bien conçu, bien fabriqué, et son assemblage ne pose guère de problème. Motorisation au choix en Rotax 503 ou 582. Essai Vol Moteur n°436.



EUROFLY SRL Via Brega • 36056 Vicenza Tezze sul Brenta • ITALIE • Tél : +39 0424 562381, Fax : +39 0380.315.8435

info@euroflyulm.com • www.euroflyulm.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
194	450	15	9,6	37	Rotax 503	50	2	130	90	50	5	-		-	€ 14 500	-

EUROPA

EUROPA XS

Considérable succès avec + de 1 000 exemplaires vendus de ce biplace composite britannique. Son aile très performante et son train rentrant doté d'un énorme pneu unique lui permettent de bonnes performances en tout terrain et en croisière. Ailes, queue et fuselage sont produits par moules. Version tricycle pour le marché américain. L'Europa Motorglider est la dernière version du XS. L'option en motoplaneur avec une aile de 14.40 m d'envergure est rétrofitable ou peut être construite ab initio. Prêt à voler pour le marché US, les Rotax 912, 912 S ou 914 sont au choix.



EUROPA AIRCRAFT (2004) LTD 30 Dove Way, Kirkby Mills Industrial Estate • Kirkbymoorside, York YO62 6QR • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1751 / 431773, Fax : +44 (0) 1751 / 432667
enquiries@europa-aircraft.com • www.europa-aircraft.co.uk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
377	621	9,44	8,28	70	Rotax 912ULS / 114	100/115	2	307	250	87	5,1	9	CNSK-PFA	-	£ 27 000	-

EVANS AIRCRAFT

Le plus simple à construire à partir de plans est ce VP-1 Volksplane fait de contreplaqué marine et mu par un dérivé du VW. La traînée inhérente à la simplicité des techniques populaires et à la rusticité relative des matériaux humbles impose de ne pas trop mégoter sur la puissance. Les narcissiques s'appliqueront sur l'aspect de leur engin pour adhérer au peuple des quelque 6 000 autres détenteurs de ces plans. Customisable à souhait... Essai Vol Moteur n° 266.

EVANS AIRCRAFT Box 231762 • Encinitas CA 92023 • USA • Tél : +1 (760) 933-8267

EvansAircraftCo@gmail.com • www.evansair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
199	294	9,2	7,31	30	VW	50	1	153	120	72	3	-	FAA-CNRA-PFA	-	-	\$ 59

VP-1 VOLKSPLANE



EVOLUTION AIRCRAFT

Au milieu de l'année 2016, Lancair a officiellement introduit le modèle Evolution Piston. La version Piston de l'ancien Evolution a laissé sa turbine pour faire place à un capot moteur redessiné (plus grand) et un Lycoming, qui est un moteur double turbo à injection iE2 de 6 cylindres. Le nouvel EVOP-350 a coûté près de la moitié du prix de la version à turbine et consomme également environ la moitié de carburant. Le kit EVOP commence à 410 000 dollars, mais une fois construit et prêt à voler, le prix monte jusqu'à environ 875 000USD. Moteur Lycoming iE2, 350HP. Maintenant assemblé par JMB Aircraft en république Tchèque.

EVOLUTION AIRCRAFT 250 SE Timber Avenue • Redmond OR 97756 • Oregon • USA • Tél : +1 541 923-2233

sales@evolutionaircraft.com • http://www.evolutionaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1202	2063	-	11,27	650	Lycoming YTE0-540	350	4	-	425	112	-	-	-	-	\$ 410 000	-

EVOP-350



EXCALIBUR

Biplane en tandem propulsif, l'Excalibur possède une structure en tubes de Dural rivetés et boulonnés très ressemblante à celle du Challenger. L'entoilage est en Dacron thermorétractable enduit et peint. Il peut être monté avec un Rotax 582, un HKS 700E ou un Hirth 3202.

EXCALIBUR AIRCRAFT 6439 Tractor Road • Sebring FL 33872 • USA • Tél : +1 863 / 385 9486, Fax : +1 941 / 385 9486

tomkarr@comcast.net • www.excaliburaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
204	453	17,18	9,63	38	Rotax	65	2	166	160	64	3,5	9	-	\$ 35 750	\$ 29 650	-

EXCALIBUR 2



FFP

Monoplace à ailes basses de construction bois. Seuls les petits moteurs permettent de rester dans le règlement Ultralight Part 103 américain à moins de 113 kg. Un VW ou un demi-VW sont également possibles si la réglementation locale le permet. Prix kit sans moteur.

FISHER FLYING PRODUCTS 71 Marycroft Ave, Unit #24 • Vaughan L4L 5Y6 • Ontario • CANADA • Tél : +1 905 / 856 7050,

Fax : +1 416 / 352 5718

ffp@fisherflying.com • www.fisherflying.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
113	271	11,29	8,22	19	Rotax 503	50	1	-	130	55	4,5	12	US Part 103, PFA	-	\$ 5 999	\$ 300

AVENGER



FFP

Biplan construit tout en bois entoilé Dacron. Celui-ci est biplace tandem et destiné à des motorisations type avion comme le Continental C 65 et suivants. Ceux qui veulent utiliser des moteurs plus légers choisiront le Classic. En option, un fuselage en tubes acier soudés est proposé à \$ 3 500.

FISHER FLYING PRODUCTS 71 Marycroft Ave, Unit #24 • Vaughan L4L 5Y6 • Ontario • CANADA • Tél : +1 905 / 856 7050,

Fax : +1 416 / 352 5718

ffp@fisherflying.com • www.fisherflying.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
272	557	16,32	6,70	50	-	65-125	2	155	144	62	4,5	-	-	-	\$ 15 500	€ 400

CELEBRITY



FFP

Biplace ailes hautes côte à côte construit tout en bois genre Piper Tri-Pacer à train classique. Il supporte jusqu'à 100ch. Les ailes se replient vers l'arrière pour rentrer dans les petits hangars. Pas de kit fuselage tubes acier pour ce modèle. Prix kit sans moteur. L'appareil a été dessiné pour abriter un quatre-temps 4 cylindres comme les Continental O-200, Rotax 912, 912 S... Un 6 cylindres Jabiru 3300 est possible.

FISHER FLYING PRODUCTS 71 Marycroft Ave, Unit #24 • Vaughan L4L 5Y6 • Ontario • CANADA • Tél : +1 905 / 856 7050.
Fax : +1 416 / 352 5718
ffp@fisherflying.com • www.fisherflying.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
272	520	11,9	8,7	37,8	Rotax 912	80	2	160	145	60	4	-	-	-	\$ 16 800	\$ 400

DAKOTA HAWK



FFP

Reproduction à l'échelle 8/10e du biplane de Havilland d'entraînement britannique. Même construction que tous les Fisher : bois en structure géodésique entoilée Dacron. En matière de motorisation, beaucoup de choix, du moment que le moteur ne dépasse pas 90 kg. Ici, le moteur Lom Walter avec ses cylindres inversés le fait mieux ressembler au Gipsy d'origine. Prix du kit sans moteur avec un fuselage treillis tubes acier. Une version bois est disponible comme pour toute la gamme Fisher.

FISHER FLYING PRODUCTS 71 Marycroft Ave, Unit #24 • Vaughan L4L 5Y6 • Ontario • CANADA • Tél : +1 905 / 856 7050.
Fax : +1 416 / 352 5718
ffp@fisherflying.com • www.fisherflying.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
375	520	15,80	7,0	45	Lom M 132	120	2	-	145	56	5	16	-	-	\$ 14 999	\$ 400

R-80 TIGER MOTH



FLIGHT CONSTRUCTIVE LTD

Nouveauté 2016, ce F4 M540 Aldo est un biplace en tandem tout métal fabriqué par le Bulgare Flight Constructive. La structure assure une résistance atteignant + et - 6 G. Un puissant moteur Lycoming AEIO-540L de 300 ch autorise toute l'acrobatie et convient aussi à son apprentissage. Moteur Lycoming AEIO 540 L 1DB5D de 300 ch.

FLIGHT CONSTRUCTIVE LTD Stopanski Dvor. • Sadovo 4122 • BULGARIE • Tél : +359 (0)888 665 263
info@flicons.com • www.flicons.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
600	850	13	9	90	Lycoming AEIO-540	300	2	400	310	115	16	50	-	-	€ 35 000	-

F4 M540 ALDO



FLITZER

Ce biplane monoplace au look rétro est construit en bois et toile et présente des capacités pour la voltige simple. Il rencontre un véritable engouement au Royaume-Uni comme dans beaucoup d'autres pays du monde. Il est inspiré d'un petit biplane de sport allemand des années 20. D'autres versions avec des moteurs plus puissants et même un radial sont à l'étude. De nombreuses autres versions ont été développées dont une à quatre ailerons, une allégée nommée «Goblin» et une autre pour le biplace en tandem. Prévoir 50 à 80 ch.

FLITZER SPORTPLANES 45A Tramway, Hirwaun • near Aberdare CF44 9PA • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1685 / 814319
flitzer@btoopenworld.com • www.flitzerbiplane.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
218	341	9	5,5	38,6	VW	65	1	150	137	67	3,6	10,5	PFA	-	-	£ 160

Z-21 FLITZER



FLYLIGHT AIRSPORTS

Bien que sa construction faite de tubes et toile soit simple, le Skyranger doit son succès aussi à ses performances et qualités dont celles de la facilité d'entretien : tous les tubes sont droits ce qui simplifie la production et les réparations. Le Swift MK 2 est une déclinaison du Swift en apportant des améliorations spécifiques du Nynja comme sa dérive, ses capots redessinés, ses montants de portes plus vers l'avant, sa liaison avec le pare-brise plus fluide, son tableau de bord double, sa commande des gaz améliorée... Homologué UK CAA pour le Royaume-Uni comme construction amateur à 51%. Rotax possibles : 912 et 912 ULS.

FLYLIGHT AIRSPORTS LTD Sywell Aerodrome, Sywell • Northamptonshire NN6 0BT • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1604 / 494459, Fax : +44 (0)1604 / 495007
info@flylight.co.uk • www.flylight.co.uk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
258	472,5	14,1	9,50	50	Rotax 912	80	2	165	140	65	4	13	BCAR S	-	€ 13 000	-

SKYRANGER SWIFT MK2



FLYLIGHT AIRSPORTS

Flylight a lancé officiellement la nouvelle génération de Swift. Le Swift III, une version plus simple et sans les composites enveloppant la queue de l'appareil, tente de se frayer une place. Il rencontre déjà un beau succès dans de nombreux pays comme l'Angleterre ou l'Espagne. En France, il est encore discret. Flylight vient de réaliser une centaine d'heures de vol et semble très satisfait. Prévu pour les 525 et 600 kg, cette déclinaison sera disponible en kit sur de nombreux marchés de par le monde. Les tarifs sont naturellement inférieurs au Nynja et sa construction est simplifiée. Le prix débute à 14 700 euros HT pour le kit cellule (525 kg).

FLYLIGHT AIRSPORTS LTD Sywell Aerodrome, Sywell • Northamptonshire NN6 0BT • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1604 / 494459, Fax : +44 (0)1604 / 495007
info@flylight.co.uk • www.flylight.co.uk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
270	-	8,9	-	-	-	-	-	600	-	-	-	-	-	-	-	-



SWIFT III

FRY AIRCRAFT

L'Esprit est un Racer monoplace tout composite construit par le Suisse Valentino Fry. Les plans sont disponibles sur CD-ROM. La voilure et les empennages sont fabriqués suivant la technique Rutan. Les longerons sont réalisés en carbone unidirectionnel. Les qualités de vol sont très agréables aux dires de son constructeur. La nouvelle version, plus puissante et beaucoup plus jolie, est équipée du 140 ch Lom Praha, un quatre cylindres en ligne inversé, à compresseur.

FRY AIRCRAFT DESIGN Postfach 256 • 8832 Wilen Wollerau • SUISSE • Tél : +41 (0)79 669 39 18

info@fryaircraftdesign.com • www.fryaircraftdesign.ch

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
358	490	6,07	6,09	65	Continental O-200	100	1	389	343	100	9	-	-	-	-	€ 620



ESPRIT VFII

GLASAIR AVIATION

C'est la version 2+2 du Glastar, ce dernier n'étant plus proposé à la vente. Fuselage composite avec treillis acier central et aile couverte de tôles rivetées. Nous le présentons ici sur flotteurs mais la version classique avec pneus tundra peut atterrir et décoller de n'importe quel terrain. Bien entendu, il est également disponible en version tricycle. En 2012, une version tractable derrière un véhicule voit le jour. Les options moteur : Lycoming 180 de 210ch, DeltaHawk, Continental CD-155.

GLASAIR AVIATION USA, LLC 18530 59th Drive NE • Arlington WA 98223 • USA • Tél : +1 360 / 435 8533, Fax : +1 360 / 435 9525
info@glasairaviation.com • www.glasairaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
607	1035	12	10,7	189	Lycoming	180	4	277	260	77	5	-	-	-	\$ 50 502	-



NEW SPORTSMAN 2+2

GREEN SKY ADVENTURES

Reproduction à échelle réduite d'un racer biplan de course aux pylônes. Construction en treillis soudé pour le fuselage, en Dural riveté puis entoilé pour les ailes. Prix de la cellule en kit à partir de 1100 \$, compter 2400 avec le moteur HKS.

GREEN SKY ADVENTURES, INC Hawthorne FL 32640 • USA • Tél : +1 352 / 475 5625, Fax : +1 501 / 643 1087

jerry@greenskyadventures.com • www.greenskyadventures.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
181	272	10,2	6	45,4	Rotax 503	52	1	180	130	56	5,1	-	-	-	\$ 10 980	\$ 125



MICRO MONG

GWEDUCK AIRCRAFT

Le Gweduck est, en catégorie Experimental, un bimoteur amphibie inspiré par les beaux hydravions Grumman d'antan. Son fabricant A.D s'est concentré depuis les années 90 sur ses performances telles que la maniabilité, tout en optimisant les modes de production d'aujourd'hui dont le composite. C'est une association de compétences et de sociétés qui depuis 2003 applique le savoir-faire en stratifié composite, cette solution adaptant les qualités aérodynamiques modernes à ces hydros des années 50. Le prototype a effectué 120 h de vols d'essais. 225 litres de carburant embarqué, plus 150 dans un réservoir supplémentaire.

GWEDUCK 350 Airport Way • Renton WA 98055 • USA •

info@gweduck.com • gweduck.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1905	2721	27,43	14,60	760	Lycoming IO 540M	2 x 300	6	-	220	-	-	-	-	-	-	-



GWEDUCK

HB FLUGTECHNIK

Biplace moderne, train rentrant de construction métallique comprenant de nombreuses pièces composites moulées. Sa motorisation originale est dérivée d'un groupe Porsche dont on a conservé la turbine de refroidissement. L'hélice 5 pales réduite tournant à moins de 1 500 tr/min assure un silence de fonctionnement remarquable (57dBA). Les Rotax 912 S et 914 peuvent être également installés.

HB FLUGTECHNIK GMBH Kiebach 2a • A-4491 Hofkirchen • AUTRICHE • Tél : +43 (0)7225 - 20580, Fax : +43 (0)7225 - 7332
info@hb-flugtechnik.at • www.hb-flugtechnik.at

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
450	700	9,5	9	100	VW-HB-2400	110	2	309	245	84	5	16	JAR-VLA	-	€ 22 000	-

HB 207 ALFA



HORTEN AIRCRAFT GMBH

En 2019 fut présentée le dernier modèle d'aile volante Horten. Le Horten HX-2 provoquant la curiosité malgré ses winglets contestés par les puristes de la marque. Lift Air de Lindig Group à Eisenach fabrique ce biplace tout composite au train rentrant et motorisé par un Rotax 912 iS. Premiers vols en 2019 confirmant les qualités du concept pour atteindre 270 km/h à la vitesse max, 88 km/h en vitesse mini et parcourir jusqu'à 1850 miles. L'aile volante HX-2 pourrait être livrée prête à voler ou sous la forme de kits divers, probablement certifiée en LSA ULM ou en UAV. Des versions électrique et hybride seraient en cours. Moteur Rotax 912 iS

HORTEN AIRCRAFT GMBH Am Flugplatz 2, • D-99820 Hörselberg-Hainich • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)3691 69290, Fax : +49 (0)6439 9029829
info@horten-aircraft.com • www.horten-aircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	10,0	2x120	Rotax 912iS	100	2	268	250	87	-	-	-	-	-	-

HX-2



HUMMEL AVIATION

Tout métal, le Hummel Bird est un LSA certifié. Les couples du fuselage sont simplement placés sur une poutre longitudinale puis le revêtement fixe le tout par des rivets traversant les 3 éléments. «La construction en feuilles de métal s'avère la plus simple et la plus économique», assure Art Rempel en finissant un exemplaire de Hummel Bird en trois mois motorisation comprise. La machine est très solide pour encaisser jusqu'à 6 G (seulement 5 G si les ailes sont dotées de plumes/winglets Witman).

HUMMEL AVIATION 16288 County Road D • Bryan 43506 • Ohio • USA • Tél : +1 419 / 636 6700, Fax : +1 419 636 4522
info@flyhummel.com • www.flyhummel.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
136	240	5,3	5,5	23	1/2 VW	37	1	230	180	6	3	7,2	-	-	-	\$ 250

HUMMELBIRD



HUMMEL AVIATION

Cet Ultra Cruiser s'adresse aux débutants tant dans la construction que dans le pilotage. Une table de découpe et perçage numérique produit ses éléments qui seront aussi pré-pliés et soudés pour constituer un kit complet «pour les Nuls», sans le moteur. C'est un Part 103, soit un ULM, et il s'inspire de son aîné le Bird. Cet ailes basses est prévu pour être motorisé par un demi-VW Boxer de 37 ch, assez donc pour atteindre 125 km/h confortablement. Une version Ultra Cruiser Plus présente une cabine plus volumineuse et un quatre-cylindres VW de 60 ch. Ailes «repliables» par désassemblage rapide.

HUMMEL AVIATION 16288 County Road D • Bryan 43506 • Ohio • USA • Tél : +1 419 / 636 6700, Fax : +1 419 636 4522
info@flyhummel.com • www.flyhummel.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
115	260	9,3	6,8	19	1/2 VW	37	1	155	125	45	5	-	-	-	-	\$ 260

ULTRACRUISER



INDY AIRCRAFT

Tubes et toile déjà ancien mais toujours aussi populaire. Plus de 2 000 exemplaires de la version biplace ont été vendus. La structure rigide tubulaire protège efficacement l'équipage en cas de crash. Il existe aussi une version fret triplace équipée d'un Rotax 912. Vendu sans moteur.

INDY AIRCRAFT LTD. 601 - 17th Street SE • Independence IA 50644 • USA • Tél : +1 319 / 334 2473, Fax : +1 319 / 334 5775
sales@aircraftsupermarket.com • indyaircraftltd.net

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
186	454	17,65	9,45	38	Rotax 582	65	2	137	110	51	4	-	-	-	-	-

T-BIRD II



ION AIRCRAFT

Bipoutre tandem tout composite, à l'exception des ailes construites en tôles de Dural collées. Le siège arrière rehaussé offre une meilleure visibilité aux passagers. Le train fixe et les ailes rallongées rendent le Ion 100 éligible en LSA. La version 105 à train rentrant et ailes courtes et aux meilleures performances en croisière reste dans la catégorie Experimental. Les ailes peuvent être démontées dans les hangars ou pour le transport. La version prête à voler s'appelle Ion 120.

VULCAN AEROFORGE ION AIRCRAFT 1158 Park Avenue • Saint Paul MN 55115 • USA • Tél : +1 651/ 653-0060

info@ionaircraft.com • www.ionaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	600	-	9,91	-	Rotax	100	2	244	210	-	-	-	-	-	-	-

ION 100/120



JABIRU AIRCRAFT

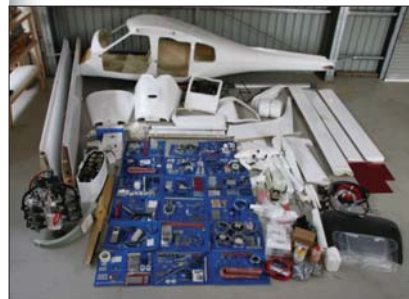
En allongeant quelque peu le fuselage de son biplace, l'entreprise australienne a créé un 4 places dont la charge utile est presque égale à la masse à vide ! Les réservoirs sont dans les ailes. La motorisation fait appel au Jabiru 3300 qui développe 120 ch. Avec deux sièges et en ramenant sa masse à 600 kg, il entre dans la catégorie LSA américaine sous le nom de J 250 et possède alors un immense espace de chargement. Les kits ne comprennent pas de moteur. Essai Vol Moteur 377.

JABIRU AIRCRAFT PTY PO Box 5792 • Bundaberg West 4670 • Queensland • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)7 / 4155 1778, Fax : +61 (0)7 / 4155 2669

info@jabiru.net.au • www.jabiru.net.au

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
340	560	11,14	9,14	135	Jabiru 3300	120	4	240	215	70	5	20	CAA Aust.-CNSK	-	\$ 69 450	-

JABIRU J-430



JMB AIRCRAFT

En 2017, l'ancienne société Lancair a été rebaptisée « Evolution Aircraft » et n'a produit que les modèles Evolution et Evolution Turbine. JMB Aircraft a repris la production de la gamme Evolution dans sa toute nouvelle usine tchèque. L'Evolution turbine a été conçu sur ordinateur dès le départ. La structure est en fibre de carbone. Pressurisé, il peut voler à 300 kt (plus de 500 km/h) avec quatre passagers et leurs bagages avec une autonomie de plus de 1 080 nm. L'Evolution a été conçu pour être assemblée par le constructeur propriétaire avec l'assistance de l'usine. Toutes les pièces du kit seront produites par JMB Aircraft. Moteur : P&W PT6-135A/750 CV.



JMB AIRCRAFT S.R.O Nadrazni 635 • 56501 Chocen • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)725 182 459 , Fax : +420 (0)755 253 133

pr@jmbaircraft.com • www.jmbaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1202	2063	-	11,28	460	Pratt & Whitney PT-6	750	4	625	555	98	20	147	-	-	\$ 495 000	-

EVOT-750



JPM

Le premier avion construit par Jean-Pierre Marie s'est envolé en 1987. Construction bois et toile simple et économique, en réglementation CNRA. L'appareil est muni de volets à fentes pour diminuer la vitesse de décrochage. Moteurs : VW, Jabiru ou Rotax.

JPM - JEAN-PIERRE MARIE 11 Square de Champagne • 76240 Mesnil-Esnard • FRANCE • Tél : +33 (0)2 32 86 09 71

http://jpm.lamaiziere.net

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
290	500	9,30	7,60	60	Limbach	80	2	210	175	80	4	15	CNRA	-	-	€ 250

JPM 01 MEDOC



JPM

Ce biplace développé à partir du Médoc peut être homologué en régime ULM ou CNRA. L'allègement de la structure le rend plus performant que le modèle précédent. Moteur Jabiru 80 ch.

JPM - JEAN-PIERRE MARIE 11 Square de Champagne • 76240 Mesnil-Esnard • FRANCE • Tél : +33 (0)2 32 86 09 71

http://jpm.lamaiziere.net

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
250	450	8,5	7,72	60	Jabiru	80	2	224	198	65	5	15	-	-	-	€ 450

JPM 03 LOIRET



JUST AIRCRAFT

L'Highlander est basé sur L'Escapade, plus petit et moins cher de 3 000 euros qui a été développé par Just Aircraft. Ils utilisent tous les deux les mêmes techniques de construction que l'original, c'est-à-dire comme l'Avid Flyer. Tubes soudés pour le fuselage et tubes et toile pour l'aile. Disponible en train classique ou tricycle pour l'Escapade, le Highlander étant en train classique. Les options déterminent le prix des kits comme le prêt à voler. Moteurs : Rotax 912, 912S, 914 ou Jabiru 2200 ou 3300.

JUST AIRCRAFT 170 Duck Pond Road • Walhalla SC 29691 • South Carolina • USA • Tél : +1 864/ 718 0320, Fax : +1 864 / 718-0324
contact@justaircraft.com • www.justaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
272	599	12,1	9,6	68	Rotax 912S	100	2	-	169	53	5,1	-	S-LSA	-	\$ 45 000	-

HIGHLANDER



JUST AIRCRAFT

En 2012, Just Aircraft présentait le SuperSTOL, un Highlander pourvu d'une aile métal et de grosses roues tundra. Le dessin de son aile ménage les qualités de vol à basse vitesse et améliore les performances. Bec de bord d'attaque sortant automatiquement retardent d'autant le décrochage. Le train est amorti hydrauliquement toujours pour la pratique du STOL tout-terrain. En 2015, une version allongée dénommée SuperSTOL XL est présentée pour recevoir une motorisation jusqu'à 150 ch comme un UL Power 520 ou un Lycoming O-320. Motorisations préconisées pour les autres versions : Rotax 912/S/914 ou Jabiru 2200/3300 ou UL-Power 520 ou Lycoming O-320 ou Titan. Essai Vol Moteur n°367.

JUST AIRCRAFT 170 Duck Pond Road • Walhalla SC 29691 • South Carolina • USA • Tél : +1 864/ 718 0320, Fax : +1 864 / 718-0324
contact@justaircraft.com • www.justaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
334	598,7	13,65	8,5	70	Rotax 912 S	100-180	2	-	170	-	4,5	-	-	-	\$ 41 700	-

SUPERSTOL/XL/TITAN



KITFOX AIRCRAFT

En 30 ans, le Kitfox s'est vendu à plus de 5000 exemplaires de kits. Il fut d'abord léger, lent et poétique au point de proposer ce capot culte arrondi et maquillé pour faire mine d'abriter un moteur radial. Depuis, la vénérable machine s'est alourdie pour troquer son charme pour de la performance et le Classic IV est produit sur commande. Le poids, en hausse, oblige à choisir une motorisation puissante pour une pratique du cross country à l'américaine d'un VOR à l'autre.

KITFOX AIRCRAFT LLC 123 Airport Way, PO Box 997 • Homedale ID 83628 • USA • Tél : +1 208 / 337 5111
info@kitfoxaircraft.com • www.kitfoxaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	291	9,40	7,67	19	-	52	2	200	130	58	3,5	14	-	-	-	-

KITFOX CLASSIC IV



KOLB AIRCRAFT COMPANY

Tubes et toile à la norme Ultralight Part 103 américaine. Ailes repliables en quelques minutes. Le prix du kit ne comprend pas le moteur. Il en a été construit plus de 500 dans le monde, profitant largement d'une réglementation favorable concernant les monoplaces en Europe. Prix sans moteur.

KOLB AIRCRAFT COMPANY 590 Hal Rogers Drive • London KY 40744 • KY • USA • Tél : +1 606 / 862 9692, Fax : +1 606 / 862 9622
customersupport@kolbaircraft.com • www.kolbaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
113	227,7	13	8,4	19	Rotax 447	40	1	128	101	55	5	10	US Part 103. PFA	-	\$ 12 000	-

FIREFLY



LAMBERT AIRCRAFT

Depuis 1996 la société Lambert assure la conception, le prototypage, la mise au point et la production d'appareils tout composite dûment éprouvés depuis leur piste/ateliers des Vosges. Leur Mission M108 est un biplace côte à côte ailes hautes classé LSA pour le marché américain. Train classique ou tricycle pour une même motorisation Rotax à injection. L'offre des kits comprend un programme d'aide à la construction. L'instrumentation EFIS convient particulièrement avec le 912 iS de la machine.

LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING BVBA Hangar 59, Wevelgem Airfield • 8560 Wevelgem • BELGIQUE • Tél : +32 (0)56 43 16 26, Fax : +32 (0)56 43 16 29
info@lambert-aircraft.com • www.lambert-aircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
260	600	11,80	9,32	78	Rotax 912iS	100	2	195	160	72	6	10-12	ULM	-	-	-

MISSION M108



LAMBERT AIRCRAFT

Construction entièrement composite en fibre de verre à matrice époxy. Du carbone est utilisé pour les semelles de longeron. Le M 212 peut recevoir le nouveau diesel DeltaHawk, quadricylindre en V inversé deux temps. Autres options avec les Lycoming O-360 et XP360.

LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING BVBA Hangar 59, Wevelgem Airfield • 8560 Wevelgem • BELGIQUE • Tél : +32 (0)56 43 16 26, Fax : +32 (0)56 43 16 29
info@lambert-aircraft.com • www.lambert-aircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
715	100	12	9,8	160	Lycoming O-360	180-200	4	270	253	90	5,1	32	CNRA-PFA	-	-	-

MISSION M212



LANCAIR INTERNATIONAL LLC

Lancair gardera son nom selon le souhait du nouveau propriétaire depuis 2017 mais la production sera délocalisée de l'Oregon au Texas. Biplace côte à côte, le Lancair Legacy est construit en sandwich composite sous vide. Les plus récents exemplaires ont bénéficié d'un cockpit plus large. Train rentrant pour la version figurant sur la photo. Le train fixe est une option (version FG). D'autres motorisations sont possibles, mais ne visez pas en dessous de 200 ch!

LANCAIR INTERNATIONAL LLC 122 Howard Langford Dr • Uvalde TX 78801 • Texas • USA • Tél : +1 866-526-2247

info@lancair.com • www.lancair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
680	997	7,6	7,8	246	Lycoming IO 550	310	2	465	444	104	11	51	FAA-PFA	-	\$ 71 500	-

LEGACY



LANCAIR INTERNATIONAL LLC

Le Mako émerge en 2017 lors de l'AERO proposant d'embarquer jusqu'à 4 personnes. Lancair entend optimiser la combustion de chaque litre de carburant sous le capot du Mako, qui demeure un avion docile et maniable. Pour 18 000 \$ en plus, son train avant se rétracte automatiquement pour un gain d'environ 10 noeuds par rapport au train fixe. Une construction amateur alternative à l'achat bien plus onéreux d'un Cirrus ou d'un Cessna TTx. La cellule est conçue pour accueillir toute une offre d'atmo ou de turbo, comme le Continental IO-550-N, le TSIO-550 ou le Lycoming IO-540, voire TIOI-540.

LANCAIR INTERNATIONAL LLC 122 Howard Langford Dr • Uvalde TX 78801 • Texas • USA • Tél : +1 866-526-2247

info@lancair.com • www.lancair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
997	1610	13	11,15	412	Lycoming 540	310	4	-	370	112	-	-	-	-	\$ 127 000	-

MAKO



LIGHT AIRCRAFT ASSOCIATION

Ce biplan construit en bois entoilé est disponible à la PFA. Inspiré du chasseur des années trente Hawker Fury, il possède de très bonnes qualités de vol et des capacités voltige démontrées. C'est l'appareil le plus populaire qu'ait dessiné John Isaac et la réplique la plus proche visuellement possible. C'est Light Aircraft Association qui propose la liasse de plans.

LIGHT AIRCRAFT ASSOCIATION LTD Turweston Aerodrome, nr Brackley • Northants NN13 5YD • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1280 / 846786, Fax : +44 (0)1280 / 846780
office@laa.uk.com • www.laa.uk.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
382	453	11,5	6,4	45	Cont. O-200/CAM-100	100	1	185	160	61	8,1	19	PFA	-	-	£ 85

ISAAC FURY



LIGHT AIRCRAFT ASSOCIATION

Une trentaine d'exemplaires de ce parasol d'avant-guerre à train classique volent au Royaume-Uni. La construction en bois et le comportement en vol sont un retour aux sources pour le constructeur et le pilote. Bien sûr, les performances ne sont pas comparables à des engins plus modernes.

LIGHT AIRCRAFT ASSOCIATION LTD Turweston Aerodrome, nr Brackley • Northants NN13 5YD • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1280 / 846786, Fax : +44 (0)1280 / 846780
office@laa.uk.com • www.laa.uk.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
177	340	11,6	7,6	29,5	VW 1600	45	1	120	113	45	1,78	13,6	PFA	-	-	£ 85

LUTON MINOR



LOCKWOOD AVIATION AIRCAM

AIR CAM

Biplace en tandem et bimoteur, l'AirCam est un tubes et toile qui offre une visibilité spectaculaire depuis son poste de pilotage. C'était à l'origine une commande par le magazine «National Geographic», afin d'y embarquer des photographes, qui a séduit bien d'autres usagers dont de simples pilotes de loisir. La lignée des Rotax 912 constitue le choix des motorisations. En 2015, le cockpit est fermé par une verrière. Des flotteurs deviennent disponibles et depuis 2019 une disposition accueillant un troisième siège est proposée. Moteurs Rotax : 912 ULS, 912 iS, 914 UL et 912 Big Bore.

LOCKWOOD AVIATION, INC 1 Lockwood Lane, Sebring Regional Airport • Sebring FL 33870 • USA • Tél : +1 863 / 655 4242, Fax : +1 863 / 655 6225
info@aircam.com • www.aircam.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
399	680	19,2	11	105	2 x Rotax 912S	2 x 100	2-3	177	160	61	7,5	-	US Exp.	-	\$ 64 995	-

LOUIS PENA

BILOUIS

Louis Pena, ancien champion de France de voltige et pilote d'essai chez Mudry, a conçu des avions en bois très faciles à construire. Le Bilouis est un avion de voltige biplace en tandem dérivé du Capena. Le poids à vide peut être porté à 840 kg pour le tourisme.

LOUIS PENA 6 impasse du Grand Piton • 40100 Dax • FRANCE • Tél : +33 (0)5 58 90 00 71

lpena@orange.fr • http://avions-louispena.webnode.fr



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
600	750	10	8	130	Lycoming	180-200	2	370	260	90	12	35	CNRA	-	-	€ 750

LOUIS PENA

CAPENA

Le Capena est un monoplace de voltige conçu par Louis Pena alors qu'il était compétiteur de haut niveau. Robuste et léger, il possède un rapport poids/puissance qui lui permet d'atteindre des taux de montée impressionnants. C'est une machine qui s'adresse à des pilotes pratiquant régulièrement la voltige et aptes à piloter des machines pointues.

LOUIS PENA 6 impasse du Grand Piton • 40100 Dax • FRANCE • Tél : +33 (0)5 58 90 00 71

lpena@orange.fr • http://avions-louispena.webnode.fr



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
440	580	7,65	6,8	40+45	Lycoming AEIO-360	160-200	1	325	280	85	15	35	CNRA	-	-	€ 760

MICHAEL PLATZER

KIEBITZ B

Le Kiebitz est un des biplans les plus diffusés en Allemagne, bien qu'on ne le trouve qu'en kit. Ailes en tubes et toile, fuselage en tubes acier soudés. La motorisation peut être le Nissan avionné par le concepteur ou encore un Rotax, Sauer, ou Werner, soit une centaine de chevaux à adapter.

MICHAEL PLATZER Am Rohleiber 20 • 34302 Ellenberg • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)5665 / 2820, Fax : +49 (0)5665 / 2820

www.kiebitzflieger.de



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
200	330	18,3	7,6	50	Nissan 12 P	50	2	140	125	45	3	9,5	VZ	-	-	€ 650

MICHEL BARRY

MINI BULLE MB 02-2

La Souricette a évolué avec un cockpit allongé, une verrière plus esthétique ainsi que des capots moteur nouveaux. Construction identique. Le train a été amélioré pour augmenter la garde de l'hélice et l'allure générale de ce bois et toile. Ce motoplaneur ou ULM qui plane jouit maintenant d'une réputation flatteuse pour ses qualités de vol et la facilité de sa construction. Motorisation JPX 505 ou Hirth F23.

MICHEL BARRY 15 impasse Jean Moulin • 87800 Nexon • FRANCE • Tél : +33 (0)6 66 17 67 32

michel.barry@orange.fr • www.air-souris-set.fr



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
130	220	10	9	20	Hirth F23	18	1	140	125	60	1,7	6	US Part 103. PFA	-	-	€ 230

MICHEL BARRY

Le célèbre monospace en bois conçu par Michel Barry se présente comme un ULM ou comme un motoplaner, une des raisons de son succès. Deux cents liasses de plans ont été vendues, une soixantaine d'appareils vole en France. Les instructions et conseils de construction rendent sa fabrication simple, seule l'étroitesse du cockpit est critiquée. La motorisation est assurée par un JPX 425, 505 ou équivalent.

MICHEL BARRY 15 impasse Jean Moulin • 87800 Nexon • FRANCE • Tél : +33 0)6 66 17 67 32

michel.barry@orange.fr • www.air-souris-set.fr

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
120	230	10	9	20	JPX 425	18	1	150	105	55	1,5	5	US Part 103. PFA	-	-	€ 150



SOURICETTE MB 02

MICHEL BARRY

Evolution de la Souricette, la Souris Bulle est un biplace en tandem à aile haute et train classique conçu pour le vol à voile et le vol motorisé de loisir. L'appareil est un bois et toile traditionnel capable de 18 de finesse. Notez que le passager n'a qu'une visibilité très réduite. Moteurs adoptés : JPX 4T 60 ou Jabiru 2200. Essai Aviation et Pilote n°559.

MICHEL BARRY 15 impasse Jean Moulin • 87800 Nexon • FRANCE • Tél : +33 0)6 66 17 67 32

michel.barry@orange.fr • www.air-souris-set.fr

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
250	450	15	11,25	50	JPX 4T	60	2	190	140	60	4	10	-	-	-	€ 380



SOURIS BULLE MB 04

MIKE WHITTAKER

Le MW6S est la version biplace côte à côte du Sorcerer. Il existe une version tandem intime (T) moins populaire. Construction en tubes de Dural. L'aile est constituée d'un gros tube Dural formant longeron sur lequel sont enfilées des nervures en bois collées. L'homologation a été obtenue au Royaume-Uni en tant que machine en kit par la PFA, association de constructeurs amateurs.

MIKE WHITTAKER Appletree Cottage, Churchfield Road, Clayton • Yorks DN5 7BZ • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1977 / 643508

mikw@btinternet.com • www.mwclub.org

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
190	390	15,24	9,98	-	Rotax 503	50	2	148	102	56	2,5	-	PFA	-	-	£ 70



MW6 SORCERER

MINI IMP

Construit en Dural riveté, ce monospace propulsif est à nouveau proposé en plan. Conçu dans les années 70, il a inspiré beaucoup de concepteurs, séduits par la pureté de sa ligne.

MINI IMP AIRCRAFT COMPANY PO Box 2011 • Weatherford TX 76086 • USA • Tél : +1 817 689 3778

info@mini-imp.com • www.mini-imp.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
235	365	-	7,46	45	VW 1835	60-100	1	281	240	69	6-8	12	US Exp.	-	-	€ 2 250



MINI IMP

MSW

La société suisse MSW Design fabrique des pièces pour d'autres fabricants et assure la maintenance des avions. L'entreprise a été fondée par Max Vogelsang en 1991. Le premier et le plus populaire des avions créés par Max Vogelsang s'appelle le Votex 322. C'est un avion biplace dont le but initial était la formation. Il est équipé d'un Lycoming IO-540 ou 580 qui permet de réaliser des acrobaties aériennes de haute performance à 250-350 ch et des G-loads jusqu'à +/- 10. D'autres avions MSW dérivent du Votec 322.

MSW AVIATION Rigackerstrasse 24 • 5610 Wohlen • SUISSE • Tél : +41 (0)56 6221807, Fax : +41 (0)56 / 6110055

info@mswaviation.com • www.mswaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
600	-	10,5	7,3	108	Lycoming IO-540	330	2	407	-	1001	-	-	-	-	-	-



VOTEC 322

MSW



Cet avion électro-aérobatique suisse a été présenté pour la première fois lors du salon AERO 2017 en Allemagne. La coque en tubes d'acier est recouverte d'un revêtement en fibre de carbone, tout comme les ailes détachables. Les moitiés d'ailes enfichables permettent un désassemblage rapide pour faciliter le transport de l'avion dans une remorque de transport spécialement conçue. L'énergie stockée dans les batteries donne une endurance de 20 minutes plus cinq minutes de réserve. Le moteur de 300ch a été développé par evolaris et l'université de Berne/Bienne en Suisse.

MSW AVIATION Rigackerstrasse 24 • 5610 Wohlen • SUISSE • Tél : +41 (0)56 6221807, Fax : +41 (0)56 / 6110055

info@mswaviation.com • www.mswaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
500	650	7,58	6,27	-	evo200	300	1	-	-	104	-	-	-	-	-	-

VOTEC EVOLARIS



MURPHY AIRCRAFT

Dérivé du Rebel et couramment monté sur train tricycle pour satisfaire aux vœux de la majorité des pilotes, le temps de construction est estimé à 1 500 heures. Au Canada, l'appareil est souvent monté sur flotteurs. Préférez les gros moteurs pour tirer tout le plaisir de l'appareil.

MURPHY AIRCRAFT MFG LTD Unit 1, 8155 Aitken Road • Chilliwack V2R 4H5 • British Columbia • CANADA • Tél : +1 604 / 792 5855, Fax : +1 604 / 792 7006
Kits@PattersonAeroSales.com • www.pattersonaerosales.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
444	800	14	9,2	79	Lycoming	115 - 180	3	235	209	69	6	32	TC-FAA	-	-	-

ELITE



MURPHY AIRCRAFT

Le Maverick est un petit Rebel ! Construit intégralement en tôles, une partie de sa voilure est entoilée pour diminuer le poids. Il peut être équipé du moteur japonais HKS 700 de 60 ch. Le revendeur français AMA le propose toujours avec un moteur Jabiru sous le nom de Ecole. Il est décrit ici avec une motorisation Jabiru. Le HKS 700 est une des alternatives. La commercialisation est sous-traitée à Patterson AeroSales alors que Murphy se concentre sur la production. Moteur 53-65 GP.

MURPHY AIRCRAFT MFG LTD Unit 1, 8155 Aitken Road • Chilliwack V2R 4H5 • British Columbia • CANADA • Tél : +1 604 / 792 5855, Fax : +1 604 / 792 7006
Kits@PattersonAeroSales.com • www.pattersonaerosales.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
212,5	450	13,70	9	41	Jabiru 2200	80	2	176	136	52	4,5	9	PFA	-	€ 13 685	-

MAVERICK



MURPHY AIRCRAFT

Ce bi ou triplace construit en plaques d'aluminium rivetées offre une maniabilité appréciable si on le dote au minimum de 100 ch. Le Rebel Sport propose toutes les exigences requises pour bénéficier de la catégorie LSA, tout en restant un Experimental si on le désire. Biplace STOL agréable à piloter, le Rebel accepte roues, flotteurs ou skis, tous fabriqués en métal. La construction est facilitée par la préfabrication de ses éléments. Le prix du kit ne comprend que la machine sans le moteur ni les instruments. Moteurs : Lycoming O-320 et 325 ou Rotax 912.

MURPHY AIRCRAFT MFG LTD Unit 1, 8155 Aitken Road • Chilliwack V2R 4H5 • British Columbia • CANADA • Tél : +1 604 / 792 5855, Fax : +1 604 / 792 7006
Kits@PattersonAeroSales.com • www.pattersonaerosales.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
400	750	13,8	9,14	79	Rotax-Lycoming	80-160	2	225	193	64	6	18	TC-FAA-CNSK-PFA	-	-	-

REBEL/SPORT



MURPHY AIRCRAFT

Ce biplan rétro a gagné de nombreux amis au cours de sa longue vie. En effet, dès 1995, l'usine a livré son 500e kit Renegade. Construit en tubes recouverts de tissu et en tôle d'aluminium rivetée, le Renegade peut recevoir des moteurs moins puissants comme le Rotax 582, mais la puissance plus élevée du 912 lui donne les performances qu'il mérite. Il est également disponible sous forme de kit de montage rapide.

MURPHY AIRCRAFT MFG LTD Unit 1, 8155 Aitken Road • Chilliwack V2R 4H5 • British Columbia • CANADA • Tél : +1 604 / 792 5855, Fax : +1 604 / 792 7006
Kits@PattersonAeroSales.com • www.pattersonaerosales.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
236	400	15,8	6,50	60	Rotax 912	80	2	192	160	65	6	14	VZ. PFA	-	€ 15 000	€ 600

RENEGADE SPIRIT



MUSTANG AERONAUTICS

Le Mustang 2 dément la frénésie pour le composite et rappelle les avantages tant pour les constructeurs amateurs que professionnels de l'aluminium. Ce biplace côte à côte est basé sur le Midget (1 place) et le T 18. Pour la croisière rapide, il propose des ailes repliables et un train tricycle. Le prix indiqué intéresse la version Deluxe du kit comprenant les ailes complètes. Moteurs Lycoming O-320 ou 360.

MUSTANG AERONAUTICS 1470 Temple City • Troy MI 48084 • USA • Tél : +1 248 / 649 6818, Fax : +1 248 / 649 0098

MustangMail@MustangAero.com • www.mustangaero.com



MUSTANG II

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
454	726	8,93	7,4	227	Lycoming	140-200	2	354	338	92	8	-	US Exp.	-	\$ 149 000	\$ 265

NEMESIS

Le Nemesis NXT est le successeur du Nemesis de formule 1 qui a remporté tous les trophées possibles en course et détient toujours le record du monde dans sa classe. Le NXT biplace a atteint 658.8 km/h sur un tour de course de pylônes à Reno en 2009 ! Construction tout composite carbone naturellement. Une société allemande assure la production du NXT.

NEMESIS AIR RACING 17329 Roper Street #990 • Mojave CA 93501 • USA • Tél : +1 661 / 824 0333, Fax : +1 561 / 760 6232

info@nemesisnxt.com • www.nemesisnxt.com



NEMESIS NXT

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
726	1179	6,50	7,30	340	Lycoming T10-540NXT	350	2	650	520	145	16	76	-	-	€ 139 500	-

NF-AIRCRAFT

L'Explorer est un tout nouvel ailes hautes, tout en composite, capable de transporter jusqu'à 9 personnes ou des marchandises encombrantes dans les régions les plus reculées du monde. La conception en tôle blanche combine les propriétés des avions STOL (MTOW T/O run 330 m.) avec une nouvelle conception d'aile assurant une vitesse de croisière élevée (287 kmh). L'Explorer a été conçu pour se conformer aux règlements FAR23. Il peut être équipé de skis et de flotteurs. Le fabricant allemand ne livre le kit qu'avec la toute nouvelle turbine P&W PT6A de 680 HP et l'assistance à la construction en usine. Temps de réalisation du kit 1500 heures.

NF-AIRCRAFT GMBH Norderheverkoog West 8 • 25836 Osterhever • ALLEMAGNE • Tél : +49 15158965825, Fax : +49 4865 9019588

sales@nf-aircraft.com • www.nf-aircraft.com



EXPLORER

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1500	2900	13,56	2x410		P&W PT6A	680	9	305	287	89	10	159	FAA Exp. PFA	-	€ 850 000	-

NV AERO

Développé à partir du monoplace KR1 (plans \$ 60) et du biplace KR2 (plan \$ 165), construit en bois et mousse extrudée, marouflé en Dacron, le KR-2S est maintenant proposé en composite sandwich moulé pour le fuselage et l'aile. Nous présentons une version à train classique, le train tricycle est également disponible ainsi que les anciens KR1 monoplace et KR2 biplace. L'allongement du fuselage et le choix d'un nouveau profil laminaire supercritique, l'AS5045 à la place de l'ancien RAF 48, ont contribué à améliorer la stabilité et les performances. Motorisé par dérivés de VW ou par Jabiru 2200 ou 3300. Prix pour le kit complet sans moteur.

NV AEROSPACE, LLC 23052H Alicia Parkway #413 • Mission Viejo CA 92692 • USA • Tél : +1 800 / 515 4811, Fax : +1 888 / 829 3502

info@nvaero.com • www.nvaero.com



KR-2S

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
236	445	7,54	7	45	VW	76-100	2	322	290	84	6	15-18	FAA-CNRA-PFA	-	\$ 18 500	\$ 240

OSPREY

Le GP-4 est un biplace racé de performance à train rentrant. C'est le dernier-né des dessins de Georges Pereira. Construction bois classique donnée pour 3 à 4 000 heures. Un nouveau système de rétraction hydraulique du train est maintenant proposé en option. Machine pour les longues distances capable de proposer la meilleure vitesse possible par rapport à la puissance disponible.

OSPREY AIRCRAFT 3741 El Ricon Way • Sacramento CA 95864 • USA • Tél : +1 916 / 483 3004, Fax : +1 916 / 978 9813

GP-4@juno.com • www.ospreyaircraft.com



GP-4

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
562	907	9,7	7,5	204	Lycoming O-360	200	2	408	386	105	12	40	US Exp.	-	-	\$ 430

OSPREY

OSPREY 2

Un des meilleurs amphibies du marché amateur, bon comportement marin et aérien à la masse maximum. Le train tricycle s'escamote dans les ailes et le nez. L'aile médiane favorise l'hydroplanage sur surface calme. Construction bois relativement simple. Plus de 500 exemplaires volent déjà. Le contrôle sur l'eau est très satisfaisant même à charge maxi, l'aquaplaning sur eau calme invite à la navigation.

OSPREY AIRCRAFT 3741 El Ricon Way • Sacramento CA 95864 • USA • Tél : +1 916 / 483 3004, Fax : +1 916 / 978 9813
GP-4@juno.com • www.ospreyaircraft.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
435	712	12	7,92	144	Lycoming O-320	150-160	2	225	209	93	6	30	FAA-CNRA-PFA	-	-	\$ 290

PAZMANY

PAZMANY PL-2

Biplace côte à côte entièrement métallique. Il constitue un exemple dans ce domaine et son concepteur est également l'auteur de plusieurs livres importants sur la conception, la construction métallique et la conception des trains d'atterrissage.

PAZMANY AIRCRAFT PO Box 80051 • San Diego CA 92138 • USA • Tél : +1 619 / 224 7330, Fax : +1 619 / 224 7358
info@pazmany.com • www.pazmany.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
396	641	10,80	8,45	95	Lycoming O-235	108	2	222	190	66	6	-	US Exp.	-	-	\$ 425

PAZMANY

PAZMANY PL-9 STORK

Reproduction à l'échelle 3/4 du Fieseler Storch. Fuselage en tubes d'acier soudés, ailes et empennages en tôles de Dural formées et rivetées. Comme d'habitude avec Lazlo Pazmany, l'étude et les plans sont de tout premier ordre. Une visite sur le site internet du constructeur est hautement recommandée.

PAZMANY AIRCRAFT PO Box 80051 • San Diego CA 92138 • USA • Tél : +1 619 / 224 7330, Fax : +1 619 / 224 7358
info@pazmany.com • www.pazmany.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
512	788	15,44	10,97	113	Lycoming O 320	150-160	2	185	170	48	7,5	-	US Exp.	-	-	\$ 550

PIE AERONEFS SA

UR - 1 DEVIL

Marc Umbricht a fondé la société e-Aircraft Pie Aeronefs SA en 2020 en Suisse. Son objectif est une famille d'avions électriques. Le premier est l'UR1 Devil, un avion de course électrique monoplace entièrement carbone. Les contrôleurs de moteur et de batterie sont conçus en interne. Le moteur a environ 150 Kw, ce qui équivaut à 200 CV. Ainsi, l'avion de 400 kg à vide devrait avoir suffisamment de puissance pour une bonne vitesse et une autonomie d'une manche de course. Le fuselage et les ailes du premier prototype ont été présentés pour la première fois à l'AERO 2023 en Allemagne. Et le deuxième avion l'UR 2 un avion de voyage électrique est déjà dans les tuyaux.

PIE AERONEFS SA Rue de la Tannerie 6 • 1315 La Sarraz • SUISSE • Tél : +41 79 179 40 00
info@pieaeronefs.ch • pieaeronefs.ch



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
400					with Battery 14kWh	150				100				-	€ 280 000	-

PIETENPOL

AIR CAMPER

L'Air Camper est l'un des premiers appareils de construction amateur américains. Construit en spruce et contre-plaqué, sa construction est très simple et ne demande que peu de connaissances en montage. Les performances de notre fiche technique correspondent à la version 25 ch d'origine mais beaucoup de constructeurs ont installé des moteurs plus «modernes». Voir Aviation et Pilote n°559

PIETENPOL AIRCRAFT COM W10695 566th Ave • Prescott, WI 54021 • USA • Tél : +1 715 293-2195, Fax : +1 651 / 463 8534
Andrew.Pietenpol@gmail.com • https://www.pietenpolaircraftcompany.com/



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
226,8	463	12,5	8,23	27	Ford A	35	2	136	120	64	2,56	-	LAA	-	-	\$ 110

PRO-COMPOSITES

Ce biplace composite n'est disponible que sur plans. La structure est composée de panneaux de mousse ou nid d'abeilles revêtus sur une face d'un composite verre ou de carbone qui se placent dans un conformateur comme des tôles. La construction est longue mais très simple et économique. Différents moteurs jusqu'à 160 ch peuvent être adaptés. AAA propose des éléments stratifiés sous forme plane. Ce Vision peut devenir LSA.

PRO-COMPOSITES INC 113 McHenry Road • Buffalo Grove IL 60089 • USA • Tél : +1 847 / 271 4795

info@pro-composites.com • pro-composites.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
385	613	7,90	6,62	83	Lycoming	100	2	273	249	82	7	20	US Exp.	-	\$ 17 315	\$ 427

VISION



QUAD CITY

Après que plus de 3 500 Challenger ont été vendus, la dernière version, le Light Sport Special éligible LSA, présente une dérive agrandie ainsi qu'une aile et un train d'atterrissage redessinés. Tubes et toile tandem propulsif. Le fuselage composé de longs tubes cintrés est assemblé par goussets rivetés plutôt que par ferrures et boulons. Les ailes, technique tubes et toile, sont équipées de nervures treillis tubes alu. Le tout est entoilé Dacron et peint. La version «Spécial» avec une aile raccourcie permet de friser les 160 km/h. Moteurs possibles : Rotax 503, 582, HKS.

QUAD CITY ULTRALIGHT AIRCRAFT 3810 34th St, PO Box 370 • Moline IL 61266-0370 • USA • Tél : +1 309 / 764 3515,

Fax : +1 309 / 762 3920

daveatqcu@aol.com • www.quadcitychallenger.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
204	430	-	7,9	38	Rotax 503	52	2	169	153	52	3,6	15	LSA	-	\$ 16 305	-

CHALLENGER



QUICKSILVER

Tubes et toile remarquablement bien construit, l'appareil a obtenu la certification avion dans la Primary Aircraft Category américaine. Grâce à ce travail, le comportement en vol est excellent. Le monoplacement GT 400 a les mêmes qualités en restant dans la limite américaine des ULM monoplaces à moins de 113 kg à vide. Rotax 582 ou 912 UL/ULS possibles.

QUICKSILVER AIRCRAFT 42214 Sarah Way • Temecula CA 92590 • USA • Tél : +1 951 506 0061, Fax : +1 951 506 1589

netsales@qsair.com • www.quicksilveraircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
260	455	14,4	9,15	60	Rotax 582	65	2	145	120	53	4	15	VZ/US-PRA	\$ 31 900	-	-

GT-500



RAINBOW AVIATION SERVICES

La maison californienne Rainbow A S propose une machine électrique, légère et presque prête pour la production en série. L'appareil de démo sera un monoplacement ou un biplace capable de 16 points de finesse. Un moteur à combustion est aussi disponible. Ce motoplacement électrique sera vendu en kit pour 12 000 dollars. Une version de kit avancé à 18 000 dollars est également disponible. Le moteur n'est pas inclus dans ce prix. Pour le moteur électrique de 15kW et ses batteries, il faut compter 5 000 dollars en plus. 3 minutes de puissance maximale sont prévues pour le décollage et 30 minutes de vol pour l'autonomie moyenne.

RAINBOW AVIATION SERVICES / ADVENTURE AIRCRAFT 930 North Marguerite Av • Corning CA. 96021 • USA • Tél :

+1 530-824-0644, Fax : +1 530-824-0250

info@rainbowaviation.com • www.electricmotorglider.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
158	-	16,1	11	-	2 x Plettenberg Predator 37	2*16	341	1+1	-	-	-	-	-	-	\$ 12 000	-

EMG-6



RICHARD STEEVES

Amphibie à ailes basses éprouvé. Les ailes très basses à fort dièdre se replient pour le transport. Des spontoons, petites excroissances latérales du fuselage, stabilisent l'appareil et facilitent l'embarquement. Le train est rétractable. L'appareil peut être équipé d'une grande variété de moteurs d'au minimum 160 ch. Il n'y a pas de problème de centrage, vu sa position centrale.

RICHARD STEEVES 6958 Applewood Dr. • Madison WI 53719 • USA • Tél : +1 608 / 833 5586, Fax : +1 608 / 263 9167

coot42@gmail.com • www.coot-builders.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
700	1043	14	11	151	Lycoming-Continental	180-220	2	190	177	97	5	23	US Exp.	-	-	€ 200

COOT



ROCKY MOUNTAIN

Cet avion ressemble au Piper J3 Cub. Il utilise un fuselage en treillis soudé, des ailes repliables avec des longerons tubulaires et des nervures en bois, le tout recouvert de toile. Nous le détaillons ici avec un Rotax 503 mais notre photo montre une version avec un Jabiru 2200, plus lourd et plus puissant. Le prix du kit ne comprend pas le moteur et l'hélice. La société vend également un monoplace ultraléger légal appelé Ridge Runner I, ainsi qu'un modèle intermédiaire appelé Ridge Runner II. Ce dernier n'est pas un biplace complet mais dispose d'un petit strapontin ou d'un espace de chargement.

ROCKY MOUNTAIN WINGS PO Box 1188 • Nampa 83653-1188 • Idaho • USA • Tél : +1 208 / 466 6699, Fax : +1 208 / 466 6699
 rmmwings@aol.com • www.real flying.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
163	407	9,24	7,98	38	Rotax 503 DCDI	52	2	175	144	42	8	-	-	-	\$ 14 900	-

RIDGE RUNNER III



ROLANDAS KALINAUSKAS

Cette machine prévue pour le voyage, qui atteint 200 km/h et compte 4 places, n'est pas seulement un développement technique du RK-3 mais dispose d'un équipement standard des plus complets : GPS, commande électrique de l'hélice et des Flaps, audio-système interne, sièges en cuir et vitres teintées.

ROLANDAS KALINAUSKAS 59327 Prienai • LITUANIE • Tél : +370 (0)611 35377

povilas.kalinauskas@gmail.com • www.wings.lt

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
450	900	15,2	11	130	M332	140	4	230	195	62	4	18-20	-	€ 40 000	-	-

RK-5



SAMSON

Fin 2023, la FAA l'a finalement certifié comme avion expérimental/de construction amateur (E/AB). Le Switchblade est un véhicule à trois roues homologué pour la route, qui peut être conduit sur les routes publiques depuis son garage jusqu'à un aéroport. Là, les ailes et l'empennage sont déployés en moins de 3 minutes. Il peut voler vers sa destination – à plus 320 km/h et 13 000 pieds. Après l'atterrissage, on repasse en mode routier – les ailes rangées et protégées – et vous continuez vers votre destination en conduisant. Le vol inaugural a eu lieu fin 2023. Le Switchblade peut également être acheté uniquement en tant que voiture.

SAMSON MOTORS INC 915 SW Rimrock Way, Suite 201-134, • Redmond, OR 97756 • USA • Tél : +1 855 772 6766

larrymoore@samsonmotorworks.com • www.samsonmotorworks.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	840	-	8,2	125	-	170	2	322	250	108	-	-	-	€ 170 000	-	-

SWITCHBLADE



SCALEWINGS

Hans Schwoeller est le fondateur de ScaleWings Aero Tech GmbH qui propose cette réplique à 70% du p51D Mustang depuis 2013. Tout composite, ce SW-51 Mustang reproduit jusqu'aux détails d'aspect du chasseur américain comme les 100 000 rivets de sa surface métallique. Même le brillant de l'aluminium poli a été reproduit sur du carbone. MTOW de 700 et 1200 kg pour des motorisations jusqu'à 600 ch. La version LSA plus légère est en développement. Le poids et la vitesse (jusqu'à 350 km/h évoqués) dépendront du moteur retenu. Options moteur : Pour un MTOW de 700 kg avec un Rotax 912 iS ou 915 iS. Pour un MTOW de 1200 kg, un gros Chevrolet V8 de 300 ch ou un V8 SuperCharger de 600 ch.

SCALEWINGS AIRCRAFT GMBH Zainach 19 • 84307 Eggenfelden • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0048) 661 671 541, Fax : +49 (0)436215 64431
 gabriela.guzik@scalewings.com • www.scalewings.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
340-75D	-	10,98	7,90	-	-	600	2	-	-	-	-	-	-	-	\$ 119 800	-

MUSTANG SW-51 EXP



SE-AVIATION AIRCRAFT

Dérivé directement du MC 100 de Michel Colomban et du MCR01, ce biplace est construit tout en carbone. Les ailerons et les volets sont combinés (flaperons). Cette machine sportive est rapide et maniable, une version plus sage et silencieuse est disponible pour les écoles de pilotage : le MCR Club. Disponible en kit ou prêt à voler. Options moteur : Rotax 912 UL, 912 ULS ou 914.

SE-AVIATION AIRCRAFT Aérodrome de Pontarlier - rte de Salins • 25300 Pontarlier • FRANCE • Tél : +33 (0)3 81 89 70 84

contact@se-aviation.fr • http://www.se-aviation.fr

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
270	490	5,2	6,63	80	Rotax 912	80	2	-	267	91	7,5	17	CNSK-PFA	€ 87 500	-	-

MCR SPORTSTER EVOLUTION



SE-AVIATION AIRCRAFT

Il s'agit d'un quatre places développé à partir de l'ULM MCR-01 ULC. Le fuselage d'origine du biplace a été allongé pour deux sièges supplémentaires ou un énorme espace de chargement. La vitesse et le taux de montée sont exceptionnels pour un quatre places avec seulement 100 ch, grâce à la structure en carbone très légère. L'aile est géométriquement la même que celle de la version ULM, mais renforcée et avec des volets à double fente. Disponible en kit ou prêt à voler. Moteurs : Rotax 912 ULS, 914 ou 915iS.

SE-AVIATION AIRCRAFT Aérodrome de Pontarlier - rte de Salins • 25300 Pontarlier • FRANCE • Tél : +33 (0)3 81 89 70 84

contact@se-aviation.fr • <http://www.se-aviation.fr>

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
350	750	8,15	8,66	120	Rotax 912S	100	4	272	242	83	4,5	20	CNSK	€ 132 000	€ 67 800	-

MCR 4S EVOLUTION



SEQUOIA

Inspiré par le célèbre designer italien Stelio Frati, le Falco est une construction complexe entièrement en bois, en épicea et en contreplaqué, et sa construction prend donc beaucoup de temps. Mais les résultats en termes de poids et de vitesse sont remarquables, à tel point que le Falco est considéré comme un classique, avec des performances et une maniabilité exceptionnelles. Sequoia Aircraft peut fabriquer tous les sous-ensembles en bois ainsi que les éléments mécaniques tels que les commandes et le train d'atterrissage rentrant.

SEQUOIA AIRCRAFT 2000 Tomlynn Street • Richmond VA 23230 • USA • Tél : +1 804 / 353 1713, Fax : +1 804 / 359 2618

www.seqair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
550	853	9,89	8	151	Lycoming	160-180	2	353	319	100	7,5	35	CDN-CNSK-PFA	-	\$ 106 000	\$ 400

FALCO F-8L



SERGE PENNEC

Construit en bois et mousse de Klegecell, cet appareil est propulsé par un petit moteur automobile diesel PSA. Performances impressionnantes surtout en consommation. Une version plus puissante mais moins économique équipée d'un bloc Peugeot de 80 ch est également proposée. La vitesse maximum en palier passe à 320 km/h. Des versions ULM (envergure portée à 8,20 m) et LSA sont proposées, les données ci-dessous concernent cette dernière. Essai Vol Moteur n°341.

SERGE PENNEC Kerhallet • 29280 Locmaria Plouzane • FRANCE •

pennec.serge@neuf.fr • gazaille2.free.fr

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
265	500	5,66	7,10	60	PSA 106 diesel	52	2	240	220	83	3,5	7,5	-	-	-	€ 300

GAZ' AILE 2



SILENCE AIRCRAFT

Entièrement en composite sandwich carbone-kevlar, cet appareil monoplace est équipé d'un train rentrant, de volets à fentes, d'une hélice à pas variable automatique et d'ailes elliptiques. Le profil est symétrique. Un habitacle monocoque de survie protège le pilote. L'appareil atteint une vitesse de pointe de presque 300 km/h et serait particulièrement silencieux. Moteur Jabiru 2200. Certifié Experimental, il est autorisé voltige. Prix du kit de base à train fixe, sans moteur : 29 500 euros.

SILENCE AIRCRAFT GMBH Kapellenweg 54a • 33415 Verl • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)5246/702 845, Fax : +49 (0)5246/702 723
info@silence-aircraft.de • www.silence-aircraft.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
250	410	8,73	7,5	75	Jabiru 2200	80	1	300	230	78	8,5	12	vVz	-	€ 34 800	-

SILENCE TWISTER



SKY CLASSIC AIRCRAFT

Reprise du fameux biplan monoplace des années 60. Fuselage en treillis de tubes soudés. Ailes en bois. Les ailerons n'occupent que les plans inférieurs. Des éléments de kits sont disponibles à différents états d'avancement ainsi que les plans. Votre patience et votre fortune guideront votre choix.

SKY CLASSIC AIRCRAFT 108 Jefferson Ave • Des Moines IA 50314 • USA • Tél : +1 515 / 243 0094, Fax : +1 515 / 243 3915
jerry@skyclassic.net • www.skyclassic.net

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	453	9,3	5,18	-	-	90-120	1	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 140

SMITH MINIPLANE 2000



SLING AIRCRAFT

L'ailes basses Sling 4 (quatre places) représente une nouvelle offre qui s'invite sur le marché des dérivés de biplaces LSA, comme le Sling LSA qui inspira son constructeur sud-africain, The Airplane Factory. Le quatre places dépend, lui, de la VLA (Very Light Aircraft) et diffère du LSA par ses ailes et son fuselage rallongés et de section élargie aussi, toujours doté d'un Rotax mais d'un turbo plus puissant. Le Sling 4 est un tout métal disponible prêt à voler ou en kits (structure seule ou en kit complet incluant moteur et avionique - option à 65 000 \$). Motorisé par le Rotax 914 UL.

SLING AIRCRAFT PO Box 308 • Eikenhof, Germiston • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)11 948 9898, Fax : +27 (0)89 632 4493 (RSA Only)
sales@slingaircraft.com • www.slingaircraft.com



SLING 4

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
465	920	12,47	9,96	185	Rotax 914UL	115	4	-	220	77	3,5	-	-	\$ 146 000	\$ 55 000	-

SLING AIRCRAFT

Passer de l'aile basse à l'aile haute est inhabituel. Mais le quatre places avec parasol intégré semble rencontrer un grand succès. Présenté pour la première fois à Oshkosh 2022, après un voyage épique de l'Afrique du Sud au Wisconsin. Motorisé avec un Rotax 915 IS, le Sling HW offre une croisière de 142 nœuds. Versions traîneur de queue et tricycle disponibles. Également disponible, une version à construction rapide. Moteur : Rotax 916iS

SLING AIRCRAFT PO Box 308 • Eikenhof, Germiston • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)11 948 9898, Fax : +27 (0)89 632 4493 (RSA Only)
sales@slingaircraft.com • www.slingaircraft.com



SLING HW

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
595	1050	-	9,54	-	Rotax 916iS	160	4	287	261	-	4,57	32	-	-	\$ 93 000	-

SLING AIRCRAFT

Bien que le Sling TSi ait une apparence similaire à celle du Sling 4, il n'a qu'environ 20% de pièces en commun. Selon Sling Aircraft, il s'agit d'un avion complètement nouveau, avec des objectifs de conception différents de ceux du Sling 4. Le résultat principal de tous ces changements est l'augmentation de la vitesse. La plus grande différence entre le Sling 4 et le Sling TSi est le moteur, le moteur Rotax 915iS installé développe 40 % de puissance en plus que le Rotax 914 du Sling 4. De plus, le Sling TSi possède une nouvelle aile de conception entièrement nouvelle, le rivetage affleurant de nombreuses pièces structurales et le TSi est plus profilé, grâce à sa verrière plus aérodynamique. Le TSi dispose d'un intérieur et d'un système de chauffage améliorés. Moteur : Rotax 915iS, Aviation et Pilote n°555

SLING AIRCRAFT PO Box 308 • Eikenhof, Germiston • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)11 948 9898, Fax : +27 (0)89 632 4493 (RSA Only)
sales@slingaircraft.com • www.slingaircraft.com



SLING TSi

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
490	950	-	9,54	-	Rotax 916iS	160	4	-	268	89	5	-	-	-	\$ 56 000	-

SLIPSTREAM

Biplace tubes et toile propulsif côte à côte. Belle finition. Les empennages sont soutenus par des tubes de fort diamètre cintrés autour de l'hélice. La cellule pourrait accepter des moteurs jusqu'au Rotax 914 turbo de 115 ch. L'entreprise produit un biplace bimoteur push pull, le Skyblaster, et un bimoteur latéral propulsif, le Skyquest.

SLIPSTREAM INTERNATIONAL, LLC 2802 S Madison Road • Beloit WI 53511 • USA • Tél : +1 608 / 362 3137, Fax : +1 608 / 364 1955
mail@slipstream.bz • slipstream-aircraft.com



GENESIS

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
289	578	16,63	9,37	76	Rotax 582 E	64	2	150	130	64	2	-	US Exp.	-	\$ 15 540	-

SONERAIWORKS LLC

Dérivés du monoplace de formule V, les Sonerai biplaces sont proposés en ailes médianes ou basses et dans une version allongée dite «Stretch». Il existe également une version tricycle. Il s'agit d'un biplace intime, piloté depuis la place arrière en monoplace. L'aile en tôles de Dural assemblées par des rivets noyés est simple à construire. Le fuselage comme les empennages sont en treillis soudé et entoilé. Bonnes performances avec des VW 2180 de 70 ou 80 ch. Great Plains, en plus des plans, peut fournir le moteur et de nombreuses pièces.

SONERAIWORKS LLC 11428 West Hwy G • Franksville WI 53126 • USA • Tél : +1 414-581-1442 , Fax : +1 920 / 426 8333
jeremy@sonexaircraft.com • www.sonexaircraft.com/sonerai/



SONERAI II

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
227	522	7,73	-	38	VW 2185	70	2	282	225	80	3	-	FAA-PFA	-	-	\$ 145

SONEX

Le JSX-2T a été annoncé juste avant AirVenture 2019 et est actuellement en cours de développement. Il s'agit de la version biplace du jet monoplace SubSonex. Le JSX-2T est configuré avec des sièges côte à côte pour un placement optimal du CG et offre la possibilité de formation pour les pilotes qui passent au jet. Avec une envergure de 21,8 pieds, le JSX-2T aura des caractéristiques de charge alaire et de maniabilité similaires à celles du JSX-2 monoplace, ainsi que le même turboréacteur PBS TJ-100 qui a fait ses preuves. Un moteur PBS TJ-150 plus puissant sera également proposé en option.

SONEX AIRCRAFT, LLC 511 Aviation Road, POB 2521 • Oshkosh WI 54903-2521 • USA • Tél : +1 920 / 231 8297, Fax : +1 920 / 426 8333
orders@sonexaircraft.com • www.sonexaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

JSX-2T



SONEX

Prononçons bien «Ouane èxe» pour cette marque Sonex qui propose une machine sportive et légère dont l'assemblage serait économiquement abordable. Les ailes se replient pour abriter l'Onex dans un garage. Sonex Aircraft applique ses recettes pour offrir simplicité et robustesse à cet engin capable de voltige en exploitant la puissance limitée de motorisations modestes. Les combinaisons de kits permettent de commander une machine plus ou moins complète selon son temps et son budget. Le kit d'entrée de gamme de prix est en train classique (l'option tricycle est à 650 \$) et la préfabrication la plus avancée ou «Build and Fly» à 29600 \$.

SONEX AIRCRAFT, LLC 511 Aviation Road, POB 2521 • Oshkosh WI 54903-2521 • USA • Tél : +1 920 / 231 8297, Fax : +1 920 / 426 8333
orders@sonexaircraft.com • www.sonexaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
272	431	7,84	6,09	57	AeroVee	80	1	-	218	72,4	4	-	-	-	\$ 17 400	\$ 750

ONEX



SONEX

La version B succède et remplace les précédents modèles de chez Sonex, Waiex et Xenos, hors production dorénavant. Il bénéficie de plus d'espace intérieur, d'un plus grand réservoir, d'un choix de moteurs agrandi et d'autres configurations possibles. La version standard du B a mûri pour permettre une construction plus facile. Les propriétaires des modèles qui ne sont plus fabriqués reçoivent néanmoins toujours l'assistance nécessaire par Sonex Aircraft comme la fourniture de pièces détachées d'origine même si les délais de livraison peuvent s'accroître. Les options moteur sont : Jabiru 2200 ou 3300, Rotax et UL-Power.

SONEX AIRCRAFT, LLC 511 Aviation Road, POB 2521 • Oshkosh WI 54903-2521 • USA • Tél : +1 920 / 231 8297, Fax : +1 920 / 426 8333
orders@sonexaircraft.com • www.sonexaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
258	498	9,11	6,70	60	AeroVee	80	2	250	209	64	5	14	-	-	\$ 24 500	\$ 750

SONEX B



SONEX

Le JSX-2 existe depuis 2015. Cet avion entièrement métallique est propulsé par la turbine TJ-100 «plug and play» de la société tchèque PBS. La nouvelle version améliorée du JSX-2, avec une cabine plus grande et un train d'atterrissage rentrant, a été présentée à AirVenture 2014. Les kits de construction rapide SubSonex seront livrés avec un fuselage préassemblé (avec verrière et pare-brise installés), des ailes, une queue et des gouvernes. Le JSX-2T a été annoncé juste avant l'AirVenture 2019 et est actuellement en cours de développement. Il s'agit de la version biplace du jet monoplace SubSonex.

SONEX AIRCRAFT, LLC 511 Aviation Road, POB 2521 • Oshkosh WI 54903-2521 • USA • Tél : +1 920 / 231 8297, Fax : +1 920 / 426 8333
orders@sonexaircraft.com • www.sonexaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
190	410	5,57	5,48	-	PBS TJ-100	-	1	-	290	95	10	-	-	-	\$ 44 000	-

SUBSONEX/JSX-2



SONEX

Ce biplace côte à côte tout alu se distingue du reste de la gamme Sonex par sa queue en V, concept qui passionne le concepteur John Monnet. Train classique ou tricycle à définir pour le kit. Le kit «Build and Fly» atteint 36800 \$, donc plus cher que le kit de base indiqué ici. La formule «B-Model» qui remplace les modèles précédents, plus chère de 5000 \$, rend l'appareil plus confortable, augmente aussi son autonomie et enrichit les équipements. Moteurs : AeroVee, Jabiru 3300, Rotax 912 divers ou UL-Power.

SONEX AIRCRAFT, LLC 511 Aviation Road, POB 2521 • Oshkosh WI 54903-2521 • USA • Tél : +1 920 / 231 8297, Fax : +1 920 / 426 8333
orders@sonexaircraft.com • www.sonexaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
282	500	9,20	6,7	60	AeroVee	80	2	250	230	64	4	-	US Exp.	-	\$ 24 900	\$ 750

WAIEX B



SPA

Sport Performance Aviation basé à Green Cove Springs propose le Panther, monoplace de voltige aux ailes basses et repliables. Un premier exemplaire fut exposé au show AirVenture 2012. Les ailes ainsi que la queue sont construites en alu alors que la structure du fuselage avant est en treillis métal soudé. Le Cougar est la version biplace. Kits et plans sont disponibles pour des motorisations de 80 à 160 ch en tricycle ou train classique.

SPA SPORT PERFORMANCE AVIATION 5412 Air Park Loop E • Green Cove Springs, FL 32043 FL 32043 • FL • USA •
Tél : +1 904-563-4337
dan@flywithspa.com • www.flywithspa.com

PANTHER/COUGAR



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
300	550	9,1	7	76	-	80-160	1	300	200	-	-	-	FAA Exp. PFA	-	\$ 15 990	-

STARDUSTER

Le Starduster One est un avion de loisir, pas un avion de voltige, et a été conçu pour répondre à la demande d'un biplan monoplace ouvert. Il est stable et possède une bonne maniabilité à basse vitesse, ce qui permet d'utiliser des terrains courts et accidentés. Le fuselage est construit en tubes d'acier soudés et les longerons des ailes sont en épicea avec des nervures en contreplaqué. Il existe une version biplace, le SA300 Starduster Too. Une version fermée du SA100 - qui fait de la voltige - est également disponible. Pour des performances optimales, il convient d'utiliser des moteurs de 125 à 160 ch. Sur plans sur le site Aircraft Spruce & Specialty.

STARDUSTER AIRCRAFT c/o Aircraft Spruce & Specialty, 225 Airport Circle • Corona CA 92880 • USA • Tél : +1 909 / 372 9555, Fax : +1 909 / 372 0555
takeoff@starduster.com • starduster.aircraftspruce.com/

STARDUSTER ONE SA100



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	Lycoming	125-160	1	-	-	-	-	-	PFA	-	-	\$ 125

STARDUSTER

L'aile parasol du Starlet SA500 le rend particulièrement adapté aux manœuvres en terrain accidenté. Bien qu'il s'agisse d'un petit avion, le Starlet possède un cockpit spacieux qui convient à un adulte de grande taille. La structure de base est la même que celle du Starduster avec un profil d'aile en Y Clark. La taille optimale des moteurs est de 100 ch mais des moteurs de 85 à 165 ch peuvent être utilisés, y compris les moteurs Rotax 912, Subaru, Suzuki et Continental. Les pièces sont disponibles ainsi que les plans.

STARDUSTER AIRCRAFT c/o Aircraft Spruce & Specialty, 225 Airport Circle • Corona CA 92880 • USA • Tél : +1 909 / 372 9555, Fax : +1 909 / 372 0555
takeoff@starduster.com • starduster.aircraftspruce.com/

STARLET SA500



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	Var	85-125	1	-	-	-	-	-	PFA	-	-	\$ 100

STEEN AERO LAB

Le Skybolt a été dessiné par un professeur d'aérodynamisme américain dans le cadre d'un projet pédagogique. Il est devenu l'un des biplans de construction amateur les plus populaires du monde. L'entreprise, qui a déménagé en Floride, fournit également les plans et de l'aide pour la construction du Pitts S 1 S original et du biplan Knight Twister.

STEEN AERO LAB 1451 Clearmont St. NE • Palm Bay FL 32905 • USA • Tél : +1 321 / 725 4160, Fax : +1 321 / 725 3058
info@steenaero.com • www.steenaero.com

SKYBOLT S



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
443	745	-	7,31	-	Continental - Lycoming	180-350	2	305	240	88	17	-	PFA	-	-	\$ 165

STORCH AVIATION

Dessiné par l'Australien Nestor Slepcev qui a regagné son pays natal voici quatre ans, ce Fieseler Storch est à l'échelle un et équipé d'un moteur Lycoming de 180 ch. Une autre version, le Moose, reçoit un moteur russe Vendenyev de 350 ch. Production actuellement suspendue.

STORCH AVIATION SERBIA Medjunarodni put 325 • 21000 Cenej, Novi Sad • SERBIE • Tél : +381 (0) 63 / 550 809, Fax : +381 (0) 21 / 40 35 30
storch@slepcevstorch.com • www.storch-aviation.com

SUPER STORCH



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
460	860	16,00	10,05	187	Lycoming O-360	160-180	2	160	140	41	3,56	-	-	-	-	-

SUPERMARINE AIRCRAFT

Pour faire vivre le mythe du Spitfire, voici le monoplace créé par Sport Performance Aviation. Ce monoplace métallique de voltige à ailes basses et repliables est la réplique quasi identique du Spit (échelle 9/10e). Pour les plus impatientes, la machine, aux lignes intemporelles et à l'aile elliptique, est disponible en kit avancé pour rapidement « batailler » à ses commandes. La motorisation est, au choix, un bloc Isuzu V6, un V8 de General Motor ou un Jabiru 8 cylindres de 180 ch ! L'appareil est produit au Texas et est certifié en Angleterre et aux USA. Le prix s'entend sans moteur.

SUPERMARINE AIRCRAFT LTD 388 Hawkesbury Road • Moggill 4070 QLD • Queensland • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)7 / 3202 9619
enquiries@supermarineaircraft.com • www.supermarineaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
460	810	11,35	7,28	150	V6 Isuzu / V8 GM	180-240	2	320	296	83	12,5	27	CAA Aust.-CNSK	-	\$ 135 000	-

SPITFIRE MARK 26B



SVENSKA FLYGFABRIKEN

Le LN-3 Seagull est un kit amphibie à ailes hautes en provenance de Suède, avec une configuration tandem et une motorisation poussante. Le moteur étant situé au-dessus de la partie arrière de la cabine. Les caractéristiques sont l'aile en porte-à-faux à allongement élevé, qui est facilement amovible, et le train d'atterrissage principal rétractable, situé dans des modules en forme d'aile, qui sont complètement au-dessus de la surface de l'eau lorsque le LN-3 flotte. Un réservoir de carburant de 110 l. est placé dans le fuselage. Le fuselage est en aramides et carbone. La production en série a démarré en 2024, le vol inaugural effectué en 2008. Moteur : moteur D LF26/ LF39, Rotax 912ULS/914

SVENSKA FLYGFABRIKEN Västra vägen 127 • 857 51 Sundsvall • SUEDE • Tél : +46 706635664

info@flygfabriken.com • www.flygfabriken.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
320	600			110	Rotax 912ULS		2	222	190	65				-	€ 88	-

LN-3



TAPANEE AVIATION

Version agrandie du Pegazair (2 Places, Mtow 472 kg, Rotax 912) permettant de loger quatre occupants. Les performances STOL ont été conservées grâce aux ailes à bords d'attaque et volets Junker en bord de fuite. Capacité réservoirs : 208 + 136 litres. Pas d'expédition, livraison uniquement en usine.

TAPANEE AVIATION INC. 437 rte 309 Nord • Mont-St-Michel J0W 1P0 • Quebec • CANADA • Tél : +1 (819) 586-2059, Fax : +1 (819) 586-2748
tapanee@hotmail.ca • www.tapanee.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
630	1130	16,70	10,21	208	Lycoming O-360	180	4	210	184	60	3,5	-	-	-	\$ 40 000	-

LEVITATION



TAYLOR

Racer bois/toile britannique représentant le Mono surpuissant apparu en 1967. Quarante exemplaires de Titch ont déjà été construits. Le comportement en vol est excellent et le look très réussi. Des plans Taylor très bon marché.

TERRY TAYLOR 79 Springwater Rd, Leigh on Sea • Essex SS9 5BW • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1702 / 521484

sales@taylortitch.co.uk • www.taylortitch.co.uk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
229	338	6,32	5,71	45	Continental O-200	100	1	322	248	77	10	-	FAA-CNRA-PFA	-	-	£ 5

TITCH



TD AIRCRAFT

Cette machine vient de Taiwan. Construction mixte : fuselage en tubes d'acier soudés et voilure en Dural à l'Avid Flyer. L'appareil est propulsé par un VW réducté. Prix avec moteur VW 58 500 US\$.

TAIWAN DANCER AVIATION CO. 16, Lane Zhong Xiao, Zhong Qing Rd. • Sha Lu Town, Tai Chung Hsien • TAIWAN • Tél : +886 3 / 3850495, Fax : +886 4-26154808
taiwan_dancer@yahoo.com.tw

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
272	498	11,16	8,62	60	VW-T1 2180 geared	97 / 4200	2	193	150	45	-	-	-	-	\$ 33 390	-

TD-3



TEAM MINI-MAX LLC

Après la fin obligée du JDT Minimax USA, le Mini-Max China porté sur le témoin, qui semble maintenant être de retour aux USA. Alliant tradition et technologie par la découpe au laser d'éléments en bois, l'Aero Max constitue un bon produit artisanal. Comptez 250 à 300 h pour le construire. Réservoir 2 x 26,5 litres. Moteurs possibles : Hirth F23, Rotax 447, MZ 202.

TEAM MINI-MAX LLC 2030 Lake Street • Niles, Michigan 49120 • USA • Tél : +1 574-214-3660, Fax : +1 269-262-0866

info@TeamMini-Max.com • teammini-max.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
150	300	10,8	7,87	2 x 26,5	Hirth F23	50	1	176	111	52	-	-	-	-	\$ 9	-

TEAM AERO-MAX



TEAM ROCKET

Le F-1 est dérivé du HR1 qui est lui-même un kit permettant de «booster» un RV 4 en installant un six cylindres Lycoming IO-540. La technique de construction est semblable à son grand inspirateur mais le kit est très complet et les pièces particulièrement soignées. Ainsi, les éléments Dural sont tous anodisés. La version Evo présentée ici reçoit un Continental IO 550 de 350 ch qui booste les performances en vol. La version «quickbuild» est à 30 000 \$ alors que le HR2 se présente par lots de pièces est à 16 000 \$.

TEAM ROCKET 20005 Union Avenue 80 CR 406 • Taylor TX 76574 • USA • Tél : +1 512 / 352 6979, Fax : +1 512 / 365 8131

mark@teamrocketaircraft.com • www.teamrocketaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
589	951	9,49	7,57	159	Continental IO 550	350	2	426	386	80,5	17,5	-	-	-	\$ 16 000	-

ROCKET F1 EVO WING



TEAM TANGO

Le RAI-6 inspiré du Focrot RAI-2 biplace est un 6 places qui a été bien élevé. Avec la capacité d'atteindre 220 kt et plus de 200 en croisière, la machine vous fera réellement voler dans une construction solide et simple, rapide à construire et bon marché.

TEAM TANGO 1990 SW 19th Ave • Williston FL 32696 • USA • Tél : +1 352 / 528 0982, Fax : +1 352 / 352 5290

teamtango@teamtango.com • revolutionaviation.net

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
862	1590	12,8	10,05	380	Lycoming IO-540	300	4	368	348	92	12	-	US Exp.	-	\$ 55 000	-

RAI-6



TEAM TANGO

Biplace composite de haute performance (XR voulant dire Extended Range, soit jusqu'à 1800 miles). Le maître couple presque rectangulaire du fuselage autorise une très grande habitabilité. L'aile rectangulaire sans vrillage assure un bon comportement en décrochage tout en simplifiant la construction. Le constructeur propose une assistance dans ses locaux pour diminuer le temps de travail sur ses kits. Moteurs possibles : ECI Lycoming OX-320, IOX-340, IOX-360 et IOX-370.

TEAM TANGO 1990 SW 19th Ave • Williston FL 32696 • USA • Tél : +1 352 / 528 0982, Fax : +1 352 / 352 5290

teamtango@teamtango.com • revolutionaviation.net

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
488	839	6,9	7,6	151	Lycoming	150-210	2	354	335	101	9	-	US Exp.	-	\$ 29 950	-

TANGO XR



THUNDERBIRD AVIATION, LLC

Thunderbird Aviation a été créée officiellement en 2002 et aujourd'hui la société propose plusieurs avions en kit et en plans. La Part 103, SNS-8, fonctionne bien avec un moteur de 28 chevaux et a un poids brut de 500 livres. Le SNS-9/Hyperlight, avion biplace, a été conçu pour un moteur de 65 ch, tandis que le SNS-7 Hiperbiplane est le grand frère du SNS-9. SNS est l'abréviation de Sorrell Negative Stagger. Le décalage négatif améliore la visibilité vers l'avant tout en nécessitant moins de structure pour fixer le train d'atterrissage, entre autres avantages. Le SNS-9 biplace est actuellement disponible sous forme de kit de base.

THUNDERBIRD AVIATION 40964 Production Drive • Harrison Township MI 48045 • USA • Tél : +1 (586) 262-2598

thunderbirdaviationmi@gmail.com • www.thunderbirdaviationmi.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

SNS 9 HYPERLIGHT



TITAN AIRCRAFT

Magnifique réplique du Mustang par Titan Aircraft de John Williams avec ce biplace en tandem tout métal dont la structure en tubes soudés tend fermement la peau Dural rivetée. Les ailes de même construction soutiennent un train possiblement fixe pour la certification LSA. Nous décrivons ici la motorisation Rotax 912 mais un moteur d'auto de 6 ou 8 cylindres conviendrait, par exemple, les Rotax 912 ULS, Honda 3,5 l V6 ou BMW V12... Les combinaisons de kits proposent les éléments plus ou moins prêts.

TITAN AIRCRAFT COMPANY 1419 State Rt. 45, PO Box 190 • Austinburg OH 44010 • USA • Tél : +1 440 / 275 3205, Fax : +1 440 / 275 3192
sales@titanaircraft.com • www.titanaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
385	599	10,97	7,32	87	Rotax 912 S	100	2	316	241	63	6,1	16	US Exp.	-	\$ 67 900	-

T-51B MUSTANG



TITAN AIRCRAFT

Tandem à moteur propulsif construit en tôles rivetées pour la voilure et en treillis soudé pour l'habitacle qui est habillé de métal et de composite. Il existe une version monoplace, le Tornado I à moteur Rotax 2 temps et des ancrages pour monter des flotteurs. Le prix du kit ne comprend pas le moteur ni l'instrumentation ni l'hélice. Le Tornado II est aussi disponible prêt à voler. Moteurs possibles : Rotax 582, 912, 912 ULS, 914, Jabiru 2200 ou 3300.

TITAN AIRCRAFT COMPANY 1419 State Rt. 45, PO Box 190 • Austinburg OH 44010 • USA • Tél : +1 440 / 275 3205, Fax : +1 440 / 275 3192
sales@titanaircraft.com • www.titanaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
200	455	10,04	7,6	58	Rotax	80	2	250	180	56	8	16	US-PRA	\$ 26 500	\$ 19 700	-

TORNADO II



VANS AIRCRAFT

Le RV-10 est un avion en kit hautes performances optimisé pour les voyages sur de longues distances à grande vitesse. C'est un quadriplace avec beaucoup d'espace pour les bagages et une capacité de carburant généreuse. C'est le dernier modèle de la gamme Vans et il a été mis en vente pour la première fois en 2003. Nous le présentons ici avec un puissant Lycoming, mais il volera sans problème avec des moteurs plus modestes. Le RV-10 est uniquement disponible avec une configuration de train d'atterrissage tricycle. En juin 2016, 801 RV-10 terminés avaient pris leur envol. Notre prix est celui du kit standard, mais il existe une option de construction rapide.

VANS AIRCRAFT 14401 NE Keil Rd • Aurora OR 97002 • USA • Tél : +1 503 / 678 6545, Fax : +1 503 / 678 6560
info@vansaircraft.com • www.vansaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
725	1223	14,70	9,70	227	Lycoming IO 540	260	4	338	325	91	10	-	US Exp.	-	\$ 43 960	\$ 55

RV-10



VANS AIRCRAFT

Il est dérivé du RV-10 biplace et est entré en production en 2014. C'est un avion biplace capable de faire de la voltige, qui peut accueillir des pilotes de grande taille et offre un plus grand espace pour les bagages. Les objectifs de conception étaient une bonne visibilité, une large cabine et une faible vitesse d'atterrissage. L'aile relativement longue utilise le profil propriétaire qui a fait ses preuves sur le RV-10. Cet avion en kit comporte deux sièges (côte à côte) et un train fixe. Le kit est conçu pour être plus facile à assembler que les modèles Van's précédents grâce à l'utilisation de pièces pré-perforées et préformées. Moteur : Lycoming IO-390.

VANS AIRCRAFT 14401 NE Keil Rd • Aurora OR 97002 • USA • Tél : +1 503 / 678 6545, Fax : +1 503 / 678 6560
info@vansaircraft.com • www.vansaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
560	930	12,6	8,30	190	Lycoming IO-390	210	2	-	320	90	-	-	-	-	\$ 47 000	-

RV-14



VANS AIRCRAFT

Grande nouveauté d'Oshkosh 2022, le RV-15 est un aile hautes, biplace avec un coffre à bagages caveau pour emmener le matériel de camping. Destiné au vol de «brousse», le RV-15 n'est pas encore disponible mais a déjà fait sensation. Avec un Lycoming XP390, il devrait atteindre les 140 kts en croisière (260 km/h). Il sera disponible d'abord en train classique et, ensuite, en tricycle. Le prix n'est pas encore fixé et les performances pas encore annoncées. Mais comme avec tous les kits Vans, les performances seront au rendez-vous!

VANS AIRCRAFT 14401 NE Keil Rd • Aurora OR 97002 • USA • Tél : +1 503 / 678 6545, Fax : +1 503 / 678 6560
info@vansaircraft.com • www.vansaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
559		12,5	8,29	189	Lycoming IO-390	210	2		260					-	-	-

RV-15



VANS AIRCRAFT

Le RV-7 est un biplace côte à côte capable de voltige en train classique ou tricycle. C'est le best-seller de la gamme, qui commence avec le monoplace RV-3 et se termine avec le RV-12, destiné à la catégorie LSA. Le RV-7 est l'avion en kit le plus célèbre de sa classe, pouvant franchir rapidement de longues distances et dont plus de 1500 exemplaires furent déjà assemblés. La marque propose aussi des éléments pré-fabriqués ainsi qu'un outillage spécifique. Voir Aviation et Pilote n°568

VANS AIRCRAFT 14401 NE Keil Rd • Aurora OR 97002 • USA • Tél : +1 503 / 678 6545, Fax : +1 503 / 678 6560

info@vansaircraft.com • www.vansaircraft.com



RV-7

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
505	800	11,2	7,62	150	Lycoming	150-200	2	345	331	81	9,5	-	FAA-CNRA-PFA	-	\$ 23 000	\$ 55

VANS AIRCRAFT

Le RV-8 est un descendant direct du premier avion du concepteur Richard Van Grunsven, le RV-3. Conçu principalement pour le vol sportif, mais capable de faire de la voltige, il comporte deux sièges en tandem et est disponible avec un train d'atterrissage à tricycle, ou à roue arrière. La cabine spacieuse et la grande capacité de carburant, en font un excellent avion de voyage. La construction est entièrement métallique et il existe une option de construction rapide. Comme dans la tradition de Vans, le RV-8 est un tailldragger et la version tricycle est appelée RV-8A. En 2020, Vans a approuvé le Lycoming IO-390A de 210 ch pour une utilisation sur le RV-8/8A également. Moteurs : 150-210HP.

VANS AIRCRAFT 14401 NE Keil Rd • Aurora OR 97002 • USA • Tél : +1 503 / 678 6545, Fax : +1 503 / 678 6560

info@vansaircraft.com • www.vansaircraft.com



RV-8

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
508	816	10,78	7,31	160	Lycoming	160-200	2	355	340	82	9,5	35	FAA-CNRA-PFA	-	\$ 24 000	€ 55

VANS AIRCRAFT

Le RV-9 est conçu pour les pilotes qui ne sont pas intéressés par la voltige, mais qui veulent simplement un avion agréable à manier pour le vol sportif local. Avec des sièges côte à côte et un train d'atterrissage tricycle ou à roue arrière, ce biplace est conçu pour offrir une croisière rapide et efficace tout en conservant une faible vitesse d'atterrissage. Introduit en 1999, il y a plus de 1100 avions RV-9 complétés en vol. Moteurs : 118-160HP.

VANS AIRCRAFT 14401 NE Keil Rd • Aurora OR 97002 • USA • Tél : +1 503 / 678 6545, Fax : +1 503 / 678 6560

info@vansaircraft.com • www.vansaircraft.com



RV-9

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
475	793	11,50	8,50	144	Lycoming	118-160	2	315	302	79	7,25	33	US Exp.	-	\$ 25 315	-

VELOCITY AIRCRAFT

Canard quadriplace composite, le kit comprend les différentes parties de la coque moulée sous vide. Les blocs de mousse extrudée qui permettent de construire les ailes sont pré-découpés, les longerons sont déjà stratifiés et tout l'accastillage est fourni à l'exception de ce que contiendra le compartiment moteur. Il existe une version à train rentrant et le dernier démonstrateur est équipé du 2 temps turbo compressé Delta Hawk. La version Quick Build est fournie avec une aile pratiquement terminée c'est le prix du modèle représenté. La version standard, plus étroite, est toujours disponible.

VELOCITY AIRCRAFT 200 W Airport road • Sebastian FL 32958 • USA • Tél : +1 407 / 589 1860, Fax : +1 561 / 589 1893

info@velocityaircraft.com • www.velocityaircraft.com



VELOCITY XL

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
770	1270	13,49	9,45	265	Lyc. IO 540	300	4	370	342	120	7,5	-	US Exp.	-	\$ 46 000	-

VERHEES

Cette aile volante belge monoplace survole déjà l'Europe. La machine affiche 210 kg à vide pour un poids total au décollage de 340 kg. Un Subaru de 50 ch sans réducteur permet à l'appareil en alu de croiser à 220 km/h. Un biplace est à l'étude, le D-Plane 2 pèsera 260 kg à vide et volera à 250 km/h en croisière motorisé par Rotax 912 S.

VERHEES ENGINEERING St Jozefstraat 47 • 3920 Lommel • BELGIQUE • Tél : +32 (0)11 / 801455

info@verheesengineering.com • www.verheesengineering.com



D-PLANE 1

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
210	340	10	4,5	60	Subaru EA71	50	1	270	220	85	-	13	-	-	-	€ 400

AVIONS AMATEURS

VOLMER

La construction du prototype a débuté en... 1957. La coque en bois est marouflée en composite, les ailes sont celles de l'Aeronca Chief ou Champion. La conception est très efficace sur l'eau grâce à un franc bord confortable. Le train classique pivote simplement vers le haut de chaque côté de la coque. Le moteur, placé au centre de gravité, peut être, au choix, installé en tractif ou en propulsif.

VOLMER CLUB OF AMERICA, INC 10223 Cherry Croft Dr • Yucaipa, CA 92399 • USA • Tél : +1 909-831-4317

volmerclubofamerica@yahoo.com • www.volmeraircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
454	680	-	11,1	76	Cont. C-85	85	2	-	137	72,5	3,05	22,7	PFA	-	-	\$ 250

SPORTSMAN VJ-22



WAG AERO GROUP

Clone du Piper, il est construit en treillis soudé pour le fuselage. Les longerons sont constitués de deux planches de spruce comme les Piper sur lesquelles sont enfilées des nervures en treillis bois ou tôles de Dural formées. La gamme Wag Aero comprend également le Sportman, un 2+2 copié sur le PA-14 prévu pour un Lycoming de 135 ou de 150 ch. L'entreprise diffuse aussi un immense choix de matériaux bruts et d'accastillages pour la construction aéronautique amateur. Le Traveler est la version avec 108 à 115 ch et le Classic avec 65 à 100 ch.

WAG AERO GROUP 1216 North Road, • Lyons WI 53148 • USA • Tél : +1 262 / 763 9586, Fax : +1 262 / 763 7595

wagaero-sales@wagaero.com • www.wagaero.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
329	658	13,57	8,93	98	Lycoming O-235	115	2	217	169	88	3	25	PFA	-	-	\$ 135

WAG-A-BOND



WAR AIRCRAFT REPLICAS

Le temps de travail dépend beaucoup de la compétence de modelleur du constructeur. L'ensemble est ensuite recouvert d'une couche de tissu de verre, renforcée dans les parties travaillant le plus. Tous les appareils sont dotés d'un train rentrant mécanique.

WAR AIRCRAFT REPLICAS INTERNATIONAL INC 5423 16th Ave SO • Tampa FL 33619 • USA • Tél : +1 918) 927-6505

don@flywaraircraft.com • www.flywaraircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
275	400-410	7	6	-	Cont. Lyco.	100-120	1	265	215	104	-	24	LAA	-	-	\$ 385

P-47 THUNDERBOLT



WEDGETAIL AIRCRAFT

Cinquante exemplaires du Sierra fabriqués par Wedgetail Aircraft ont été livrés. Son cousin, le Cougar, bénéficie du même train solide et d'un choix important de moteurs possibles : Jabiru 4 ou 6 cylindres 80 à 130 ch pour rester en Australie. Les deux ailes basses sont fabriqués en métal.

WEDGETAIL AIRCRAFT PTY LTD Hanger 54 Camden Airport • Camden NSW 2570 • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)414 559 742

info@wedgetailaircraft.com.au • www.wedgetailaircraft.com.au

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
313	544	-	7,9	100	Jabiru	80-130	2	-	225	41	5	-	-	-	-	-

SIERRA 200



WEGA AIRCRAFT

Ce Wega 180 est un biplace moderne très performant venu du Brésil et révélé au Sun'n Fun 2013. L'appareil revendique des capacités à la voltige tout en offrant 300 km/h (190 noeuds) en croisière confortable dans un cockpit ergonomique à souhait. Tout carbone, il est constitué de deux éléments principaux : un fuselage sur lequel l'aile d'une seule pièce est ancrée par 4 boulons. Élégant et profilé, il fonce à 350 km/h en pointe. Motorisations : Superior Air Part de 180 ch ou Lycoming IO-360.

WEGA INDUSTRIA AERONAUTICA LTDA Rua Alferes Tiradentes, 996 • Ponte do Imaruim, Palhoca • Santa Catarina • BRESIL • Tél : +55 (0)48 3341 0332

wega@aerowega.com • www.aerowega.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
550	910	9,13	7,86	160	Superior IO-360	180	2	360	306	102	-	35	-	\$ 250 000	-	-

WEGA 180



WHISPER AIRCRAFT

Le X350 Gen II est un biplace côte à côte capable de voltige et convenant aussi au voyage, d'un prix abordable, fabriqué en Afrique du Sud. Encaissant +6 et -4 G ce tout composite peut être construit par un amateur qui consacrera 500 h à assembler son kit complet sans outillage spécialisé. L'appareil fini présente néanmoins une cabine spacieuse motorisée par 160 à 200 ch proposés chez Lycoming, Superior ou UL Power.

WHISPER AIRCRAFT Hangar D5, Mossel Bay Airport, • Mossel Bay WC 6500 • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 833010452
sales@whisperaircraft.com • www.whisperaircraft.com



X350 GEN II

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
550	970	-	8,0	240	-	180	2	340	323	96	8	-	-	-	-	-

WHISPER R&D

Motoplaneur composite proposé en kit avancé. Capable de parcourir 1 200 km en croisière économique, il peut aussi permettre le vol à voile avec un taux de chute de 0.9 m/s à 80 km/h et une finesse de 28/1 à 105 km/h. Option moteurs : Rotax 912 (comme il est renseigné ci-dessous) VW 2100 ou Jabiru encore.

WHISPER R&D CC PO Box 5503, Walmer • Port Elizabeth 6065 • AFRIQUE DU SUD •
Russell.Phillips2020@gmail.com • whisperrd.wordpress.com



WHISPER MOTORGLIDER

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
500	775	15	16	85	Rotax 912	80	2	210	180	72	3,6	12	-	-	-	-

WINDCRAFT OY

Cet intéressant projet de remorqueur de planeurs vient de Finlande. Le PIK 27 est disponible sous la forme de liasse de plans ou en kits plus ou moins avancés. La structure est tubulaire et soudée pour le fuselage et les ailes sont en composite et pré-fabriquées. Le train solide ressemble à celui du C172. Le moteur prévu est un Rotax 912, un Subaru serait une alternative possible.

WINDCRAFT OY Norolantie 14, • 15270 Kukkila • FINLANDE • Tél : +358 (0)50-566 0739
aki.2023@windcraft.fi • www.windcraft.fi



PIK-27

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
410	595	9	9,1	100	Rotax 914	115	1	270	198	-	-	-	LSA	-	-	€ 2 000

X-AIR

Le X-Air est un avion dont le pedigree remonte aux premiers jours de l'ULM et il n'y a pas de formule magique derrière sa popularité continue, car il est simple, bon marché à construire et amusant à piloter. Basé sur une conception américaine des années 1980, cet appareil tubes et toile est construit en Inde et vendu dans le monde entier sous forme de kit sans instruments ni moteur. Les acheteurs sont libres de choisir leur propre moteur parmi le Rotax 582, le Rotax 912, le Jabiru 2200, le HKS et le Verner. Le prix du «kit», auparavant de 9981 euros, est en cours de recalcul.

X-AIR - RAJ HAMSA ULTRALIGHTS PVT LTD 99/A, 17th B Main Road, 5th Bock Koramnagala • Bengaluru - 560095 • INDE • Tél : +91 (0)80 / 6596 5835, Fax : +91 (0)80 / 2851 8485
rajhamsa@x-air.in • www.x-air.in



STANDARD / X-AIR S

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
235	450	16	9,80	50	Rotax 582	65	2	120	90	55	3,5	16	VZ, BCAR S	-	-	-

ZENAIR LTD

Associant Zenith Aircraft Cie aux USA avec Zenair Ltd au Canada, le projet SAM n'annonçait pas de changement majeur en proposant ce biplace en tandem sur 66 cm de largeur à l'allure connue en train classique ou tricycle. Structure monocoque, cellule de protection en acier couverte d'une peau alu. Le nouveau SAM-EX, basé sur l'original, présente néanmoins un aspect spécifique et un train classique avec 180 ch fournis par son Lycoming O-360 pour un poids de 1 800 lbs. Les 38 gallons que contiennent ses deux réservoirs d'aile lui permettent de prétendre devenir un appareil éventuellement utilitaire. En option figure le Rotax 912 S.

ZENAIR LTD 10 Ed Connelly Dr, Huronia Airport • Tiny, Ontario L0L 2J0 • ON • CANADA • Tél : +1 705-526-2871
zenair.com@gmail.com • www.zenair.com



SAM-EX

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
376	810	12,8	8,7	136	Lycoming O-360	180	2	-	230	80	5	19	-	\$ 131 000	\$ 21 500	-

ZENITH

Le CH 650 est le dernier modèle par Zenith dans la célèbre série des Zenair Zodiac qui représentait la deuxième génération de LSA conçue pour le vol de loisir et sportif en 1986. Ce CH 650 offre une cabine plus spacieuse à l'aspect actualisé ainsi qu'une structure plus robuste encore, pouvant satisfaire toute une gamme de moteurs, une queue profilée vers l'arrière, plus de hauteur de plafond dans l'habitacle mieux ventilé, plus de visibilité et même un arceau en cas de retournement au sol. Disponible en kit(s) par Zenith USA et son réseau de distributeurs. Certifié ASTM LSA, et LTF et ULM pour l'Europe. Des options moteur chez Continental, Jabiru, UL Power ou Viking intéresseront la version Experimental.

ZENITH AIRCRAFT COMPANY 1881 Airport Road • Mexico. Memorial Airport MO 65265 • Missouri • USA • Tél : +1 573 / 581 9000, Fax : +1 573 / 581 0011
info@zenithair.com • www.zenithair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
285	600	12,3	8,23	60	Rotax 912 S	100	2	270	250	70	4,5	13	LSA	-	\$ 18 500	-

CH 650

couldn't place image: 10339tp4.jpg

ZENITH

Le légendaire fabricant américain de kits a présenté pour la première fois le CH 750 Cruiser en 2013. Cet aileron haut biplace ressemble au CH 750 «hors aéroport», mais il possède un tout nouveau design d'aile et de queue. Le Cruiser peut être équipé de moteurs de 100 à 160 chevaux. Le nouveau Cruiser, entièrement métallique, est optimisé - comme son nom l'indique - pour la croisière et les opérations typiques (aéroportuaires), tout en conservant les caractéristiques populaires de la cabine du STOL CH 750. Moteurs : Rotax 912ULS, 912iS Sport, UL-Power UL350iS, et autres moteurs de 100 à 160ch.

ZENITH AIRCRAFT COMPANY 1881 Airport Road • Mexico. Memorial Airport MO 65265 • Missouri • USA • Tél : +1 573 / 581 9000, Fax : +1 573 / 581 0011
info@zenithair.com • www.zenithair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
360	600	14,2	8,85	-	UL Power 350iS	125	2	200	190	64	-	-	-	-	\$ 21 500	\$ 495

CH 750 CRUZER



ZENITH

Extrapolé du biplace CH-701, ce quadriplace a rencontré un grand succès en Amérique du Nord et dans de nombreux pays dépourvus d'infrastructure aéronautique. Construction en tôles rivetées comme ses petits frères (CH 701 et CH 750), le CH 801-HD possède les mêmes qualités tout terrain avec, en plus, une capacité de charge importante. Nombreuses motorisations possibles, jusqu'à 240 HP.

ZENITH AIRCRAFT COMPANY 1881 Airport Road • Mexico. Memorial Airport MO 65265 • Missouri • USA • Tél : +1 573 / 581 9000, Fax : +1 573 / 581 0011
info@zenithair.com • www.zenithair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
522	998	15,5	9,55	2 x 56	Lycoming O-360-A	150-240	4	193	175	64	3,7	-	-	-	\$ 29 890	-

CH 801-HD



ZENITH

Le STOL CH 750 Super Duty est le dernier modèle de la gamme d'ailes hautes Zenith. Il offre l'ajout d'un troisième strapontin dans la partie arrière de la cabine, et des moteurs plus puissants pour une capacité maximale de décollage et d'atterrissage courts (STOL). Le CH 750 SD offre des performances STOL extraordinaires. Le CH 750 Super Duty est doté de becs d'aile fixes, et de flaperons pleine longueur, qui sont communs à tous les modèles STOL de Zenith. Moteur : Aero Sort Power IO-375 (205HP). Essai Aviation et Pilote n°532

ZENITH AIRCRAFT COMPANY 1881 Airport Road • Mexico. Memorial Airport MO 65265 • Missouri • USA • Tél : +1 573 / 581 9000, Fax : +1 573 / 581 0011
info@zenithair.com • www.zenithair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
500	870	-	-	-	ASP	205	3	-	-	-	-	-	-	-	\$ 35 000	-

CH750 SUPER DUTY



ZENITH

Le CH 750 STOL est un modèle STOL de Zenair qui a fait ses preuves il y a 25 ans. Basé sur le STOL original CH701, il est plus spacieux, a des portes plus larges et une meilleure visibilité. Dans la tradition habituelle de Zenair, la construction est entièrement métallique avec un robuste train d'atterrissage tout terrain en équipement standard. Tous ceux qui recherchent un avion de sport utilitaire pour des opérations hors aéroport doivent absolument avoir cet appareil sur leur liste. Moteurs : Rotax 912ULS/iS, Continental O-200, UL Power 350iS et autres moteurs de 100 à 160 ch.

ZENITH AIRCRAFT COMPANY 1881 Airport Road • Mexico. Memorial Airport MO 65265 • Missouri • USA • Tél : +1 573 / 581 9000, Fax : +1 573 / 581 0011
info@zenithair.com • www.zenithair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
350	600	13,4	9,1	90	Continental O-200-A	100	2	180	162	56	5,1	17	-	-	\$ 19 500	\$ 495

STOL CH 750



The World in your Hand: We connect **China**, Europe, Americas.



Flying China Consult

- Active in Chinese Aviation since 2010
- Successful promotion of western Light Aircraft in China
- Veteran global TEAM
- Aviation
- Marketing
- Finance experience in Europe, USA and China.

Support in:

- Finding investment
- Finding partners
- Marketing approach
- Print Media in Europe, USA and China
- Web & Social media
- Translations
- Preparing business plans.

www.FCC.flyingchina.net

Americas & Europe: Willi@flying-pages.com * China & Asia: Xin@flying-pages.com

© all rights reserved by:
Flying AOPA Aviation
et Pilote
Reproduction of distribution
in any form prohibited



L'Académie de l'Aviation Générale du Liaoning RX4E—un avion électrique en fibre de carbone à quatre places—a été certifiée selon les règlements de la Part 23 en janvier 2025 par la CAAC chinoise.



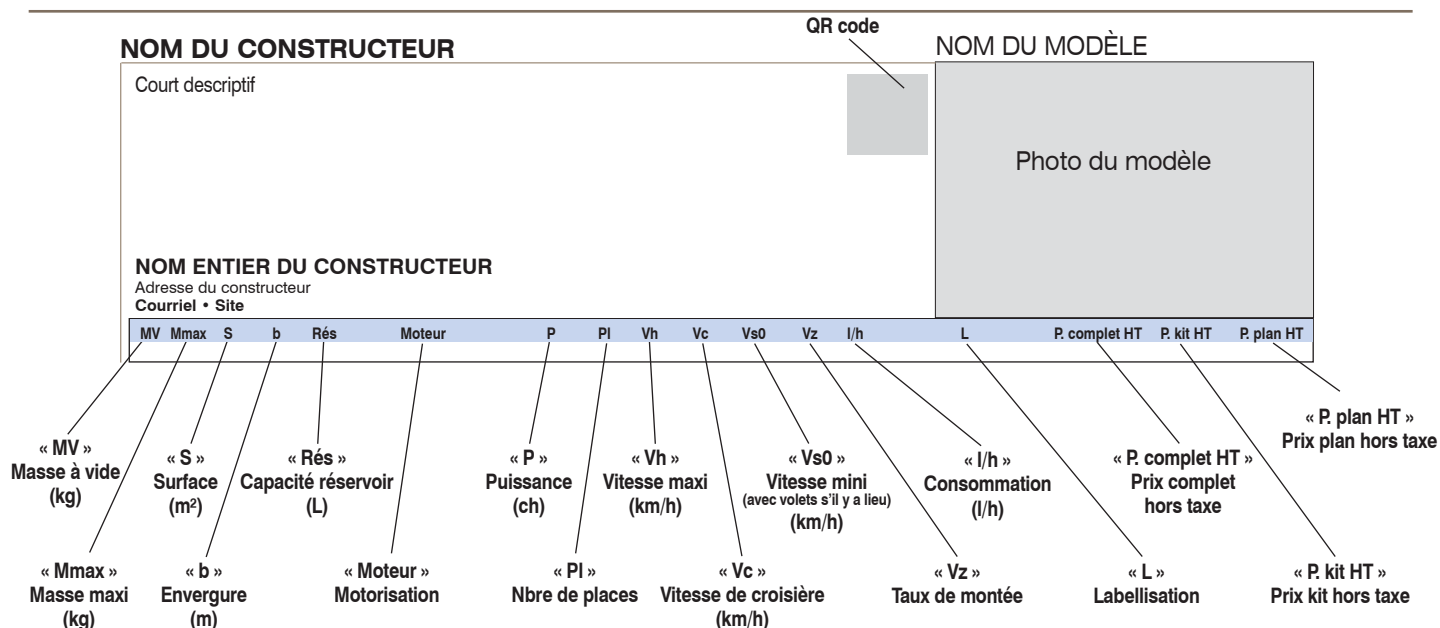
Kollin Stagnito a appris à piloter à l'université et n'a jamais cessé depuis. Il est pilote commercial, qualifié aux instruments et possède un Cessna 170. Kollin est le Senior Vice-President publications de l'association des propriétaires et pilotes d'aéronefs (AOPA) et rédacteur en chef du magazine AOPA Pilot.

Les avions certifiés évoluent en permanence

Les aéronefs certifiés sont conçus et construits selon les normes de sécurité les plus élevées, et doivent subir des tests rigoureux pour obtenir la certification EASA CA-23, FAA Part 23 ou équivalente. C'est pourquoi de nombreux pays exigent que les aéronefs transportant plus de deux personnes, ou utilisés à des fins commerciales, soient certifiés. Les aéronefs de cette catégorie sont souvent produits et volés pendant des décennies, car la qualité du travail de conception résiste à l'épreuve du temps—et des heures de vol. Bien

que moins de nouveaux modèles d'aéronefs certifiés aient été introduits ces dernières années en raison de la popularité des aéronefs légers de sport, de nombreux fabricants ont maintenu la pertinence des conceptions existantes en offrant les dernières avancées en matière d'avionique, de moteurs et d'équipements de sécurité—assurant ainsi que ces aéronefs offriront de la valeur aux propriétaires privés et aux opérateurs commerciaux pour les années à venir.

Kollin Stagnito > Directeur de la rédaction AOPA Pilot magazine > kollin.stagnito@aopa.org



Les constructeurs marqués de ce symbole ont mis au point une machine équipée d'un moteur électrique.

→ Vous trouverez l'index des constructeurs et des annonceurs ainsi que les adresses des importateurs à la fin de la revue.

CHASE THE ABOVE



BLACKSHAPE 

At Blackshape, we break new ground in aviation by merging visionary design with uncompromising performance.

Proudly made in Italy, our aircraft embody the excellence of Italian engineering, combining style, precision, and innovation.

From ultralight to fully certified models, every Blackshape aircraft is crafted to elevate the pilot experience and go beyond expectations.

Find your nearest dealer and experience the extraordinary up close.

Discover more at www.blackshapeaircraft.com

© all rights reserved by:
Flying Pages
AOPA
Aviation et Pilote
reproduction or distribution
in any form prohibited

AVIONS CERTIFIÉS

AERO AT

Conçu par le célèbre ingénieur polonais Tomasz Antoniewski, l'AT-3 est produit par Aero AT dont le prototype vole depuis 1999. La société est labellisée par la norme européenne et son AT-3 sera l'un des premiers appareils certifiés JAR VLA dont les premières livraisons commencent en 2002. Avec une MTOW augmentée jusqu'à 600 kg, l'AT-3 devient le LSA AT-4 doté d'un Rotax 912 ULS depuis 2007 pour le marché US sous le nom d'Aero AT-USA. Le Rotax 912 iSc est prévu.

AERO AT SP. Z O.O. ul. COP-u 2 • 39-300 Mielec • POLOGNE • Tél : +48 (0)77745700, Fax : +48 (0)77745718
at3.biuro@gmail.com • aero.com.pl

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
380	600	9,3	7,55	100	Rotax 912ULS	100	2	220	200	82	4,6		JAR-VLA	-	-	-



AT-3

AEROPRAKT

Successeur du A 26, le A 36 (ou « Vulcan » pour les USA) est conçu pour les régions inhospitalières car il peut voler, décoller et atterrir sur un seul moteur. Il permet, par sa puissance, d'accéder et de sortir de terrains très courts. Construction principalement métallique. Empennage horizontal monobloc. Capots fuselage avant et carénages en fibre.

AEROPRAKT MANUFACTURING SP. Z O.O. ul. Zadziele 10 • 32-406 32-406 Zakliczyn • POLOGNE • Tél : +48 (0048)602 215854
support@aeroprakt.eu • https://www.aeroprakt.eu/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
450	750	15,4	11,0	140	2 x Rotax 912S	2 x 100	2	260	220	70	11	28	-	\$ 156 873	-	-



A-36

AEROSTAR

Cette entreprise roumaine créée en 1953 démarra la fabrication du Yak-52 en 1977, maintenant dénommé lak-52 pour les versions civile et militaire dont plus de 1800 exemplaires furent livrés. Le lak-52W «occidentalisé» est une version destinée au marché européen et dotée d'une instrumentation différente ainsi que d'un réservoir de plus grande capacité. Autre version à train classique, le lak-52TW, pourvu d'un habitacle allongé, de saumons arrondis et d'un radiateur suspendu sous le fuselage. L'entreprise produit également un autre avion ultra-léger sportif, le Festival.

AEROSTAR S.A. Str. Condorilor nr. 9 • 600302 Bacau • ROUMANIE • Tél : +40 (0)234 / 575070, Fax : +40 (0)234 / 572259
aerostar@aerostar.ro • www.aerostar.ro

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
990	1360	15	9,7	280	Motorstar M-14P	400	2	360	190	90	7	65	FAA Exp. PFA	\$ 545 000	-	-



IAK-52W / IAK-52TW

AMERICAN CHAMPION

La dernière incarnation de la populaire ligne Super Decathlon, le 8KCAB suit étroitement le design original de 1978. Aérobatoire à 6 / -5 g, ce classique de la queue-queue a été construit autour d'un fuselage tubulaire métallique et d'ailes en bois, qui sont toutes couvertes de tissu. Cela a changé en 1990 lorsque des avions championnes américains ont repensé et certifié la structure avec des longerons en aluminium. Ce changement est la différence de base entre les nouveaux avions et les modèles plus anciens (1980 et plus). Aurora, Adventure, Scout, Scout et The Citabria Explorer, Decathlon et Xtreme Decathlon. AOPA Pilot 7/2013.

AMERICAN CHAMPION AIRCRAFT CORP. 32032 Washington Avenue, PO Box 37 • Rochester WI 53167
• USA • Tél : +1 262 / 534 6315, Fax : +1 262 / 534 2395
aca-sales@tds.net • www.americanchampionaircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
608	816	15,71	9,75	151	Lycoming AEIO-360-H1B	180	2	321	237	86	6,50	-	-	\$ 250 900	-	-



SUPER DECATHLON

AMPAIRE

L' Ampaire EEL est un Cessna Skymaster avec un moteur essence et un moteur électrique. L'EEL est utilisée pour tester la combinaison de moteurs thermiques et électriques, mais sera également utilisé pour tester un service de transport commercial à Hawaï avec le partenaire Mokulele Airline. L'idée est de commencer la transition électrique en convertissant les avions de transport existants en propulsion électrique partielle puis, à terme, complètement électrique. La société teste actuellement un Cessna Caravan converti, qui a obtenu une certification FAA G-1 avec un système de propulsion électrique hybride.

AMPAIRE INC 3507 JACK NORTHROP AVE. • HAWTHORNE, CA 90250 • USA • Tél : +1 (951) 704-8523

info@ampaire.com • www.ampaire.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	1,996	18,7	11,81	-	Continental IO-360 + EMotor	-	1+3	-	-	69	-	-	-	-	-	-

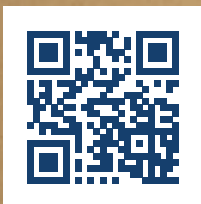


AMPAIRE ELECTRIC EEL



SAVOR THE JOURNEY AS MUCH AS THE DESTINATION

With a spacious five-seat interior designed for first-class luxury and comfort, you'll be as eager to depart as you were to arrive.



Escape ordinary
in the DA50 RG.

Scan to learn more.



www.diamondaircraft.com | 1-800-268-4000

© all rights reserved by:
AOPA
Aviation
Pilot
reproduction or distribution
in any form prohibited

AVIONS CERTIFIÉS

ANGEL AIRCRAFT CORP.

Angel Aircraft Corporation propose son Angel bimoteur STOL de travail produit depuis 1990 en Iowa. L'Angel est un FAR 23 conçu pour répondre à des missions longues distances et sur des terrains divers grâce entre autres à son train tricycle rentrant doté de pneus basse pression. Cet élégant appareil effilé Short Take Off and Landing offre de la place pour 8 sièges ou quelques passagers et un brancard. Les moteurs en propulsif sont juchés sur le haut des ailes.

ANGEL AIRCRAFT CORPORATION Municipal Airport, 1410 Arizona Place S.W. • Orange City Iowa 51041-7453 • USA • Tél : +1 712-737-3344, Fax : +1 712-737-3399
aac@angelaircraft.com • www.angelaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1750	2650	-	-	850	Lycoming IO-540	2x300	8	330	320	105	-	-	-	-	-	-

ANGEL



AQUILA AVIATION

Lors de l'AERO 2019, l'Allemand Aquila Aviation International dévoile son 4 places A414 sous la forme d'une maquette. L'aile basse motorisé par un Rotax 915 iS devrait être homologué EASA CS 23 avec une MTOW de 1100kg. Le choix du moteur paraît évident comme le 915 iS fut testé sur un biplace Aquila. Une version à aile haute dénommée Alpina encore dotée du même moteur complète la nouvelle offre.

AQUILA AVIATION INTERNATIONAL GMBH Flugplatz • 14959 Schoenhagen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)33731 / 707-0, Fax : +49 (0)33731 / 707-11
kontakt@aquila-aviation.de • www.aquila-aviation.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	1100	-	-	-	Rotax 915iS	143	-	-	-	-	-	-	CS	-	-	-

A414



AURA AERO

Le biplace côte à côte Integral est décliné en deux versions. La version R, avec train classique et moteur de 210 ch, est plus particulièrement destinée à la voltige (facteur de charge +7,5/-7,5 G en monopilote). La version S, à train tricycle et équipée d'un bloc de 180 ch, est plutôt adaptée à la formation. Les deux versions sont équipées d'un parachute de cellule. Les livraisons ont commencé en 2025. On compte Dijon Voltige parmi les premiers clients livrés

AURA AERO Aeroport Toulouse Francazal 135av Comminges • 31270 Cugnaux • FRANCE • Tél : +33 0)5 82 99 12 68
contact@aura-aero.com • www.aura-aero.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	1005	-	8,78	160	Lycoming IO-360	180	2	360	315	90	-	-	CS	€ 320 000	-	-

INTEGRAL S



AVIAT AIRCRAFT

Aviat propose trois classes d'appareils différents : le Husky (photo), le Pitts et l'Eagle (Pitts en kit). Initialement conçu sur la base du célèbre PA-18 Super Cub, le Husky fut redessiné à sa sortie en 1986. Son slogan commercial: «Pour ceux qui préfèrent piloter un véritable avion». Machine à tout faire, le Husky est un train classique, structure métallique entoilée, et doté de capacités STOL. Nous montrons ici le A-1B, d'autres versions étant disponibles comme une version avec flotteurs ainsi qu'un avion plus luxueux dénommé Husky A-1C.

AVIAT AIRCRAFT INC. 672 S Washington, PO Box 1240 • Afton WY 83110 • USA • Tél : +1 307 / 885 3151, Fax : +1 307 / 885 9674
aviat@aviataircraft.com • www.aviataircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
540	908	17,00	10,82	208	Lyc. O-360-A1P	180	2	245	225	69	7,62	-	-	\$ 235 500	-	-

AVIAT HUSKY



AVIAT AIRCRAFT

Le Pitts Special fait partie de l'histoire de l'aviation générale, plus particulièrement pour les voltigeurs. Cette version S-2C est la dernière évolution de l'antique biplan Curtis Pitts biplane datant de 1945, qui marie capacités de haute compétition de voltige à une utilisation voyage plus paisible. Le Pitts est l'un des biplans de voltige les plus performants qui soient. Il attire toujours les foules, que ce soit dans le cadre d'une compétition ou d'une démonstration de vol. Une version en kit est disponible sous le nom d'Eagle II. Il y a eu environ 700 Pitts fabriqués en usine, plus 600 autres qui auraient été construits à partir de plans ou de kits avant 1984.

AVIAT AIRCRAFT INC. 672 S Washington, PO Box 1240 • Afton WY 83110 • USA • Tél : +1 307 / 885 3151, Fax : +1 307 / 885 9674
aviat@aviataircraft.com • www.aviataircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
424	771	11,84	6,10	110	Lycoming AEIO-540	260	2	343	248	104	14,73	-	-	-	-	-

AVIAT PITTS S-2C



BEECHCRAFT

BARON G58

Le Beechcraft Baron est un avion piston à bimoteur léger introduit en 1961. Depuis sa sortie, le Baron a toujours dominé la hiérarchie des avions légers et a toujours conservé une valeur de revente très élevée. Le Baron 58, le plus puissant modèle a été développé à partir du Baron 55, avec une introduction sur le marché en 1969. La version produite actuellement a été introduite en 2005, dispose d'un glass-cockpit Garmin G1000 NXi, d'une cabine passagers améliorée et de modifications des détails de la cellule. Moteur: Continental IO-550-C. AOPA Pilot 2/2009.



BEECHCRAFT - TEXTRON AVIATION One Cessna Blvd. • Wichita KS 67215 • USA • Tél : +1 (316) 517-6000
 PR@textron.com • <http://txtav.com>

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1468	2470	-	11,53	-	Continental IO-550-C	300	6	370	-	-	3	-	-	€ 1 350 000	-	-

BEECHCRAFT

BONANZA G36

Le modèle Bonanza aura fait du chemin depuis sa première version, le Model 33 de 1945. L'instrumentation a depuis lors été entièrement numérisée. Beechcraft détient le record de longévité d'une production avec ce Bonanza dont le succès ne semble jamais s'éteindre. Ailes basses tout métal avec train rentrant, ce 6 places croise à 320km/h à 18 500 ft. Beechcraft et le fabricant de jets Hawkers ont fusionné et mettent au point une nouvelle version dotée d'une turbine. essai Aviation et Pilote n°542



BEECHCRAFT - TEXTRON AVIATION One Cessna Blvd. • Wichita KS 67215 • USA • Tél : +1 (316) 517-6000
 PR@textron.com • <http://txtav.com>

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1148	1662	16,80	10,21	280	Continental IO-550-B	300	6	411	326	109	6,14	-	-	-	-	-



480
LIVES SAVED



THE FIRST AND MOST TRUSTED.

Over 4 decades creating life-saving technology.



AVIONS CERTIFIÉS

BEECHCRAFT

En 2016, Textron Aviation a prévisualisé une maquette du nouveau Denali, un turbopropulseur élégant avec un intérieur exécutif de 6 places, une grande portecargo et propulsé par un nouveau moteur à turbopropulseur GE Aviation contrôlé par FADEC. Il sera légèrement plus grand que son concurrent, le PC-12 ng. Sa vitesse de croisière est de 285 nœuds, la capacité utile de carburant de 290 Us Gal (1 100 livres), le plafond de service de 31 000 pieds et une autonomie de 1 600 nm en croisière à grande vitesse avec un pilote et quatre passagers. Le premier vol a eu lieu en novembre 2021 et son moteur Catalyst a reçu une certification en mars 2025.

BEECHCRAFT - TEXTRON AVIATION One Cessna Blvd. • Wichita KS 67215 • USA • Tél : +1 (316) 517-6000
PR@textron.com • http://txtav.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	16,54	-	GE Catalyst	1240	8-11	-	528	-	-	-	-	\$ 4 800 000	-	-

DENALI



BLACKSHAPE

Lors de l'AERO 2017, la maison italienne Blackshape lançait son BK160 Gabriel, biplace en tandem tout composite certifié EASA CS-VLA, soit une version du BK100, appelée Prime en ULM norme européenne. Le BK160 est la version animée par les 160 ch d'un Lycoming IO-320. La MTOW est portée à 750 kg.



BLACKSHAPE SRL S.S. 16 KM 841 +900 Z.L. • 70043 Monopoli (ba) • ITALIE • Tél : +39 0802462019

info@blackshapeaircraft.com • www.blackshapeaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
530	750	10,31	9,00	-	Lycoming IO-320-D1B	160	2	302	-	-	-	-	VLA VZ	€ 281 000	-	-

GABRIEL



BLUE SPIRIT AERO

La société française de Toulouse (La maison d'Airbus) a l'ambitieux projet de développer un avion d'entraînement 4 places en composite de carbone à pile à combustible à hydrogène. Pas assez innovant dites-vous, voici un autre détail difficile, l'avion à aile basse a un système de propulsion distribué avec 10 moteurs électriques sur l'aile. Chaque moteur est équipé d'un petit réservoir d'hydrogène et de sa propre pile à combustible. Ainsi, les moteurs sont indépendants et un système lourd pour la distribution de la puissance est nécessaire.

BLUE SPIRIT AERO 11 rue Amedee Bollee • 92500 Rueil-Malmaison • FRANCE • Tél : +33 622768285

takeoff@bluespiritaero.com • bluespiritaero.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1850	750	13				180 kW	4		230	110	4,06			-	-	-

DRAGONFLY



BRM AERO

Bristell, le fabricant d'avions léger tchèque qui a livré plus de 500 avions légers dans le monde, a lancé le Bristell B23 en 2020. Il s'agit d'un développement ultérieur des avions à ailes basse Bristell UL bien connus, qui sont maintenant approuvés selon les réglementations européennes CS23 / US FAR23 en tant qu'avion avec 750 kg. Le fuselage est plus long et la queue est plus grande, avec un gouvernail en aluminium, les volets et le stabilisateur sont plus grands et les jambes composites de train d'atterrissage principal ont été redessinées pour des charges beaucoup plus élevées. Moteur: Rotax 912S3 ou Rotax 915 ISC. AOPA Pilot 4/2020 Aviation et Pilote N°609

BRM AERO SRO Letecká 255 • 686 04 Kunovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)7739 / 84338

info@brmaero.com • www.bristell.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
450	750	11,75	9,27	120	Rotax 912S3	100		289		80-93	3,4			€ 175 000	-	-

B23



BRM AERO

La propulsion électrique a créé dans le monde des drones, et maintenant elle fait de même pour l'aviation propre et silencieuse. L'entraîneur de vol électrique BRM H55 a été présenté à l'AERO 2019 sous le nom de BRM Energic qui devrait être certifié selon les règles CS-VLA de l'EASA avec une MTOW de 850 kg. Cet appareil est destiné aux écoles de pilotage et à la formation des pilotes. Cet avion biplace entièrement électrique est fabriqué par BRM Aero qui fournit la cellule conventionnelle, métallique, mais sous le capot, les spécialistes suisses de H55 ont installé l'EPS, le système de propulsion électrique. Le résultat est un avion UL/LSA à l'allure conventionnelle et à propulsion purement électrique. A bord se trouvent des batteries au lithium de 49 kWh qui devraient donner une autonomie d'une heure. La technologie utilisée est dérivée du Solar Impulse.

BRM AERO SRO Letecká 255 • 686 04 Kunovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)7739 / 84338

info@brmaero.com • www.bristell.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
850			9,27		H55	120	2	200		83	4,5			-	-	-

ENERGIC





UV + blue light + (IR) Protection

CARUSO & FREELAND GmbH
Advanced Eye Protection
www.carusofreeland.net



Visit us at our booth 707
in Oskosh 21-27 July 2025



BYE AEROSPACE

EFLYER 2



Établi en février 2014, le programme a été créé pour produire l'eFlyer 2 à deux places et le mettre sur le marché en tant qu'avion certifié de type de catégorie normale (FAR 23). Bye Aerospace a l'intention de servir l'aviation générale et les écoles de pilotage en livrant un avion d'entraînement propre, à énergie renouvelable et purement électrique. La première apparition publique du prototype eFlyer a eu lieu en mai 2016 ; le vol inaugural a eu lieu en avril 2018. L'eFlyer est un avion d'entraînement biplace, en composite, à ailes basses, doté de batteries lithium-ion, d'un coût d'exploitation prévu très bas de 24 dollars par heure de vol et d'un moteur électrique. Moteur : Safran ENGINEUS 100, puissance maximale de 110 kW (150 ch).



BYE AEROSPACE 7395 S. Peoria Street, Suite 206 • Engelwood 80112 • Colorado • USA • Tél : +1 303 459 2842
info@byeaerospace.com • www.ByeAerospace.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
900	1115	-	12	-	Safran ENGINEUS 100	110 kW	2	-	200	-	-	-	-	\$ 489 000	-	-

BYE AEROSPACE

EFLYER 4



L'eFlyer 4 est le deuxième avion électrique de Bye Aerospace destiné au vol habité. La conception a été annoncée lors de l'AirVenture 2017, sera certifiée de type FAR 23 et sera livrée prête à voler. L'eFlyer 4 a été développé à partir de l'eFlyer 2, un avion biplace. L'appareil entièrement en composite est un avion à aile basse et à train fixe dont les coûts d'exploitation à l'heure sont estimés à 30 dollars. Le client de lancement est le Spartan College of Aeronautics. L'avion aura dix batteries à bord, ce qui devrait lui assurer une autonomie de quatre heures.



BYE AEROSPACE 7395 S. Peoria Street, Suite 206 • Engelwood 80112 • Colorado • USA • Tél : +1 303 459 2842
info@byeaerospace.com • www.ByeAerospace.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	1820	11	11,6	-	-	180	4	-	210	-	-	-	-	\$ 627 000	-	-

CARPLANE

CARPLANE



Le Carplane est une combinaison avion/voiture à double fuselage. En mode routier, les ailes sont rangées entre les coques. La métamorphose de la voiture en avion ne prend que 15 secondes. Il est propulsé par un moteur LSA PC850 de 151 ch. Une boîte de vitesses mécanique assure la commutation de la puissance entre les roues arrière et l'hélice. Les certifications routières et aériennes sont en phase finale.



CARPLANE GMBH Lillienthalplatz 5 • 38108 Braunschweig • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)1805-363534, Fax : +49 (0)351 20781770
info@carplane.com • www.carplane.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
498	750	10,72	9,71	100	PC850	151	2	222	200	66	-	-	-	-	-	-

CESSNA

CARAVAN

Le Cessna Caravan à ailes hautes est connu pour son utilité, sa robustesse et sa flexibilité. Avec son puissant turbopropulseur, le Caravan offre la rare combinaison d'une charge utile élevée et la capacité d'atterrir sur des pistes courtes et difficiles tout en offrant des coûts d'utilisation faibles et la simplicité d'un monomoteur. Il est disponible dans une variété de configurations, pour le transport de passagers (10-14 occupants), le transport de fret, le parachutisme et les missions spéciales. Disponible sur roues, flotteurs et skis. Garmin G1000 Avionics Suite en standard avec l'autopilot Digital GFC 700. AOPA Pilot Turbine Edition 12/2015.



CESSNA - TEXTRON AVIATION One Cessna Blvd. • Wichita KS 67215 • USA • Tél : +1 (316) 517-6000

ProductSupport@mccauley.textron.com • www.txtav.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
2135	3629	25,96	15,87	1257	P&W Canada PT6A-114A	675	14	-	345	113	6,3	-	-	\$ 2 100 000	-	-

AVIONS CERTIFIÉS

CESSNA

Le Textron Citation Mustang M2 est un jet léger ou «light jet» et c'est une nouveauté sur ce marché-là. La production du Mustang, lui-même successeur du vénérable Citation s'est arrêtée en 2017. Ce M2 propose un intérieur réaménagé doté d'excellents accessoires techno, d'un contrôle tactile pour l'avionique adaptée pour un pilote seul, le tout croisant vers 400 kt grâce à la puissance des deux Williams FJ 44. La configuration standard propose 4 places en cabine passager mais jusqu'à 7 personnes au total pourront embarquer. 404 kt en croisière et 1000 miles nautiques en 2 h 40 contre 3 h 20 pour la motorisation en turboprop.

CESSNA - TEXTRON AVIATION One Cessna Blvd. • Wichita KS 67215 • USA • Tél : +1 (316) 517-6000

ProductSupport@mccauley.textron.com • www.txtav.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	4853	-	14,40	1457	2xWilliams FJ44	2900	7	865	750	-	-	-	-	-	-	-

CITATION M2



CESSNA

Fin 2017, Textron Aviation a lancé un bi-turbopropulseur utilitaire à aile haute de conception nouvelle, le Cessna SkyCourier 408. Le 408 est propulsé par une paire de moteurs PT6A-65SC de 1 100 ch de Pratt & Whitney Canada. Le SkyCourier est capable de charger trois conteneurs d'expédition LD3 standard par une grande porte de chargement, ce qui en fera une solution de chargement idéale pour FedEx Express. Une version 19 passagers est également proposée, avec deux portes pour l'équipage et une porte passagers unique. La charge utile maximale pour la version passagers a été fixée à 2250 kg (5 000 livres). Le premier 408 a été livré en 2024.

CESSNA - TEXTRON AVIATION One Cessna Blvd. • Wichita KS 67215 • USA • Tél : +1 (316) 517-6000

ProductSupport@mccauley.textron.com • www.txtav.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	21,95	-	P&W PT6A	2x1100	19	370	-	-	-	-	-	-	-	-

SKYCOURIER



CESSNA

Le Cessna 172 ou Skyhawk est un des avions les plus populaires et les plus produits au monde. Bien qu'il soit apparu pour la première fois en 1955, le Cessna 172, entièrement métallique, est toujours en production. Plus de 44 000 exemplaires ont été livrés à ce jour et sa conception est constamment mise à jour. Les derniers modèles 172, par exemple, sont tous équipés d'un écran digital Garmin G1000. Le pilote automatique GFC 700 reste optionnel. Si vous souhaitez personnaliser davantage votre avion, d'innombrables organisations proposent des extras et des modifications. Moteur : Textron Lycoming IO-360. Essai Aviation et Pilote 528

CESSNA - TEXTRON AVIATION One Cessna Blvd. • Wichita KS 67215 • USA • Tél : +1 (316) 517-6000

ProductSupport@mccauley.textron.com • www.txtav.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
744	1157	16,20	11,00	212	Lycoming AEIO-360-L2A	180	4	233	228	89	3,71	-	-	-	-	-

SKYHAWK



CESSNA

Le Cessna Skylane est un avion léger, monomoteur de quatre places. Il est apparu en 1956 et a été fabriqué en plusieurs variantes, dont une version avec train d'atterrissage rentrant ; depuis la variante 182A, il est appelé Skylane. Les modèles fabriqués ont été régulièrement améliorés. Après la reprise de sa production en 1996, de nombreux détails ont été modifiés, comme le moteur, la conception des sièges, etc. Le 182, un avion à carburant AVGAS, est revenu en 2015 après avoir été mis de côté en 2012. Moteur : Lycoming IO-540-AB1A5, version Turbo avec TIO-540. Il est également possible de l'équiper d'un moteur Diesel SMA Roeder.

CESSNA - TEXTRON AVIATION One Cessna Blvd. • Wichita KS 67215 • USA • Tél : +1 (316) 517-6000

ProductSupport@mccauley.textron.com • www.txtav.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
893	1406	16,17	10,97	329	Lycoming IO-540	230	4	-	269	91	-	-	FAR 23	-	-	-

SKYLANE



CESSNA

Le plus grand des monomoteur à moteur à piston de Cessna, le turbo Stationair ressemble au 172 et 182, mais est nettement plus long pour accueillir cinq ou six sièges. Différentes configurations de sièges et variantes: HD, Utility HD et Cargo HD. Le Turbo Stationair est propulsé par le Lycoming TiO-540-AJ1A qui possède un système de turbocompresseur entièrement automatisé, lui permettant de grimper plus haut (à 27 000 ft) et plus rapide (1050 ft/min) que ses prédécesseurs et atteint une vitesse de croisière maximale de 178 kt (330 km/h). À bord se trouve le package avionique Garmin G1000. Pilote AOPA 2/2006.

CESSNA - TEXTRON AVIATION One Cessna Blvd. • Wichita KS 67215 • USA • Tél : +1 (316) 517-6000

ProductSupport@mccauley.textron.com • www.txtav.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1043	1633	16,0	10,97	333	Lycoming TIO-540-AJ1A	310	6	330	304	102	5,33	-	-	\$ 597 500	-	-

TURBO STATIONAIR HD



CIRRUS AIRCRAFT

SR20

Considéré comme l'avion qui a changé l'aviation générale, a été certifié fin 1999. Les améliorations apportées à la fabrication des composites ont permis, au fil du temps, de réduire le poids à vide des SR20 et SR22 et d'améliorer leur charge utile. Cirrus est connu pour innover : la climatisation, les béquilles latérales, les systèmes météorologiques par satellite, les glass-cockpits et le parachuteballistique BRS ne sont que quelques-unes des caractéristiques. Le SR20 présenté ici est le point de départ de la gamme avec 215 ch. Depuis 2025, la génération 7 dispose d'une option «SafeReturn Autoland» qui permet à l'avion de se poser seul, sans intervention du pilote, en cas d'incapacitation de ce dernier. Il est disponible en plusieurs couleurs et finitions et il est piloté avec un sidetick. Il existe une version spécialement adaptée aux écoles de pilotage. Essai Aviation et Pilote 565

CIRRUS DESIGN 4515 Taylor Circle • Duluth MN 55811-1548 • USA • Tél : +1 218 / 727 2737, Fax : +1 218 / 727 2148
info@cirrusaircraft.com • www.cirrusdesign.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
960	1361	12,54	11,68	212	Lycoming IO-390-C3B6	215	4	372	287	100	4,2	-	FAR 23	-	-	-

CIRRUS AIRCRAFT

SR22/T

La génération 7 du SR22 a été introduite en 2025, incluant le système Autoland de Garmin. Cirrus affirme que le G7 est le modèle le plus intelligent, le plus sûr et le plus avancé de tous les temps dans la ligne SR la plus vendue. Le tableau de bord du G7 a été complètement repensé et dispose d'une interface utilisateur entièrement intégrée (perspective Garmin Cirrus). Le haut de la gamme Cirrus est le SR22T, le modèle Turbo avec intercooler, lancé chez AirVenture 2010. Moteurs: Continental IO-550-N 315 HP pour le SR22 et Continental TSIO-550-K Biturbo refroidi 315 HP pour le SR22T. AOPA Pilot 5/2013 et Aviation et Pilote N°602

CIRRUS DESIGN 4515 Taylor Circle • Duluth MN 55811-1548 • USA • Tél : +1 218 / 727 2737, Fax : +1 218 / 727 2148
info@cirrusaircraft.com • www.cirrusdesign.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1065	1640	-	11,68	348	Continental IO-550-N	310	5	372	330	110	6,45	-	FAR 23	\$ 7 719 000	-	-

CIRRUS AIRCRAFT

VISION JET

Le jet de vision Cirrus SF50 est un jet très léger offrant jusqu'à 7 sièges. Le prototype a été testé et présenté en 2008, et était équipé du système de parachute Cirrus Caps. La machine devait être une prochaine étape de l'expérience des pilotes et propriétaires Cirrus SR20 / 22, et conviendra aux pilotes qui évoluent des avions de moteur de piston ou de turbopropulseurs aux jets. En 2019, Cirrus a sorti la génération G2 du VisionJet, avec des performances améliorées, un confort et une sécurité passive augmentée. Le G2 propose une version mise à jour du Garmin Perspective Touch. AOPA Pilot Turbine Edition 4/2019 Aviation et Pilote 587

CIRRUS DESIGN 4515 Taylor Circle • Duluth MN 55811-1548 • USA • Tél : +1 218 / 727 2737, Fax : +1 218 / 727 2148
info@cirrusaircraft.com • www.cirrusdesign.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1620	2727	-	11,79	1090	Williams International FJ33-5A	-	7	590	556	113	15	-	-	\$ 1 960 000	-	-

CUBCRAFTERS

TOP CUB

C'est un Super Cub mis à jour et ce Top Cub est considéré comme le summum en matière d'avion de brousse ou tout-terrain. Il décolle et se pose là où les autres renonceraient, confirmant ses excellentes qualités à basse vitesse et sa robustesse exceptionnelle. Le Top Cub a emprunté le meilleur du passé pour produire grâce à la technologie actuelle une nouvelle référence. Certifié Part 23 et motorisé par un Lycoming O-360-C4P 180HP.

CUBCRAFTERS, INC 1918 South 16th Avenue • Yakima WA 98903 • USA • Tél : +1 509 / 248 9491, Fax : +1 509 / 248 1421
sales@cubcrafters.com • www.cubcrafters.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
544	1043	17,8	11	190	Lycoming O-360-C4P	180	2	-	-	77	-	-	-	-	-	-

CUBCRAFTERS

XCUB/NX CUB

Le CubCrafters Xcub a été introduit à AirVenture 2016 et a été le premier appareil certifié en catégorie standard FAA Part 23 depuis des décennies. Cubcrafters a «réinventé» un avion de brousse et a donné au Xcub des performances inconnues pour ce type d'avion: performances Stol et vitesse de croisière élevée. Le Xcub peut atterrir aussi court que quatre / cinq longueurs de fuselage, mais peut naviguer à 130 kt (240 km/h) avec 180 ch. En 2020, la variante NX Cub a été introduite équipée d'un piste robuste comme un ensemble de roues de nez et de grands pneus de la toundra. AOPA Pilot 9/2024.. Aviation et Pilote 590

CUBCRAFTERS, INC 1918 South 16th Avenue • Yakima WA 98903 • USA • Tél : +1 509 / 248 9491, Fax : +1 509 / 248 1421
sales@cubcrafters.com • www.cubcrafters.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
555	1050	17	10,4	170	Lycoming O-360-C1G	180	2	246	232	63	7,5	-	FAR 23	\$ 297 500	-	-

CZECH AIRCRAFT GROUP S.R.O.

Le quatre places QuattroCruiser est le dernier modèle du Tchèque CSA et fut une surprise de l'AERO 2018. Destiné à la formation et au voyage, certifié VFR ou IFR pour satisfaire les normes CS23 et FAR23, le QuattroCruiser est tout métal, aménagé pour ses 4 sièges en 2+2, et équipé d'un train rentrant. Le célèbre Lycoming TEO-540 ou l'UL Power i520 seront possibles. Avec l'UL Power, l'appareil sera dans la catégorie «Experimental Aircraft» ou dans la CS 23 avec le Continental.

CZECH AIRCRAFT GROUP S.R.O. Na Záhonech 212 • 686 04 Kunovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)576 514 032
info@cruiseraircraft.cz • cruiseraircraft.cz

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
480	1000	-	10,4	-	UL Power 520i	200	4	-	250	-	-	-	-	-	-	-

QUATTROCRUISER



DAHER

En mars 2019, Daher a fait l'acquisition de Quest Aircraft, constituant ainsi un sérieux catalogue de monomoteurs turboprop pour le marché mondial. Le Kodiak est un robuste 10 places absolument STOL, capable d'embarquer une importante charge : 1 000 ft seulement pour décoller au MTOW (Maximum Take-off Weight) avec 1 300 ft/minute au variomètre. 750 pieds seulement de terrain rustique suffisent pour poser. TBO à 4 000 h pour une relative sobriété de la turbine. Des flotteurs sont disponibles et 2021 a vu la version Kodiak 100 Serie III. La version originale reste disponible malgré la sortie du Kodiak 900. AOPA Turbine Pilot 3/2018 Aviation et Pilote n°553

DAHER Aeroport de Tarbes-Lourdes-Pyrenees • 65921 Tarbes Cedex 9 • FRANCE • Tél : +33 (0)5 62 41 77 88, Fax : +33 (0)5 62 41 71 40
p.de-segovia@daher.com • www.tbm.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1710	3291	22,3	13,7	1210	Pratt & Whitney PT6A-34 trp	750	10	340	314	109	6,96	220	-	\$ 2 450 000	-	-

KODIAK 100 III



DAHER

Le Kodiak est un turbopropulseur robuste de 10 places avec des performances STOL superlatives et une charge utile élevée. Il peut décoller en moins de 1 000 pieds (320 m) à la MTOW et grimper à plus de 1300 pieds / min. Un atterrissage facile même sur pistes sommaires en moins de 750 pieds (230 m). Disponible sur roues ou flotteurs. Il croise à 210 KTAS max (388 km/h) et offre un range de plus de 1100 nautiques. Plusieurs finitions et intérieures sont disponibles, capable de satisfaire les amateurs de brousse ou les utilisateurs d'affaires. AOPA Pilot Turbine Edition 9/2022.

DAHER Aeroport de Tarbes-Lourdes-Pyrenees • 65921 Tarbes Cedex 9 • FRANCE • Tél : +33 (0)5 62 41 77 88, Fax : +33 (0)5 62 41 71 40
p.de-segovia@daher.com • www.tbm.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1710	3629	22,3	13,7	1210	Pratt & Whitney PT6A-140	900	10	340	314	109	8,75	220	-	\$ 3 500 000	-	-

KODIAK 900



DAHER

Le Daher TBM 910 est représentatif de cette niche d'avions rapides, pressurisés et dotés d'une turbine. Le constructeur français ne cesse d'améliorer l'appareil tout métal qui fut lancé dès 1990 alors TBM 700 puis TBM 700B en 1999 et en 2006 le TBM 850, qui était équipé du turboprop Pratt & Whitney PT6A-66D, lui apportant les performances d'un jet. En 2008, fut installé le Garmin G 1000 et 4 ans plus tard la version Elite-Interior était proposée. Des améliorations supplémentaires donnèrent naissance au TBM 910 en 2014 dont le contrôle de la puissance par monomanette.

DAHER Aeroport de Tarbes-Lourdes-Pyrenees • 65921 Tarbes Cedex 9 • FRANCE • Tél : +33 (0)5 62 41 77 88, Fax : +33 (0)5 62 41 71 40
p.de-segovia@daher.com • www.tbm.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
2097	3354	-	12,83	1100	P&W PT6A-66D	850	6	-	611	118	-20,32	-	-	\$ 4 250 000	-	-

TBM 910



DAHER

L'entreprise a dévoilé au salon SUN'n FUN 2022 la dernière version haut de gamme - le TBM 960 - qui intègre le moteur avancé PT6E-66XT de Pratt & Whitney Canada et un e-throttle entièrement numérique, ainsi qu'une cabine à commande numérique, un tout nouveau système de contrôle environnemental, un éclairage d'ambiance à LED et des fenêtres à commande électrique. Le TBM 960 est la quintessence du TBM, représentant la 5e évolution de la famille d'avions turbopropulseurs rapides depuis l'introduction des TBM 900 en 2014. Au cœur du TBM 960 se trouve le groupe motopropulseur intelligent PT6E-66XT et l'hélice composite Raptor™ à 5 pales de Hartzell Propeller, tous deux reliés au système numérique à double canal de contrôle électronique du moteur et de l'hélice (EPECS) permettant une réduction de la consommation de carburant et du bruit. Le TBM 960 est équipé du système avionique intégré Garmin G3000 et du système d'atterrissage automatique Garmin Autoland. Voir Aviation et Pilote n°580

DAHER Aeroport de Tarbes-Lourdes-Pyrenees • 65921 Tarbes Cedex 9 • FRANCE • Tél : +33 (0)5 62 41 77 88, Fax : +33 (0)5 62 41 71 40
p.de-segovia@daher.com • www.tbm.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
2097	3454	-	12,83	1100	P&W PT6E-66XT	850	6	611	537	118	20,32	210	-	\$ 4 800 000	-	-

TBM 960



DIAMOND AIRCRAFT

DA20I

Deux versions du DA20 : le DA20-A1 Katana équipé d'un Rotax 912 iSc (100 ch) et le DA20-C1 Eclipse motorisé par un Continental IO-240 B3B (125 ch) refroidi par air pour le marché américain. Cet ailes basses composite à l'empennage en T a pris l'air en 1991, développé sur la base du célèbre motoplaner autrichien Dimona de Hoffman Dimona Motorglider (construit depuis par Diamond Aircraft). Depuis 1995, il est construit en série à London, Ontario. C'est un remarquable biplace école. Il oblige les élèves à une grande finesse de pilotage.



DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES N.A. Otto-Str. 5 • 2700 Wiener Neustadt • AUTRICHE • Tél : +43
(0)2622 / 267 00, Fax : +43 (0)2622 / 267 80
office@diamond-air.at • www.diamondaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
500	800	11,60	10,87	91	Rotax 912iSc	100	2	234	210	83	5	12,1	-	-	-	-

DIAMOND AIRCRAFT

DA40 NG

La durabilité ne compromet pas son poids étonnant pour un 4 places de cette taille. Le fuselage du DA40 NG est le même que le bimoteur DA42. Le Centurion d'origine fut remplacé par un Lycoming IO-360 pour le marché US. La dernière version, le DA40 NG, est motorisée par un turbo Diesel Austro Engine le AE 300 de 168 ch. A l'AERO 2011, Diamond proposa une version Tundra Star soit un «bush plane» pour pays froids doté de plus grosses roues, d'un train renforcé et de prises d'air réduites. Moteur : Lycoming IO-360-M1A 300.



DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES N.A. Otto-Str. 5 • 2700 Wiener Neustadt • AUTRICHE • Tél : +43
(0)2622 / 267 00, Fax : +43 (0)2622 / 267 80
office@diamond-air.at • www.diamondaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
780	1200	13,50	12,00	155	Lycoming IO-360	180	4	290	275	90	5,84	38	-	-	-	-

DIAMOND AIRCRAFT

DA42-VI

Le nouveau DA 42 VI fut exposé pour la première fois à l'AERO 2012. Ce quatre places remplace le vénérable DA 42 NG. Diamond a réalisé 21 améliorations dont un gain de poids de 50 kg et d'importants travaux sur l'aérodynamique. Cette dernière, plus fluide, s'applique aux prises d'air moteur et sur l'empennage. Les performances suivent avec un décollage (rotation) en 919 pieds seulement et une montée initiale plus forte. Le taux de montée maxi étant désormais de 1 800 ft/m niveau mer avec un poids au minimum. Motorisations : Lycoming IO-360 (DA 360 L 360) ou Austro Engine AE 300. Essai Aviation et Pilote 544 et AOPA Pilot 8/2013.



DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES N.A. Otto-Str. 5 • 2700 Wiener Neustadt • AUTRICHE • Tél : +43
(0)2622 / 267 00, Fax : +43 (0)2622 / 267 80
office@diamond-air.at • www.diamondaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1410	1999	-	13,55	189	2xAE300	2x168	4	365	353	113	9,1	-	-	-	-	-

DIAMOND AIRCRAFT

DA50/RG

Le DA50 est un gros avion monomoteur à train rentrant capable de transporter quatre à sept occupants. Le programme Diamond Aircraft a présenté officiellement le DA50 RG 5 places avec train rentrant, propulsé par le Continental CD-300, à l'été 2020. La vitesse maximale prévue est de 181 nœuds (à l'ISA, 16 000 pieds), une altitude maximale d'exploitation de 20 000 pieds, une charge utile de 560 kg. Portée maximale d'environ 750 nm (avec réserve) ; consommation de carburant autour de 34 l/h. Voir Aviation et Pilote 561, 588 et AOPA Pilot 7/2022.



DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES N.A. Otto-Str. 5 • 2700 Wiener Neustadt • AUTRICHE • Tél : +43
(0)2622 / 267 00, Fax : +43 (0)2622 / 267 80
office@diamond-air.at • www.diamondaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1230	1800	-	13,41	189	CMD 300	300	5	320	-	-	-	-	-	-	-	-

DIAMOND AIRCRAFT

DA62

Diamond a officiellement présenté à Aero 2012 un modèle entièrement nouveau, le Twin DA52-VII, qui était basé sur la grande cabine de la société, un seul avion DA50 à moteur. Début 2014, Diamond Aircraft l'a renommé à DA62. Le nouvel avion de cinq à sept places comprend l'une des plus grandes cabines de la nouvelle génération d'avions GA. Le DA62 tout composites est propulsé par les moteurs AE330 Austro Engines 180HP avec des commandes de levier à puissance unique et dispose d'hélices à vitesse constante hydraulique tripale. Le DA62 comprend une suite avionique Garmin G1000NXI entièrement intégrée. AOPA Pilot 4/2016 et Aviation et Pilote 514



DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES N.A. Otto-Str. 5 • 2700 Wiener Neustadt • AUTRICHE • Tél : +43
(0)2622 / 267 00, Fax : +43 (0)2622 / 267 80
office@diamond-air.at • www.diamondaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	2300	-	14,5	326	AE 330	2x180	5-7	372	-	-	-	-	-	-	-	-



DIAMOND AIRCRAFT

Depuis 2021, Diamond Aircraft propose une solution entièrement électrique sur le marché, en lançant l'eDA40. Diamond Aircraft a décidé de s'associer à Electric Power Systems, spécialisée dans la technologie des batteries, en y intégrant l'écosystème EPIC, un dérivé de la plateforme existante et certifiée de l'avion DA40. Le module de batterie sera équipé d'un système de charge rapide à courant continu, capable d'effectuer de se recharger en - de 20 min. Les batteries seront installées dans un pod ventral conçu sur mesure, entre le moteur et la cloison avant. La durée totale de vol devrait atteindre 90 min au fur et à mesure de l'évolution des technologies. L'entreprise a annoncé en avril 2022 un accord de coopération pour équiper l'eDA40, d'un moteur électrique intelligent ENGINeUSTM. Il devrait réduire les coûts d'exploitation jusqu'à 40 % par rapport aux avions à piston traditionnels et deviendra un avion électrique certifié EASA/FAA Part 23.

DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES N.A.Otto-Str. 5 • 2700 Wiener Neustadt • AUTRICHE • Tél : +43 (0)2622 / 267 00, Fax : +43 (0)2622 / 267 80
office@diamond-air.at • www.diamondaircraft.com



EDA40

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DORNIER SEAWINGS

Appareil biplace tout composite, amphibie avec des ailes cantilever en configuration Pusher. Iren Dornier est le petit-fils de Claudius Dornier qui a dessiné notamment le plus bel hydravion du monde, le Do 18, qui inspira cet appareil. L'amphibie va recevoir une certification VLA amphibie en Allemagne. L'homologation est en route en VLA pour l'Allemagne. Kit (en Experimental class) à l'étude. Moteur UL Power de 130 ch.

DORNIER SEAWINGS GMBH Sonderflughafen Oberpfaffenhofen Junkersstraße 302 • 82234 Wessling • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8153 984940, Fax : +49 (0) 8153 98494 -27
office@dornierseawings.com • https://dornierseawings.com



DORNIER S-RAY 007

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
480	800	12	9	150	UL Power 350is	130	2	205	185	68	3,8	-	-	\$ 150 000	-	-

DORNIER SEAWINGS GMBH

Dornier Seawings produit l'amphibie polyvalent Seastar, capable de transporter 12 VIP soldats ou touristes. Ce tout composite vole depuis 1984 et a reçu les homologations européenne et américaine dans les années 1990. Depuis 2019, une nouvelle gamme appelée Orca se destine à des opérateurs publics. Les sponsons, excroissances latérales de la coque/fuselage, reproduisent toujours la solution des Dornier historiques, assurant une capacité à affronter une mer formée et confirmant une grande stabilité. Deux Pratt & Whitney PT6-135A turboprop en push-pull sont alignés sur l'extrados de l'aile.

DORNIER SEAWINGS GMBH Sonderflughafen Oberpfaffenhofen • 82231 Wessling • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8153 984 940
office@dornierseawings.com • www.dornierseawings.com/



SEASTAR

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
3800	5100	30,6	17,7	1375	2xP&W PT6A-135A	2x650	12	122	333	-	-	-	-	-	-	-



ELFLY GROUP

Elfly Group a son siège à Bergen en Norvège et a été créé en 2018. La vision initiale était de promouvoir et de soutenir divers projets d'aviation électrique en Norvège. Elfly conçoit des hydravions polyvalents tout électriques pour transporter des personnes et des marchandises. Le groupe est impliqué dans trois projets principaux. Ils conçoivent des hydravions électriques commerciaux, représentant les avions électriques Bye Aerospace sur le marché scandinave, et participent au développement de l'avion électrique le plus rapide au monde dans le cadre d'un partenariat avec l'équipe Nordic Air Racing. Les efforts d'Elfly s'alignent sur les ambitions du gouvernement norvégien de disposer d'une aviation nationale zéro émissions d'ici 2040. De plus, le groupe Elfly est membre fondateur du Nordic Network for Electric Aviation, une plate-forme où les entreprises aérospatiales nordiques se réunissent pour accélérer l'introduction de l'aviation électrique.

ELFLY Vestre Skostredet 2 • 5017 Bergen • NORVEGE •

ihello@el-fly.no • www.el-fly.no



NOEMI X10 SEAPLANE

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
							9						-	-	-	-

ELIXIR AIRCRAFT

L'équipe des jeunes ingénieurs français et son skipper Arthur Léopold-Léger investissent la classe EASA CS-23 avec leur design d'aujourd'hui. L'Elixir fait dans le plus fiable et moins cher, avec beaucoup moins de pièces et beaucoup plus de simplicité ce qui a dû être très compliqué. Avionique, parachute balistique, réservoir unique, aile en une seule pièce, incroyable solidité certifiée en juin 2019, légèreté du composite par infusion sous vide, sécurité et qualités en vol (pilote d'essai professionnel dans le team) confirment l'ambition osée que les commandes par les entreprises de formation de pilotes de ligne valident. Au lieu du marché ULM encombré l'Elixir pourra évoluer en tant qu'avion certifié en VFR puis IFR avec les atouts d'un poids/puissance/fun du genre UL/LSA motorisé par un Rotax 912 iS ou 915 iSC. 83 avions vendus en 3 ans. Pré-commande en ligne. Usine à La Rochelle, France. Essai Aviation et Pilote 578

ELIXIR AIRCRAFT Rue du Jura • 17000 LA ROCHELLE • FRANCE • Tél : +33 (0)5 46 29 68 16

contact@elixir-aircraft.com • www.elixir-aircraft.com



ELIXIR

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
265		-	-	110	Rotax 912iSC	-	2	316	283	75	8,1	14	CS	€ 160 000	-	-

EMBRAER



Embraer a dévoilé, à la veille de son 50e anniversaire, son avion de démonstration électrique monomoteur à voilure fixe appelé Electric Demonstrator4. La société cherche à jouer un rôle dans la réduction des émissions de carbone et à devenir une force majeure sur les marchés de la mobilité urbaine et régionale. Une autre entreprise brésilienne, WEG, construit le moteur électrique et le contrôleur du Demonstrator. Le premier vol du Demonstrator4, qui est basé sur le monomoteur Embraer EMB-203 Ipanema. La société californienne Parker Aerospace fournira le système de refroidissement du demonstrator.

EMBRAER Av. Presidente Juscelino Kubitschek • 04543-907 1909 - Torre Norte - 14º Andar • Sao Paulo • BRESIL • Tél : +55 (0)11 30408432, Fax : +55 (0)11 3040 6743
gustavo.teixeira@embraer.com.br • www.embraerexecutivejets.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	1800	-	11,7	-	WEG Equipamentos Eléctricos	-	-	-	222	-	-	-	-	-	-	-

ELECTRIC DEMONSTRATOR4



EMBRAER

L'Embraer EMB-500 PHENOM 100 est un VLJ réussi (Jet très léger) développé par Embraer. Il a été certifié au Brésil et aux États-Unis en 2008, et la certification EASA a suivi en 2008. Le Phnom 100 a une capacité de quatre passagers dans sa configuration normale, mais il peut transporter jusqu'à sept passagers avec un seul pilote. Ils sont fabriqués en Floride depuis 2016. L'avion est équipé de deux moteurs à turbofan P&W PW617 avec des commandes de moteur numérique à double autorité FADEC. Essai Aviation et Pilote 537 et AOPA Pilot Turbine édition 9/2017.

EMBRAER Av. Presidente Juscelino Kubitschek • 04543-907 1909 - Torre Norte - 14º Andar • Sao Paulo • BRESIL • Tél : +55 (0)11 30408432, Fax : +55 (0)11 3040 6743
gustavo.teixeira@embraer.com.br • www.embraerexecutivejets.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
3235	4750	-	12,3	-	2 x P&W - PW 617F-E	2380	4-7	865	722	194	-	293	-	-	-	-

PHENOM 100



EPIC AIRCRAFT

L'élégant E1000 a obtenu la certification FAA en 2019 et les livraisons ont commencé en 2020. La même année, l'E1000 a reçu le prix de l'innovation volante 2020 de Flying Magazine, pour le produit le plus innovant sur le marché de l'aviation générale en 2019. Epic utilise un matériau composite en fibre de carbone avancé tout au long de la construction de l'ensemble de la cellule de l'E1000. Le tableau de bord se compose d'un Garmin G1000 à 3 écrans avec vision synthétique, interface moteur et cellule, météo, trafic, ADS-B, système d'évitement du trafic (TAS) et un pilote automatique IntelliFlight 2100. L'E1000, qui compte 6 places, avoisine les 3 millions de dollars avec une vitesse de croisière maximale de 325 kt et une portée maximale de 1650 NM (au FL280). Voir Aviation et Pilote 574.

EPIC AIRCRAFT COMPANY 22590 Nelson Road • Bend 97701 • Oregon • USA • Tél : +1 541.639.4602, Fax : +1 541.382.5125
info@epicaircraft.com • www.epicaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1996	3402	18,9	13,1	1090	P & W PT6A-67A	1200	6	742	602	113	20	208	-	\$ 2 950 000	-	-

E1000



EVEKTOR

Le SportStar a été la première machine à être homologuée en catégorie S-LSA pour les USA et l'Australie. Le SportStarPlus est, lui aussi, une construction tout métal. Il ne s'inspire pas de l'EuroStar mais de l'Harmony aux normes EASA VLA. Très apprécié par les écoles du monde entier pour ses qualités de vol, sa facilité d'utilisation et ses commandes homogènes. Certification EASA SC LSA convenant à la formation. Moteurs : Rotax 914 Turbo, 912 ULS/iS en option. Essai Aviation et Pilote n°585

EVEKTOR-AEROTECHNIK A.S. Okružni 234 • 29306 Bradlec • TCHEQUIE • Tél : +420 (0) 572 / 537 317, Fax : +420 (0) 572 / 537 910
sales@evektor.com • www.evektor.cz

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
343	600	10,47	8,65	120	Rotax 912 ULS	100	2	213	200	78	5,2	15	S-LSA	€ 99 000	-	-

SPORTSTAR RTC



EXTRA FLUGZEUGPRODUKTION



Le 300LP est un excellent exemple de conception de monoplane de voltige de Walter Extra. Extra a commencé avec l'EA230 en 1983, introduit pour les courses Air Red Bull 2007. L'EA300L est une version à basse aile de la précédente EA300 à aile médiane. La construction se compose d'un fuselage en acier tubulaire recouvert de tissu composite avec une aile, une queue et un empennage composites. L'avion est également adapté au voyage ou à la compétition avec un facteur de charge de 10 / -10 g. Les modèles comprennent cinq deux sièges en tandem (200, 300L, 300lp, 330LT, 330LC) et le 330SC monoplace. Tous sont des trains classiques. Essai Aviation et Pilote 550 et AOPA Pilot 6/2019.

EXTRA FLUGZEUGPRODUKTIONS - UND VERTRIEBS - GMBH Schwarze Heide 21 • 46569 Huenxe • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)2858-9137-0
extraaircraft@extraaircraft.com • www.extraaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
667	950	10,70	8,00	171	Lycoming AEIO-540-L1B5	300	2	408	315	102	-	-	-	-	-	-

300LP



EXTRA FLUGZEUGPRODUKTION

Le NG représente la prochaine étape dans la tradition de plus de 30 ans d'Extra Aircraft et a été exposé à AirVenture 2019. Le NG propose, comme première dans l'histoire de l'aviation de vol, un cadre de base rigide tout en carbone (monocoque en carbone) et selon Extra, il symbolise un bond en avant en offrant une belle silhouette et aussi un cockpit ergonomique avancé. L'aérodynamisme amélioré permet un degré encore plus élevé de manœuvrabilité et de précision tout en faisant de l'Extra NG un avion «vraiment rapide». Le NG est équipé de deux sièges en composite. MTOW : 959 kg/2.094 lbs (normal. Cat.), 820 kg/1.808 lbs (Acro). Moteur : Lycoming AEIO-580-B1A, 315 ch, moteur 6 cylindres.

EXTRA FLUGZEUGPRODUKTIONS - UND VERTRIEBS - GMBH Schwarze Heide 21 • 46569 Huenxe • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)2858-9137-0
extraaircraft@extraaircraft.com • www.extraaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
635	950	10,94	8,30	196	Lycoming	315	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-



EXTRA NG

FARADAIR

La société britannique Faradair développe un concept d'avion hybride-électrique appelé BEHA. Fondée en 2014, l'entreprise développe le BEHA en collaboration avec l'université de Swansea. Il s'agit d'une conception clean-sheet spécifiquement configurée pour le vol hybride-électrique. Il devrait passer d'une configuration de 18 passagers à un cargo en seulement 15 minutes. Cet avion de banlieue se caractérise par une conception à ailes caissonnées et par un ventilateur caréné à l'extrémité du fuselage. Il devrait être propulsé par 2 moteurs hybrides Faradair H600 d'une puissance totale pouvant atteindre 1000KW.

FARADAIR AEROSPACE LIMITED Duxford Airfield • Cambridge CB23 4QR • South Cambridgeshire • ROYAUME-UNI • Tél : +44 1285 700 811
info@faradair.com • www.faradair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	2	-	1000 Hp	-	-	370	-	-	-	-	-	-	-	-



BEHA M1H

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

Flight Design est entré dans une nouvelle ère en 2019 avec l'introduction de la série F. Le nouvel avion est fabriqué à partir de carbone pré-impregné et développé pour la nouvelle classe UL-LSA et FAR-23 / CS23 pour VFR, NVFR et l'IFR. En décembre 2021, le F2 est un avion certifié EASA CS-23. Le F2-CS23 est un avion moderne à 2 sièges intégrant de nombreux nouveaux concepts et apporte confort et facilité d'emploi aux propriétaires privés et aux écoles de pilotage. La série F offre plus d'espace de cabine, de performances, de résistance au décrochage/vrille et d'autres caractéristiques de sécurité uniques. Moteur: Rotax 912isc, 915is. AOPA Pilot 1/2021.



FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION GMBH Bertha-Benz-Str. 4 • 64625 Bensheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)36920 75301-0, Fax : +49 (0)3578 37335 69
info@flightdesign.com • www.flightdesign.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
410	650	11,1	9,87	130	Rotax 912iSc	100	2	-	245	-	-	-	-	€ 215	-	-



F2 CS-23

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

Lors de l'AERO 2022, Flight Design a dévoilé ses plans pour tester en vol en 2023, la version à hydrogène d'un F2 modifié. L'étude conceptuelle F2eH (Hydrogène) présentée ressemble à son prédécesseur, le F2e. Le projet HYFly est un programme de développement technologique co-initié par Lift Air, l'actionnaire principal de Flight Design. Le F2e (électrique) et le F2eH (hydrogène) ne sont que des variantes de la série F. À côté de la maquette de l'HYfly était exposé un réservoir d'hydrogène en forme de boule en fibre de carbone mesurant 700 mm (27,5 pouces) de diamètre. Il peut contenir 7kg d'hydrogène gazeux sous pression. L'entreprise estime qu'un avion fonctionnant sur batteries ou à l'hydrogène devrait avoir une endurance minimale d'au moins 2 h, ce que le F2eH devrait atteindre dans quelques années.



FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION GMBH Bertha-Benz-Str. 4 • 64625 Bensheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)36920 75301-0, Fax : +49 (0)3578 37335 69
info@flightdesign.com • www.flightdesign.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



F2EH

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

Le F4 est le quadriplace de la série F et combine de grandes performances, une charge utile élevée, des caractéristiques de sécurité de pointe et un prix abordable. Le F4 est équipé d'une avionique Garmin, d'un pilote automatique et d'un système de parachute de secours pour avion. Tous les avions équipés de moteurs à injection Rotax sont livrés en standard avec une compensation de CO2 jusqu'au premier TBO. Moteur : Rotax 915iS.



FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION GMBH Bertha-Benz-Str. 4 • 64625 Bensheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)36920 75301-0, Fax : +49 (0)3578 37335 69
info@flightdesign.com • www.flightdesign.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
620	1100	11,2	9,28	195	Rotax 915iS	142	4	290	270	105	6	25	CS	€ 286 000	-	-



F4

GAME AEROSPACE

Game Composites, installée en Arkansas, a construit le premier appareil de voltige certifié EASA et FAA depuis 2011. C'est Philipp Steinbach, le champion allemand, qui a dessiné ce biplace carbone résistant à +/- 10 g. Il se fait aussi avion de voyage jusqu'à 1000 miles nautiques, emportant jusqu'à 83 gallons de carburant. La VNE ne peut être dépassée avec les déflecteurs d'aileron en position haute. Lycoming AEIO-580/303 ch. Essai AOPA Pilot 4/2017.

GAME AEROSPACE 3201 SW I Street • Bentonville 72712 • AR • USA • Tél : +1 4797154942

support@game.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
585	880	11,3	7,70	311	Lycoming AEIO580	303	2	-	370	103	-	-	-	\$ 400 000	-	-

GB1 GAMEBIRD



GOGETAIR AIRCRAFT

Cet avion a été initialement développé par la C2P, une société slovène de développement de produits. Depuis 2020, il est entièrement en carbone, à 2 et + de 2 places, il porte la marque Gogetair. Ce G750 est similaire à l'UL Shark biplace en tandem. Il partage les surfaces d'aile et de queue avec le Shark. L'avion est principalement propulsé par le moteur Rotax 914 turbo (MTOW 750 kg) et c'est un 2+2 places. La version UL de l'avion est appelée G600 UL/LSA (MTOM 600kg). Il est presque identique à la version G750-Turbo, mais utilise un moteur Rotax 912ULS de 100HP pour seulement un biplace. La production a débuté en 2015. Moteurs : Rotax 912IS, 914, 915IS

GOGETAIR D.O.O. Zice 107 • 3215 Loce • SLOVENIE • Tél : +386 41 669766

info@gogetair-aircraft.com • www.gogetair-aircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
415	750	-	9,69	126	Rotax 914	114	2+2	-	256	65	5	-	-	-	-	-

G750



GROB AEROSPACE/GROB AIRCRAFT

Malgré un mauvais passage en 2008, Grob a repris sa production en avril 2009. Ce constructeur allemand a débuté par la construction de planeurs et motoplans en composite. Entre temps il a également produit un Jet. Le G115, qui a évolué en G120, est un appareil de voltige ailes basses tout composite utilisé pour l'entraînement de nombreuses armées dans le monde. Certifié JAR 23, l'appareil a également gagné une notoriété parmi les pilotes civils. Les données sont celles du GA 115. Moteur : Rolls Royce Allison M250.

GROB AIRCRAFT Lettenbachstrasse 9 • 86874 Tussenhausen-Mattsies • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8268 / 99 80, Fax : +49 (0)8268 / 99 81 14
sales@grob-aircraft.com • www.grob-aircraft.eu

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	1515	12,21	10,00	150	RR Allison M250	380	2	430	370	105	15	-	-	-	-	-

G 120 TP



GUANYI AERO

Le projet du monomoteur 4 places GA20 du Chinois Guanyi Aviation est présenté en 2016, a été récemment certifié par les autorités chinoises et l'entreprise prévoit d'étendre sa gamme au GA15. Ce dernier, un bimoteur, possède le même fuselage en composite. Une autre version est à l'étude, avec une envergure de 20 m abritant quelque 800 litres de carburant pour des vols durant jusqu'à 40heures.

GUANYI AERO CO.LIMITED GUANYI AVIATION Building C, No. 888 Huanhu West Second Road, • 201306 Lingang New Area, Shanghai Pilot Free T • CHINE • Tél : +86 21 6819 2228, Fax : +86 21 6819 2268
info@guanyiaero.com • www.guanyiaero.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
950	1400	-	9,35	240	-	270	4	-	280	92	5,5	-	-	-	-	-

GA15



GUANYI AERO

La société chinoise Guanyi Aero, créée en 2009, déploie d'abord son activité aéronautique en tant que sous-traitant pour des marques prestigieuses, tout en développant ses propres projets pour l'aviation civile (ou General Aviation qui a inspiré leur nom Guanyi Aviation), dont cet appareil GA20 depuis 2016. Le quatre places tout composite au train fixe vise le marché de la formation, du tourisme et du voyage d'affaires. Il est prévu de délocaliser la production principalement en France et aux USA et de se conformer aux certifications locales et internationales (CAAC, FAA et EASA). Ce serait le premier avion du genre complètement «made in China». Motorisations possibles : Lycoming O-320 (160 ch) ou IO-360 (180-200 ch) et Continental Diesel CD-155.

GUANYI AERO CO.LIMITED GUANYI AVIATION Building C, No. 888 Huanhu West Second Road, • 201306 Lingang New Area, Shanghai Pilot Free T • CHINE • Tél : +86 21 6819 2228, Fax : +86 21 6819 2268
info@guanyiaero.com • www.guanyiaero.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
680	1080	-	9,4	80	Lycoming O-320	160	4	-	265	92	3,4	-	-	-	-	-

GA20



AVIONS CERTIFIÉS

HEART AEROSPACE

La start-up suédoise Heart Aerospace développe un avion entièrement électrique conçu pour les trajets courts pas réalisables économiquement pour l'aviation générale. L'ES-19 est un avion entièrement électrique de 19 passagers, qui, selon la société, aura une autonomie maximale de 400 km (250 miles) et une MTOW de 19 000 lb (8.618 kg) dans sa première version. Ce chiffre devrait augmenter en fonction des progrès technologiques des batteries. L'entreprise affirme que son moteur électrique est environ 20 fois moins cher que le moteur d'un turbopropulseur classique de même taille, et que les coûts de maintenance sont plus de 100 fois inférieurs.

HEART AEROSPACE Fredsflottiljens Väg 19 • 41746 Göteborg • Sweden • SUEDE • Tél : +46 650 880
7339, Fax : +46 709141188
info@heartaerospace.com • <https://heartaerospace.com/>

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	8618	-	-	-	4	-	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ES-19



HONDAJET

Le Hondajet HA-420 est le premier avion développé par la Honda Aircraft Company. Le Honda Jet a été officiellement fait ses débuts à Airventure 2005 et est entré dans la production en série en 2015/16. Le Hondajet est un monoplan à aile basse, avec un fuselage principalement composite et des ailes en aluminium. L'avion est propulsé par deux turbopropulseurs HF-120 GE Honda Engines GE Honda monté sur les pylônes sur l'aile. Honda propose 2 modèles différents: l'élite Hondajet II et l'échelon HondaJet. Le HA-420 est certifié FAA et EASA. Voir Aviation et Pilote 566 et AOPA Pilot Turbine édition 3/2020.

HONDA AIRCRAFT COMPANY, INC 6430 Ballinger Rd • Greensboro, NC 27410 • North Carolina • USA •
Tél : +1 336-662-0246, Fax : +1 336-662-0249
media@haci.honda.com • <http://hondajet.honda.com/>

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	4173	-	12,15	-	2x GE-Honda HF120	3025	7	-	777	-	20,2	-	-	€ 4 500 000	-	-

HA-420 HONDAJET



ISSOIRE AVIATION

En 1992, Philippe Moniot dessine cet appareil qui volera en 1995. Construit en carbone/Epoxy l'APM 20 est certifié JAR en 1999. C'est donc le tout premier avion tout carbone certifié. Il est motorisé par un Rotax 912A2 de 80 ch.

APM ISSOIRE AVIATION ZA la Bechade, BP1 Aerodrome Issoire-Le Brox • 63500 Issoire • FRANCE • Tél :
+33 (0)4 73 89 01 54, Fax : +33 (0)4 73 89 54 59
isabelle.moniot@apm20lionceau.com • www.apm.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
415	655	9,50	8,60	65	Rotax 912A2	80	2	250	210	78	3,40	15	-	-	-	-

APM 20 LIONCEAU



ISSOIRE AVIATION

Dérivé du Lionceau, le Lion APM 30 est le premier 3 places homologué selon les normes européennes CS-VLA normalement réservées aux biplaces. La taille est identique à celle du biplace et c'est presque le même moteur aussi. La configuration intérieure est parfaite pour former deux élèves pilotes en même temps, permettant de voir ses propres actions et réactions au travers de celles du prof et de l'autre élève. Un Rotax 912S de 100 ch motorise le fauve.

APM ISSOIRE AVIATION ZA la Bechade, BP1 Aerodrome Issoire-Le Brox • 63500 Issoire • FRANCE • Tél :
+33 (0)4 73 89 01 54, Fax : +33 (0)4 73 89 54 59
isabelle.moniot@apm20lionceau.com • www.apm.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
430	750	9,5	8,60	69	Rotax 912S	100	3	265	210	81	4,5	17	CS	-	-	-

APM 30 LION



ISSOIRE AVIATION

Simba est le nom de cet avion qui vole depuis 2009 et, à l'origine, doté d'un Continenta IOF-240. En 2017, c'est un Rotax 915iS qu'adopte le Simba qui devient APM 41. Le gros chat de 4 places perpétue ainsi la fertile espèce après le Lionceau biplace et le Lion triplace. Le Rotax, plus sobre, le fait voler plus vite et plus loin, soit 7 heures de vol sur 1600 km.

APM ISSOIRE AVIATION ZA la Bechade, BP1 Aerodrome Issoire-Le Brox • 63500 Issoire • FRANCE • Tél :
+33 (0)4 73 89 01 54, Fax : +33 (0)4 73 89 54 59
isabelle.moniot@apm20lionceau.com • www.apm.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
530	985	9,13	8,62	2x77	Rotax 915iS	143	4	-	280	94	-	31	-	-	-	-

APM 41 SIMBA



KAI

Le KC-100 est un monomoteur ailes basses quadriplace. Il ressemble au Cirrus SR22 comme un jumeau. Des versions homologuées FAA et EASA sont prévues. Le Naraon revendique un gain de 10 % de carburant comparé à ses concurrents (grâce au moteur TIOF-550 double FADEC de Continental Aerospace Technologies) Autonomie de 1000 miles nautiques et 210 kt de vitesse maxi. Pas d'indications à l'heure actuelle que des ventes à l'export seront réalisées.

KAI - KOREA AEROSPACE INDUSTRIES LTD 78 Gongdan 1-ro, Sanam-myeon • Sacheon, • Gyeong-sangnam-do • COREE DU SUD • Tél : +82 055-851-1000, Fax : +82 055-851-1004
koreaero_lr@koreaero.com • www.koreaero.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1100	1600	-	11,37	-	Continental TIOF-550-K	315	4	450	390	-	-	-	-	\$ 575 000	-	-

KC-100 NARAON



LIAONING GENERAL AVIATION ACADEMY

Le RX4E est un avion électrique Chinois, fabriqué par Liaoning Ruixiang General Aircraft Manufacturing Co., Ltd., et certifié conformément à la partie 23 du Règlement de l'aviation civile chinoise. L'aéronef composite de 4 places dispose d'une aile haute en porte-à-faux. Trois portes permettent un accès facile aux sièges avant et arrière et il y a une porte d'accès à bagages sur le côté droit du fuselage. Données de performance publiées: 1200 kg MTOM, puissance du moteur 140 kW, vitesse de croisière (200 km/h), endurance 1,5 heures, plage de 300 km. Capacité de la batterie 70kWh. Le premier vol a eu lieu le 28 octobre 2019. Essai e flight-journal 2/2023+1/2024 et Aviation et Pilote 617.

LIAONING GENERAL AVIATION ACADEMY (LGAA) SHENYANG AEROSPACE UNIVERSITY PO Box 485, No. 37 Daoyi South Avenue, • 110136 Shenbei New Area, Shenyang • CHINE • Tél : +86 (0)24 88 795072, Fax : +86 (0)24 89 72 8690
rgac@rgac.net.cn • www.rgac.net.cn

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	1200	13	13,5		-	140kw	4	290	215	100	-	-	-	-	-	-

RX4E



LIGHT WING

Cette société date de 2000, mais son concepteur suisse, Hans Gygax, est dans le monde de l'ULM depuis bien plus longtemps. L'AC4 a été présenté pour la première fois à l'AERO 2013 dans sa forme définitive. AC4 utilise un seul tube d'aluminium de grand diamètre comme poutre de queue. Ses surfaces de levage sont recouvertes de tissu. L'AC4 a été conçu pour se conformer non seulement aux règlements de la Suisse et de l'EASA, mais aussi à la classe LSA américaine. L'AC4 est équipé de deux sièges et d'un grand coffre à bagages. Depuis fin 2021, il existe également en version européenne UL (appelée AC4-UL) avec une masse maximale de 600kg. Moteur : Rotax 912iS.

LIGHT WING AG AIRCRAFT Riedenmatt 1 • CH-6370 Stans • SUISSE • Tél : +41 (0)41 / 611 0585, Fax : +41 (0)41 / 610 70 47
info@lightwing.ch • www.lightwing.ch

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
386	600	12,7	9,57	90	Rotax 912iS/915	-	2	210	176	82	4,5	11	-	-	-	-

AC4/GT CS-LSA



MAGNAGHI AERONAUTICA

Une des rares machines qui, ces dernières années, a réussi le passage de la classe ULM à l'aviation générale. Cet aile haute à empennage en T et disposition tandem est fabriqué essentiellement en carbone. Certifié FAR 23, il s'adresse à des clients institutionnels pour les missions d'observations et de mesures. Il existe en version ULM LSA, kit, certifiée VLA ainsi qu'à train rentrant. Moteurs : Rotax 912 S et iSc.

MAGNAGHI AERONAUTICA S.P.A. Galileo Ferraris, 76 • 80142 Napoli • ITALIE • Tél : +39 081 5977111, Fax : +39 081 7340648
info@magnaghiaeronautica.it • www.skyarrow.it

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
380	650	13,44	9,60	70	Rotax 912	100	2	213	200	68	4,06	-	-	€ 110 000	-	-

SKY ARROW TCNS



MAGNIX TECHNOLOGIES PTY LTD

L'eBeaver est la deuxième plateforme d'essai du fabricant australo-américain de moteurs électriques MagniX Technologies Pty Ltd. Cette plateforme est basée sur un avion des années 1950 et 1960 sur le DHC-2 de Havilland Beaver à six places. La version amphibie avec flotteurs pour les décollages sur l'eau, qui nécessite une puissance de démarrage élevée, est utilisée spécifiquement avec les moteurs électriques MagniX et diverses configurations de batteries. Le 10 décembre 2019, l'eBeaver a volé pour la première fois avec un système de propulsion magni500 de 750 chevaux (560 kW).

MAGNIX TECHNOLOGIES PTY LTD 3301 Seaway Blvd Suite 130 • Everett WA 98203 • USA • Tél : +1 2063048129
info@magnix.aero • www.magnix.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
	2313	23,2	14,63		magni500	750			143				-	-	-	-

EBEAVER



MAGNIX TECHNOLOGIES PTY LTD

L'eCaravan 208 MagniX est un véhicule de test du spécialiste australo-américain des moteurs électriques MagniX et de la société d'ingénierie américaine Aerotec, qui utilisent cet avion pour tester différentes configurations de moteurs électriques et de batteries. La base, comme son nom l'indique, est un Cessna Caravan 208, c'est pourquoi cette intéressante plateforme de test est présentée ici. Les séries de tests sur ce lourd multiplace devraient aider à préparer la voie aux e-commuters du futur.

MAGNIX TECHNOLOGIES PTY LTD 3301 Seaway Blvd Suite 130 • Everett WA 98203 • USA • Tél : +1 2063048129
 info@magnix.aero • www.magnix.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
					magni500	750								-	-	-

ECARAVAN 208 MAGNIX



MAHINDRA AEROSTRUCTURES PVT LTD

L'Airvan 10 (pour 10 places pilote compris) de Mahindra est un turbo prop développant 450 ch fabriqué par Rolls Royce. Les passagers profiteront au moins du même confort qu'à bord d'un Airvan 8, sinon plus, grâce à la puissance accrue, à la capacité d'emport augmentée et à la technologie embarquée du 10 places. Configuré en cargo, l'appareil offre les accès nécessaires au chargement/déchargement. Capable de 550 nm avec une heure de réserve IFR, 1043 kg embarqués (+ 272 kg en cargo), motorisé par le Rolls Royce 250-B17/F2. Après avoir rencontré un certain succès les deux versions de l'AirVan sont actuellement en arrêt de production.

MAHINDRA AEROSTRUCTURES PVT LTD 251(P), 252 to 264, 265(P) Narsapura Industrial Area • Narsapura Hobli, Kolar Taluk 563 133 • Karnataka • INDE • Tél : +91 8152280510, Fax : +91 8152280510
 aircraft.sales@mahindraaerospace.com • www.mahindraaerospace.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	2155	-	12.4	580	Rolls Royce Model 250-B17/F2	450	10	290	280	-	-	-	-	-	-	-

AIRVAN 10



MAULE AIR

Avec une motorisation de 235 ch à 260 ch, ces modèles sont rapides et gardent leur configuration STOL. Un ravissement pour les amateurs de vol montagne ! Là aussi trains tricycles et classiques sont disponibles ainsi qu'une version amphibie. AOPA Pilot 11/203

MAULE AIR INC 2099 GA Highway 133 South, Lake Maule • Moultrie GA 31768 • USA • Tél : +1 229 / 985 2045, Fax : +1 229 / 890 2402
 sales@mauleairinc.com • www.mauleairinc.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
	1134						4	271	232				-	\$ 345 000	-	-

M-7



MAULE AIR

Maule Air a été créée aux USA en 1983 pour produire les solides M-5 Lunar Rocket et M-7 Super Rocket. Démontrant d'indéniables qualités STOL, l'appareil est construit en tubes et toiles couvrant un fuselage métal, et une peau métal recouvre l'aile à deux longerons. La gamme est constituée des Maule MX-7/M-7 et M9. La série M9 décline 3 machines de 3 motorisations de 235 à 260 ch à carburateur ou à injection d'essence. Pour l'AirVenture 2009, Maule exposa un modèle adoptant le moteur diesel français à refroidissement par air SMA. Le M9 apporte des renforts de la structure des ailes et du fuselage ainsi qu'à l'atterrisseur, portant son poids à 2 800 livres soit 300 de plus que le M7 et sa capacité d'emport s'élève à 1 100 lbs pour la même cabine modulaire que le M7 convenant à 4 passagers et leurs bagages.

MAULE AIR INC 2099 GA Highway 133 South, Lake Maule • Moultrie GA 31768 • USA • Tél : +1 229 / 985 2045, Fax : +1 229 / 890 2402
 sales@mauleairinc.com • www.mauleairinc.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	1280	15,40	10,26	276	Lycoming AEIO-540-B4B5	235	5	257	245	65	7,62	-	-	\$ 360 000	-	-

M-9-235



MAULE AIR

La série de MX7 a fait le renom de Maule dans le domaine des avions STOL. Légers et robustes ils décollent en moins de 100 m et sont capables d'atterrir en moins de 250m. Trois modèles sont disponibles à la commande, avec des motorisations de 180 ch et un train classique ou tricycle.

MAULE AIR INC 2099 GA Highway 133 South, Lake Maule • Moultrie GA 31768 • USA • Tél : +1 229 / 985 2045, Fax : +1 229 / 890 2402
 sales@mauleairinc.com • www.mauleairinc.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
667	1134						4	271	223	65			-	\$ 317 000	-	-

MX7



METRO HOP



Bruno Mombriñe dirige l'équipe chargée de développer ce tout composite au curieux train d'atterrissage pour le compte de Metro Hop. L'appareil emportera 2 passagers à 400 km/h sur 160 km grâce à ses deux moteurs électriques alimentés par des batteries. Dans le presque silencieux Metro aérien les passagers seront dispensés des mouvements brusques lors du roulage grâce à ce train amorti par ressort armé. Les roues motorisées réduiraient de 60 m le roulage au décollage et assureraient les mouvements de l'avion au sol. Les chargements seraient facilités par le repliage des ailes. Voir «e-flight-journal» de février 2019.

METRO HOP P.O. Box 700 • Forestville, CA 95436 • USA • Tél : +1 707 838 2000

metrohopinfo@gmail.com • metrohop.aero/contact

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-

METRO HOP



MOONEY INTERNATIONAL

Mooney a rencontré des turbulences sérieuses ces dernières années. La production est actuellement suspendue, mais la production de pièces de rechange se poursuit. La gamme d'avions M20, qui se compose d'une cellule avec deux moteurs différents de 300 ch (aspiré en M20U et à double turbocompresseur en M20V) a encore de nombreux fidèles et a vendu un total de 11 000 avions au fil des ans. En 2016, un nouveau produit phare a été introduit, The Reclaimed Ultra, avec une toute première porte pilote et une cabine enveloppée composite. La série M20 de Mooney est tous des avions certifiés FAA Part-23. Voir Aviation et Pilote 530 et AOPA Pilot 1/2018

MOONEY INTERNATIONAL 165 Al Mooney Road North • Kerrville TX 78028 • USA • Tél : +1 830 896 6000

sales@mooney.com • www.mooney.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1009	1528	16,30	11,00	380	TCM TS10-550-G	280	4	470	355	-	6,35	-	-	\$ 599 500	-	-

M20V/U/ACCLAIM



MSW



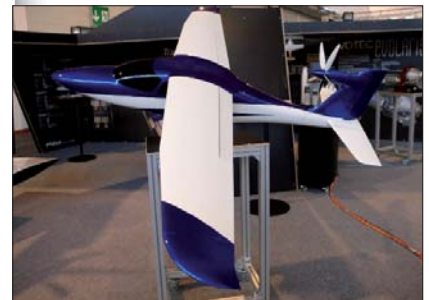
Le Traveler Hybrid est une idée d'Urs Villiger en Suisse, démontrant ainsi son intérêt ancien pour cette motorisation en aviation. Fixer le moteur en haut de la dérive fut rendu possible grâce au développement du Evolaris, motorisation compacte et puissante, construite à l'université des sciences appliquées de Berne. Le Traveler Hybrid reprend le fuselage, la queue et les ailes du Traveler TR 230, conçu antérieurement par Villiger et qui abritait un moteur à combustion intégré au fuselage. Propulsion électrique ou hybride possible.

MSW AVIATION Rigackerstrasse 24 • 5610 Wohlen • SUISSE • Tél : +41 (0)56 6221807, Fax : +41 (0)56 / 6110055

info@mswaviation.com • www.mswaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TRAVELLER HYBRID



NZAERO

10 places de transport et de travail considéré E STOL (pour Extremely Short Take Off and Landing), cet appareil n'oblige pas d'embarquer de copilote tout en étant IFR et certifié FAA en 2012 puis ICAO pour le transport de passagers d'un monomoteur. D'une construction très robuste permettant de décoller et d'atterrir sur des terrains rudimentaires en 224 m, cet XL 750 peut aussi embarquer bien plus que 2 tonnes dans des conditions très fortes. Maintenance réduite, première inspection de la cellule à 150 h.

NZAERO NZSKYDIVE LTD, 333 Airport Road • Hamilton 3282 • NOUVELLE-ZELANDE • Tél : +64 (0)7 843 6144, Fax : +64 (0)7 843 6134

sales@aerospace.co.nz • www.aerospace.co.nz

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1633	3402	28,34	12,8	1256	Pratt & Whitney PT6A-34	1049	6-18	315	259	107	5,2	192	-	-	-	-

P-750 XSTOL III



OTTO AVIATION

Le Celera 500L est devenu public au début 2021. Son design allongé, en forme d'œuf, est plus affirmé que le 500L et pourrait bien devenir l'avion de tourisme commercialement viable le plus économique. L'entreprise affirme qu'un prototype grandeur nature a effectué furtivement 31 vols d'essai réussis, en Californie. Otto Aviation affirme que l'avion a une vitesse de croisière maximale de 450 miles par heure, une autonomie de plus de 4 500 miles, une grande cabine debout et une économie de carburant de seulement 18 à 25 miles par gallon. Il dispose de six sièges de première classe et d'un cabinet de toilette. Il utilise un flux laminaire étendu sur l'ensemble de l'avion et est alimenté par un moteur diesel allemand de 500 ch fabriqué par RED. Le Red A03 est un V12 à refroidissement liquide. L'avion a un rapport de plané de 22:1 et la compagnie affirme qu'il peut planer jusqu'à 125 miles.

OTTO AVIATION GROUP LLC. 23675 Via Del Rio • Yorba Linda CA, 92887-2715 • USA • Tél : +1 714-692-8326

inquiries@ottoaviation.com • www.ottoaviation.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	RED A03	500	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-

CELERA 500L



AVIONS CERTIFIÉS

PATRIOT UA

Le LA 50 était un nouvel avion qui a fait ses débuts au salon Aero allemand et s'est décliné dans la version légère et plus spacieuse ANG-01. Le 5 places offre, selon le fabricant, des performances supérieures comprenant une autonomie de 3220 km et une endurance maximale de 11,5 heures. L'ANG-01, un avion composite à basse aile, est équipé d'un moteur Rotax 915iS, turbocompressé à intercooler. La largeur de la cabine de l'avion entièrement composé est de 1,35 mètre. train rétractable à fonctionnement hydraulique. Le projet est actuellement suspendu en raison de la guerre de l'Ukraine. Pour contacter, veuillez utiliser le numéro polonais +48797343727.

PATRIOT UA ul. Bohunskoho 26 • 07400 Kievskaya Oblast • UKRAINE • Tél : +380 (0)676588340, Fax : +380 (0)50 864-11-82
angaero@ukr.net • www.angpatriotua.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
350	950	11,28	9,78	245	Rotax 915iS	141	4+1	360	320	62	8,5	-	-	€ 150 000	€ 70 000	-



ANG-01

PIAGGIO AEROSPACE

Une nouveauté venue d'Italie : l'Avanti EVO de chez Piaggio Aerospace est la dernière version de leur P180 qui n'a cessé d'être amélioré depuis 1990. L'Avanti a toujours été un avion si spécial et si unique par ses lignes et l'aérodynamisme sophistiqué de son fuselage (il n'y a pas deux sections semblables sur toute la longueur de la machine), par l'allongement de son aile et la configuration en propulsion de ses moteurs. Un superbe fuselage qui contribue jusqu'à 20% à la portance totale. Les performances sont celles d'un jet approchant 400 kt mais la consommation de ses turboprop est 40% moindre. L'Avanti se décrit comme avion d'affaires exclusivement s'il reste toujours exploitable militairement. Une version MPA Multirole existe ainsi qu'une version drone (UAV – Unmanned Aircraft) appelée P1HH. Moteur : 2 Pratt & Whitney Canada PT6A. Il faut quand même dire que Piaggio cherche depuis deux ans un repreneur pour ses activités aéronautiques.

PIAGGIO AEROSPACE Viale Generale Disegna, 1 • 17038 Villanova d'Albenga • Savona • ITALIE • Tél : +39 (0)182 267911
marketing@piaggioaerospace.it • www.piaggioaerospace.it

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
3561	5489	-	14,3	1451	P&W Canada PT6A-66B	1700	1+6	860	745	-	-	378	-	-	-	-



AVANTI EVO

PILATUS

Le Pilatus PC-12 NG, certifié en monopilote, s'avère être un appareil aussi polyvalent que fiable et performant. Il s'impose sur le marché des appareils d'affaires à mono turbine de taille conséquente. Quelque 1 300 machines ont été livrées. Le PT6A-67P doté d'un jet peut franchir 1 560 miles nautiques à 30 000 ft croisant à 280 kt. Seulement 808 m de piste pour décoller à 50 ft et 558 m pour l'atterrissage. Essai Aviation et Pilote 592, AOPA Pilot Turbine Edition 2/2020

PILATUS FLUGZEUGWERKE AG Postfach 992 • 6371 Stans, Schweiz • SUISSE • Tél : +41 (0)41 619 65 80, Fax : +41 (0)41 619 92 30
info@pilatus-aircraft.com • www.pilatus-aircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
2986	4740	-	18,28	1530	Pratt & Whitney PT6A-67p	1200	9	-	519	124	9,75	-	-	-	-	-



PC-12 NG

PILATUS

Le PC-24 SVJ est un nouveau jet contrôlé par un seul pilote, associant la polyvalence d'un turboprop au volume d'une cabine de jet medium avec les performances d'un jet. Pilatus a ainsi créé une nouvelle catégorie de jet : les Super Versatile Jet. Le PC-24 croise jusqu'à 425 kt au niveau 300 et franchit 1800 miles nautiques en configuration 6 pax ou 1950 en 4 pax. Terrain en herbe ou piste courte (820 m) lui conviennent. Livrable depuis 2017. AOPA Pilot Turbine edition 8/2019.

PILATUS FLUGZEUGWERKE AG Postfach 992 • 6371 Stans, Schweiz • SUISSE • Tél : +41 (0)41 619 65 80, Fax : +41 (0)41 619 92 30
info@pilatus-aircraft.com • www.pilatus-aircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
4967	8005	-	17	3340	2 x Williams International FJ44-4A	2480	12	-	787	150	20,5	-	-	-	-	-



PC-24 SVJ

PIPER AIRCRAFT

De tous les Piper, solides et tout métal, l'Archer représente le plus petit modèle. 4 places à train fixe doté de 180ch pour 237 km/h. C'est le choix de nombreuses écoles de vol. Sa version de base intègre une instrumentation numérique. En 2014, une version DX Diesel dotée d'un Continental apparaît pour un supplément de 60 000 \$. Ce choix s'avère judicieux pour la formation et les grands trajets. Le potentiel moteur avant révision augmente jusqu'à 2 100h. Options : Lycoming O-360 ou Continental CD-155.

PIPER AIRCRAFT INC. 2926 Piper Drive • Vero Beach FL 32960 • USA • Tél : +1 772 567 4361

sales@piper.com • www.piper.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	1157	-	10,8	182	Lycoming O-360-A4M	180	4	-	237	-	-	-	FAR 23	\$ 238 000	-	-



ARCHER/DX

PIPER AIRCRAFT

M350

Le Piper présenté en 2015 est une nouvelle version de la gamme Mirage à pistons, pressurisée et dotée d'un écran G1000. Piper assure qu'il est unique sur ce marché. La version non pressurisée est le Matrix et reste disponible. Ce M350 peut voler automatiquement en toute sécurité jusqu'à des altitudes plus clémentes en cas de problème de pressurisation et de défaillance du pilote due au manque d'oxygène. Moteur Lycoming TIO-540-AE2A. Essai Aviation et Pilote 534



PIPER AIRCRAFT INC. 2926 Piper Drive • Vero Beach FL 32960 • USA • Tél : +1 772 567 4361

sales@piper.com • www.piper.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1383	1969	-	13,1	454	Lycoming TIO-540-AE	350	6	-	395	-	-	-	-	\$ 1 155 500	-	-

PIPER AIRCRAFT

M500

Le M500 apparaît en 2015 avec les M350 et M600. Un Garmin G1000 comme pour le Meridian équipe le M500 qui bénéficie ainsi de partie des prestations du G3000. Doté des 500 ch de poussée du P&W PT6A-42A, il croise à 482km/h sur 1852 km hors réserve. Comme le M350 encore, il reste au catalogue avec cette version améliorée. Le niveau FL 300 est sa limite d'altitude grâce à son P&W Canada PT6-42A. Essai Aviation et Pilote 548 et AOPA Pilot Turbine edition 7/2012



PIPER AIRCRAFT INC. 2926 Piper Drive • Vero Beach FL 32960 • USA • Tél : +1 772 567 4361

sales@piper.com • www.piper.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1559	2310	-	13,11	644	P&W PT6A-42A	500	6	-	482	-	-	-	-	\$ 2 264 250	-	-

PIPER AIRCRAFT

M600

Le M600 ressemble toujours un peu au méridien d'origine, mais Piper nous assure que cette conception est complètement nouvelle. Même moteur avec le P&W PT6A-42A mais avec plus de puissance: 600 ch au lieu de 500. Même avionique Garmin G3000 et une cabine similaire à celle du méridien. Les ailes sont repensées pour une charge de carburant accrue de 100 gallons supplémentaires. 260 kt en croisière et 1200 lb la capacité maximale. Le moteur P&W PT6A-42A évalué à 600 ch. C'est également l'un des premiers avions à présenter Garmin's Autoland. AOPA Pilot Turbine Edition 6/2015 Aviation et Pilote 569



PIPER AIRCRAFT INC. 2926 Piper Drive • Vero Beach FL 32960 • USA • Tél : +1 772 567 4361

sales@piper.com • www.piper.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1656	2772	-	13,2	984	P&W PT6A-42A	600	6	-	482	-	-	-	FAR 23	\$ 2 825 000	-	-

PIPER AIRCRAFT

M700 FURY

Ce serait d'après le constructeur Piper la machine la plus innovante de sa flotte. Le M600 ressemble encore un peu au Meridian d'origine mais Piper assure que ce design est totalement nouveau aussi. Même moteur avec le P&W PT6A-42A mais avec plus de puissance : 600 ch au lieu de 500. Même avionique Garmin G3000 et une cabine similaire à celle du Meridian. Les ailes sont redessinées pour un emport de fuel accru de 100 gallons supplémentaires. 260 kt en croisière et 1200 lbs de capacité maximale. Moteur P&W PT6A-42A taré à 600 ch. C'est également l'un des premiers appareils doté de l'Autoland de Garmin. Voir Aviation et Pilote 569



PIPER AIRCRAFT INC. 2926 Piper Drive • Vero Beach FL 32960 • USA • Tél : +1 772 567 4361

sales@piper.com • www.piper.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1692	2722	-	13,2	984	P&W PT6A-52	700	6	557	-	114	-	-	FAR 23	\$ 4 100 000	-	-

PIPER AIRCRAFT

PILOT 100 100i

Piper Aircraft a introduit en avril 2019 un nouvel avion d'entraîneur basé à PA-28 appelé Pilot 100 / 100i. Le PILOT 100 est VFR uniquement et le PILOT 100i la version IFR. Les avions PILOT 100 sont métalliques dans la tradition Piper, avec un intérieur de base, et ont été conçus pour offrir un avion école au meilleur prix. Le pilote 100 est un biplace, avec une option de troisième siège. Il est équipé du G3X Touch de Garmin, du pilote automatique GFC500 d'un GNX 375. EASA et FAA. MOTEUR: Lycoming IO-360 B4A 180hp. Voir AOPA Pilot 12/2019.



PIPER AIRCRAFT INC. 2926 Piper Drive • Vero Beach FL 32960 • USA • Tél : +1 772 567 4361

sales@piper.com • www.piper.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	Continental IO-370-D3A	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 298 900	-	-

AVIONS CERTIFIÉS

PIPER AIRCRAFT

Le Piper Seminole reste l'un des meilleurs multi-moteur de formation du marché. Après des décennies de service, il est devenu une référence qu'élèves et instructeurs apprécient. Le Seminole intègre une construction métal conçue pour faciliter la maintenance et préserver sa cote vis-à-vis d'une concurrence plus récente. Un Garmin G1000 Nxi est installé par défaut. Moteurs : Lycoming O-360-A1H6. Voir Aviation et Pilote 541

PIPER AIRCRAFT INC. 2926 Piper Drive • Vero Beach FL 32960 • USA • Tél : +1 772 567 4361

sales@piper.com • www.piper.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1724		11,8	409		2x Lycoming O-360-A1H6	180	4		300					-	-	-

SEMINOLE



PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

C'est à Aero 2012 que ce Pipistrel Panthera est apparu. Ce quadriplace à train d'atterrissage entièrement composite et rétractable est capable de naviguer à 200 kt sur 1 000 milles nautiques tout en consommant 10,5 gallons américains par heure (39.5 l/h). Son moteur hybride fera place à un tout électrique pour une version à venir. L'équipement standard comprend un parachute balistique et un avionique Garmin. La certification PART-23 est encours, dirigée par Textron Aviation, qui a acquis Pipistrel en 2022. Moteur: Lycoming IO-540V Essai Aviation et Pilote 564 et AOPA PILOT 2/2021

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION Goriska cesta 50 a • 5270 Ajdovscina • SLOVENIE • Tél : +386 (0)5

/ 366 3873, Fax : +386 (0)5 / 366 1263

info@pipistrel-aircraft.com • www.pipistrel-aircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
680	1315	11,2	10,86	2x105	Lycoming IO-540V	235	4	376	366	111	7,9	38		\$ 518 000	-	-

PANTHERA



PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

Le constructeur slovène Pipistrel a lancé son premier avion d'entraînement entièrement électrique appelé WATTsUP en 2014 et l'a renommé Alpha Electro avant de devenir Velis Electro. Vol inaugural le 12 août 2014. Propulsé par un moteur électrique de 57,6 kW ; le système électrique est de 345 VDC. Les batteries sont à double redondance et sont remplaçables en quelques minutes ou chargées en moins d'une heure si elles sont complètement vides. Velis Electro a été conçu principalement pour la formation au pilotage, généralement effectuée à proximité des aéroports et des prises secteur. Avec une hélice spéciale, 13 % de l'énergie est régénérée à chaque approche de l'atterrissage. La portée Velis Electro est de 50 minutes + réserve. Pipistrel répond aux critères ULM et ASTM LSA, ainsi qu'aux normes de propulsion électrique avec cet avion. Moteur : Pipistrel E-811. Voir E-flight Journal 1/2021.

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION Goriska cesta 50 a • 5270 Ajdovscina • SLOVENIE • Tél : +386 (0)5

/ 366 3873, Fax : +386 (0)5 / 366 1263

info@pipistrel-aircraft.com • www.pipistrel-aircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
428	600	9,51	10,71	-	Pipistrel E-811	57,6 kW	2	182	-	84	-	-		-	-	-

VELIS ELECTRO



PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

Pipistrel affirme qu'il s'agit du plus avancé des biplaces EASA certifiés à prix abordable. Machine de loisir ou de formation, le Virus SW 121 est l'aboutissement de 20 ans de recherche aéro soit de vol à voile et de chasse, pour optimiser l'énergie. Les formes sont si nettes que la moindre des motorisations suffirait au Virus, qui donc réduit nuisances sonores et consommation. Homologué VFR et vol de nuit, capable de sortir des vrilles intentionnelles aux tests, il assure aussi le remorquage. Le seul à être certifié, équipé d'auto-pilote et dont les aéro freins ont aussi satisfait les tests. Apte à la formation PPL ou à d'autres vols commerciaux.

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION Goriska cesta 50 a • 5270 Ajdovscina • SLOVENIE • Tél : +386 (0)5

/ 366 3873, Fax : +386 (0)5 / 366 1263

info@pipistrel-aircraft.com • www.pipistrel-aircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
349	600	9,51	10,70	100	Rotax 912S3	100	2		81	-	-	-		€ 162 000	-	-

VIRUS SW 121



ROBIN NEW AIRCRAFT

Le DR400 est le chaval de trait des aéroclubs européens. Les modèles se déclinent en 2+2 jusqu'au quatre places. Le DR 400 propose une verrière sur rails et des motorisations de 118 à 180 ch Lycoming. Le nouveau-venu est appelé EcoFlyer et il est doté d'un Centurion de 155 ch Diesel. Ce DR400/500 est équipé d'une verrière glissante et il est fabriqué en bois comme les autres produits Robin. Le DR 401, lui, représente la nouvelle génération du DR 400 à l'AERO 2016. Tous les modèles utilisent des Lycoming 118 à 180 ch de . Un nouveau, l'Ecoflyer, est motorisé par un Centurion Diesel de 135 ou 155 ch. De plus, Robin a annoncé une version Rotax et une version turbine (Aerotech) Lors du salon AERO 2023. Voir Aviation et Pilote n°591+547

ROBIN NEW AIRCRAFT/CEAPR 1 route de Troyes • 21121 Darois • FRANCE • Tél : +33 (0)3 80 35 25 22

info@robin-aircraft.com • www.robin-aircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
592	1100	-	8,72	110	Lycoming	115-180	4	-	230-250	-	-	-		-	-	-

DR 401



SEEKER AIRCRAFT

Seeker Aircraft du Nouveau Mexique construit cet appareil léger d'observation sous licence aux USA. Auparavant, le Seeker SB7L-360A2 était fabriqué exclusivement en Australie. Aujourd'hui, il est coproduit par Erickson également pour les USA depuis Portland. Appareil original et économique, cet aile fixe peut remplacer l'hélicoptère pour la surveillance grâce à sa capacité à opérer depuis des terrains courts. La motorisation en propulsif est située derrière le cockpit aux larges baies. Moteur Lycoming IO-360.

SEEKER AIRCRAFT, INC P.O. Box 25844 • Albuquerque NM 87125 • USA • Tél : +1 505-341-7285, Fax : +1 505-342-7388
info@seekeraircraft.com • www.seekeraircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	980	14	11,2	170	Lycoming IO-360	-	-	-	210	88	-	-	-	-	-	-



SEEKER SB7L

SMARTFLYER

Le smartflyer est «proof of concept» d'un avion hybride électrique à quatre places pour l'aviation générale suisse. Le smartflyer fonctionne de manière purement électrique au décollage et à l'atterrissage ; en croisière, un prolongateur d'autonomie thermique recharge les batteries. L'autonomie de cet avion est censée être de plus de 800 km. La propulsion du smartflyer est assurée par un moteur électrique en configuration tracteur situé au sommet de la dérive. Le premier vol du smartflyer est prévu pour la fin de l'année 2023. Puissance T/O 160kW, prolongateur d'autonomie Rotax 914 + générateur Yasa.

SMARTFLYER Schlachthausstrasse 15 • 2540 Grenchen • Schweiz • SUISSE • Tél : +41 (0)32 558 72 73

info@smartflyer.ch • www.smartflyer.ch

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1000	1400	-	12	80	SP 260D	217 PS	4	295	222	107	2,5	20	CS	-	-	-



SMARTFLYER

SOFTEX AERO

Le V 24/L bimoteur de Softex Aero est un quatre places ukrainien tout composite dévoilé lors de l'AERO 2014. Le V24 d'alors était équipé de deux Lycoming IO-320 en propulsif fixés sur l'extrados des ailes. Le V 24/L propose des Rotax 912ULS de 100 ch. De grandes portes permettent d'accéder à une cabine luxueuse. Le bimoteur croiserait à 270 km/h. En option : le Lycoming IO-320 ou le Rotax 912 S.

SOFTEX AERO 148 Kievskaya • 07400 Brovary • Kiev • UKRAINE • Tél : +380 (0)44.579.90.88, Fax : +380 (0)44.579.90.66
office@softex.aero • www.softex.aero

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
810	1300	11,74	11,18	260	Rotax 912S2	100	4	250	195	102	-	40	-	-	-	-



V 24/L

STRATOS AIRCRAFT

Le projet a été annoncé en 2008 et une maquette de la cabine a été présentée en 2009. Le premier vol d'un avion concept a été réalisé le 21 novembre 2016. Stratos Aircraft a redessiné son jet monomoteur 714 entièrement en composite, pour en créer le 716, une version plus longue avec une cabine plus grande et plus confortable divulguée début 2019. Le 716X est la version expérimentale et le 716 la version certifiée. L'avion monomoteur offrait initialement des sièges pour 4 personnes (mod. 714) et plus tard 6 personnes (mod. 716X), une portée de 1500 NM, et une vitesse de croisière de 400 kt. Le Stratos 714 peut atteindre Mach 0,7 en croisière, tout en ayant une vitesse d'approche comparable à celle des monomoteurs à pistons. L'entreprise travaille maintenant sur la certification. Le vol inaugural a eu lieu en juillet 2020. Le Stratos est propulsé par une seule turbine Pratt & Whitney Canada JT15D-5.

STRATOS AIRCRAFT 253 SE Franklin Street • Redmond 97756 • oregon • USA • Tél : +1 541.330.0714

info@stratosaircraft.com • stratosaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
2284	-	-	12,34	1,188	P&WC PW535E	-	6	744	590	-	-	-	-	-	-	-



STRATOS 716/X

TECNAM

Le P-Mentor de Tecnam est spécialement conçu pour la formation des pilotes et la formation au vol aux instruments. Le certificat de type a été délivré le 7 avril 2022. Le P-Mentor est équipé d'une hélice à pas variable, d'avionique Garmin G3X Touch avec pilote automatique, d'un système de parachute et d'un levier de simulation de train d'atterrissage rétractable. Bien qu'il présente des similitudes avec des conceptions antérieures telles que le P2002, l'aile est considérée comme un développement complètement nouveau. Le P-Mentor est le premier aéronef certifié capable de vol IFR avec le Rotax 912 iSc. Voir Aviation et Pilote N°591 et AOPA Pilot 9/2023.



TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE TECNAM SRL Via Maiorise, • 81043 Capua • ITALIE • Tél : +39 0823 622297, Fax : +39 0823 622899
info@tecnam.com • www.tecnam.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
435	720	-	9,0	130	Rotax 912iSc3	100	2	217	-	-	-	-	-	-	-	-



P-MENTOR

AVIONS CERTIFIÉS

TECNAM

C'est ici la version P2002 JF du Tecnam Sierra. Le Sierra JF est un biplace ailes basses monomoteur au train tricycle. Tecnam communique sur la dimension ludique de ce tout métal qui inviterait ses occupants à regarder la beauté du monde derrière le plexi et l'élégance du plastique dans l'habitacle et/ou à piloter avec «style». Cette machine certifiée CS-VLA a convaincu de nombreuses écoles de pilotage. L'EASA a aussi homologué le P2002 JF, piloté seulement avec les mains via son manche à balai et ses commandes adaptés pour la formation de pilotes handicapés des membres inférieurs. Moteur Rotax 912 S2/S3.



P2002JF MKII

TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE TECNAM SRL Via Maiorise, • 81043 Capua • ITALIE • Tél : +39 0823 622297 , Fax : +39 0823 622899
info@tecnam.com • www.tecnam.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
380	620	11,5	8,6	2 x 50	Rotax 912S3	100	2	250	226	72	4,6	-	JAR VLA	€ 145 000	-	-

TECNAM

A l'AERO 2017, Tecnam a dévoilé une réactualisation de son best-seller P2006T Twin. Plus de 200 exemplaires sont en exploitation dans le monde. Le P2006T Twin Mk2 diminue les coûts d'entretien et d'exploitation grâce au Rotax à injection 912 iSC et propose nombre d'améliorations comme un Garmin G1000 Nxi NG en instrumentation et un confort accru pour les passagers. Voir AOPA Pilot 9/2023.



P2006 T MK2

TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE TECNAM SRL Via Maiorise, • 81043 Capua • ITALIE • Tél : +39 0823 622297 , Fax : +39 0823 622899
info@tecnam.com • www.tecnam.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	2 x Rotax 912iSC	2 x 100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TECNAM

Le Tecnam P2010 est un aéronef à fuselage composite de quatre places avec des ailes et un empennage en métal. En 2017, la version Mk 2 a été introduite, ajoutant un moteur à injection de carburant Lycoming IO-390, une hélice à pas variable, un cockpit Garmin G1000 Nxi et d'autres améliorations. En 2020, un moteur Diesel a été introduit, le Continental CD-170. Certifié EASA CS23 et FAA Part 23. En février 2022, le Tecnam P2010 H3PS Hybride a effectué son vol inaugural. Le groupe motopropulseur est une combinaison d'un moteur électrique Rolls-Royce de 30 kW et d'un Rotax 915 iS. Voir Aviation et Pilote N°552 et N°572 et AOPA Pilot 9/2015



P2010 TWENTY TEN

TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE TECNAM SRL Via Maiorise, • 81043 Capua • ITALIE • Tél : +39 0823 622297 , Fax : +39 0823 622899
info@tecnam.com • www.tecnam.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	1160	13,9	10,30	240	Lyc. IO-360	180	4	260	246	85	5,1	34,6	FAR 23	-	-	-

TECNAM

Le P2012 de Tecnam est né comme un remplacement moderne de l'avion Cessna 402. Le P2012 Traveler, qui dispose de 9+2 places, est un avion de transport à ailes hautes, entièrement en métal, avec un train d'atterrissage fixe. Il est conçu pour un entretien facile et une exploitation de navette rentable. Le P2012 est propulsé par deux moteurs Lycoming TEO 540-C1A de 350 ch. Certifié par l'EASA et la FAA (CS23-FAR23). Une nouvelle version, équipée de moteurs Continental GTSIO-520, spécialement adaptée aux terrains courts, est également annoncée. AOPA Pilot 2/2022



P2012 TRAVELER

TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE TECNAM SRL Via Maiorise, • 81043 Capua • ITALIE • Tél : +39 0823 622297 , Fax : +39 0823 622899
info@tecnam.com • www.tecnam.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
2289	3600	-	14	750	Lycoming TEO 540-C1A	2x375	2+9	-	350	111	7,6	-	-	-	-	-

TECNAM

Biplace côte à côte de construction totalement métallique. Comportement en vol exemplaire. Une version de ce modèle est certifiée en catégorie JAR VLA. Depuis 99, l'appareil a reçu un carénage arrière de cabine qui se prolonge jusqu'à la dérive, ce qui améliore l'esthétique et surtout l'écoulement. Moteur 912 S2. Essai Aviation et Pilote n°584.



P92JS

TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE TECNAM SRL Via Maiorise, • 81043 Capua • ITALIE • Tél : +39 0823 622297 , Fax : +39 0823 622899
info@tecnam.com • www.tecnam.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
281	600	-	8,70	2x50	Rotax 912S2	100	2	222	200	76	5,1	18	J-VLA VZ-PFA	€ 108 500	-	-

TRUE FLIGHT AEROSPACE / TIGER AIRCRAFT

AG-5B TIGER

Après la liquidation de Tiger Aircraft qui, en 2000, avait obtenu la certification de type pour l'American General Aircraft AG-5B Tiger, c'est True Flight Aerospace qui continue la production de l'avion. Facile à voler, il avait déjà trouvé une niche de marché dans les années soixante-dix. Il reprend du galon avec un écran digital Garmin. Vitesse de croisière 264 km/h et 274 km/h maxi.



TRUE FLIGHT AEROSPACE 2950 Madison Highway • Valdosta 25401 • Georgia • USA • Tél : +1 229 / 242 6337
 Info@TrueFlightAerospace.com • www.trueflightaerospace.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
680	1089	12,98	9,60	199	Lycoming AEIO-360-A4K	180	4	274	264	98	4,32	-	-	-	-	-

VOLTAERO

CASSIO 330



En 2020, VoltAero a annoncé la configuration de sa gamme de Cassio, qui sera alimentée par le module d'alimentation électrique hybride de la société. Le Cassio utilise le module d'alimentation électrique hybride de VoltAero dans une configuration de fuselage arrière-poussoir, intégrant un groupe de moteurs électriques avec un moteur à combustion interne à haute performance qui sert de prolongateur d'autonomie. Groupe motopropulseur en cours de validation. La conception exclusive du Cassio de VoltAero est basée sur un fuselage élégant et aérodynamiquement optimisé, un canard fixe à l'avant et une aile arrière avec deux flèches qui supportent une queue horizontale haute. Il sera proposé en trois versions : 330, 480 et 600. Groupe motopropulseur du 330 : puissance électrique/hybride combinée de 330 kW. La partie thermique est fournie par Kawasaki.



VOLTAERO 1, rue Denis Poisson • 75017 Paris • FRANCE • Tél : +33 0)1 45 78 89 92, Fax : +33 0)1 45 78 89 92
 info@voltaero.aero • www.voltaero.aero



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
-	2500	-	-	-	-	330kw	4	-	360	-	-	-	-	-	-	-

VULCANAIR AIRCRAFT

P68C

Aile haute tout métal italien, ce bimoteur Vulcanair a été dessiné par Luigi Pasquale et produit dès 1972. Ce six places P 68 s'adresse aux riches privés ainsi qu'aux sociétés et de nombreux pays l'ont adopté pour le transport de VIP ainsi que pour la formation. «Observer 2» quand il assure la reconnaissance pour les militaires grâce à son nez transparent. Deux Lycoming IO 360 de 200 ch (versions : Vr/R ou Observer) ou deux turbo compressés Lycoming TIO de 210 ch (TC, Observer). Options : train rentrant ou fixe.

VULCANAIR S.P.A. Via G. Pascoli 7 • 80026 Casoria (NA) • ITALIE • Tél : +39 0815918111, Fax : +39 0815918172
 marketing@vulcanair.com • www.vulcanair.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
1420	2084	18,60	12,00	670	Lycoming IO-360-A1B6	200	6	301	277	106	6	-	-	-	-	-

VULCANAIR AIRCRAFT

VULCANAIR V1.0

L'italien Vulcanair a lancé ce quatre places aile haute au prix avantageux lors de l'AERO 2014 pour concurrencer les appareils comme les Cessna 172 places et autres nouveaux venus. Le projet n'est pas tout nouveau car cette société a déjà présenté des programmes similaires. Le prix, à 230 000 € avec une instrumentation intégrant un Garmin G500, est compétitif. Ce V1.0 doté d'ailes hautes et de trois portes d'accès ressemble un peu au 172. Structure en cage soudée comme pour la série des Mooney M 20 et une vitesse de croisière de 130 kt. Motorisé par un Lycoming IO-360 M1A. Essai AOPA Pilot 11/2018 et Aviation et Pilote N°516.

VULCANAIR S.P.A. Via G. Pascoli 7 • 80026 Casoria (NA) • ITALIE • Tél : +39 0815918111, Fax : +39 0815918172
 marketing@vulcanair.com • www.vulcanair.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
738	1155	-	10,0	190	Lycoming IO-360	180	4	-	241	-	4,5	-	-	€ 200 000	-	-

WACO AIRCRAFT

GREAT LAKES 2T-1A

Le « Great Lakes » de Waco est l'appareil diffusé par Great Lakes sous le nom « 2T-1A-1/2 » construit donc par Waco, similaire par de nombreux aspects au Waco YMF-5D mais de dimensions moindres et doté d'une avionique plus modeste. Les versions « Touring » à 239 000 \$ et « Sport » sont motorisées par le Lycoming AEIO-360-B1F6. De quoi satisfaire les pilotes aguerris à la voltige et les instructeurs enseignant la discipline. AOPA Pilot 11/2013

WACO AIRCRAFT 15955 South Airport Road • Battle Creek MI 49051 • USA • Tél : +1 269 565-1000
 wacosales@dimorgroup.com • www.wacoaircraft.com



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
900	-	-	9,14	-	Lycoming AEIO-360-B1F6	180	2	-	234	102	-	-	-	\$ 255 200	-	-

AVIONS CERTIFIÉS

WACO AIRCRAFT

Le Waco YMF-5 est un hommage à l'âge d'or des biplans, avec un fuselage en tube d'acier soudé ; un moteur radial Jacobs à sept cylindres de 300 ch ; deux ailes décalées de portée inégale ; et deux cockpits ouverts, garnis de cuir. Audacieux, extravagant, totalement impraticable - et absolument irrésistible, le Waco YMF-5F (illustré) est le premier des biplans modernes fabriqués à la main à Battle Creek, Michigan, à être équipé de flotteurs amphibies. AOPA Pilot 2/2018.

WACO AIRCRAFT 15955 South Airport Road • Battle Creek MI 49051 • USA • Tél : +1 269 565-1000

wacosales@dimorgroup.com • www.wacoaircraft.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
900	950	21,69	9,1	182	Jacobs R755A2	300	2	345	185	94	-	53		\$ 489 600	-	-

YMF-5F



XTREMEAIR

Philippe Steinbach s'est déjà fait un nom dans le monde de l'ultra-léger motorisé. Son entreprise Impulse Aircraft n'existe certes plus mais il travaille comme designer chez Xtreme Air et c'est lui qui a conçu le Xtreme 300, un monomoteur de voltige qui a remporté le Championnat allemand dans la classe «Unlimited». L'entreprise avait présenté le prototype de la version biplace nommé 342 à l'AERO 2007. Les données techniques sont celles du XA42 biplace, auxquelles il faut ajouter l'incroyable taux de roulis de 430° par seconde.

XTREMEAIR GMBH Harzstr. 2 • 39444 Hecklingen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)39267 / 60999 0, Fax : +49

(0)39267 / 60999 20

info@xtremeair.com • www.xtremeair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
620	999	11,25	7,50	275	Lycoming AEIO-580	315	2	417	343	100	20	-	FAR 23	-	-	-

XA41/XA42



ZENAIR LTD

Basé sur l'avion en kit Zodiac, le CH2000 a été conçu au Canada en 1993. Certifié aux USA, il a terminé sa certification JAA en 2000. La production a été transférée aux USA et, depuis, de nombreux exemplaires ont été vendus dans le monde. Le fuselage semi-monocoque ainsi que l'aile sont construits en Dural et l'appareil est équipé en standard d'un GPS Garmin GNS430. Conçu pour l'école, le CH 2000 est certifié IFR et résistant à la vrille. 185 km/h en croisière à 75 % de puissance du Lycoming O-235-N2C.

ZENAIR LTD 10 Ed Connelly Dr, Huronia Airport • Tiny, Ontario L0L 2J0 • ON • CANADA • Tél : +1 705-526-2871

zenair.com@gmail.com • www.zenair.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
533	728	12,73	8,79	106	Lycoming O-235-N2C	116	2	257	185	81	4,17	-	-	\$ 199 900	-	-

AMD ALARUS CH2000



ZLIN AIRCRAFT A.S.

Le quatre places ZL 143 LSi est principalement axé sur la formation et le voyage mais peut aussi remorquer planeurs et banderoles. Vu pour la première fois à l'AERO 2011, cet appareil est doté d'un Lycoming, d'un pilotage automatique et d'un équipement IFR. Cette machine convient aussi aux voyages ou s'exploite en aviation d'affaires. Le Z 133 se transforme facilement de quatre à deux places en deux heures. Le Z 143 LSi est certifié EASA en Europe. Comme le Z 242 L, ce 143 LSi est un solide tout métal, doté d'une verrière éjectable et équipé du Lycoming IO 540 C4D5.

ZLIN AIRCRAFT A.S. Letiste 1887 • 76502 Otrokovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)725 266 711, Fax :

+420 (0)226 013 830

info@zlinaircraft.eu • www.zlinaircraft.eu

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
855	1350	-	10,14	122	Lycoming IO-540	235	4	260	243	-	-	-	-	€ 187 000	-	-

Z 143 LSi



ZLIN AIRCRAFT A.S.

Le célèbre constructeur tchèque AC, actif depuis 15 ans, présente à l'AERO 2012 une version modernisée du biplace Z 242 L appelée Guru. Elle propose un Garmin G500. Tout métal, apte à la voltige, intéressera les militaires et les civils pour les formations de base et spécifiques mais aussi le remorquage des planeurs et des banderoles ainsi que le vol IFR. Le Z 242 L encaisse +6/-3,5 g. Longeron sophistiqué et verrière éjectable confortent la sécurité optimisée. Certifié EASA et FAA, il est équipé du Lycoming AEIO 360 A1B6.

ZLIN AIRCRAFT A.S. Letiste 1887 • 76502 Otrokovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)725 266 711, Fax :

+420 (0)226 013 830

info@zlinaircraft.eu • www.zlinaircraft.eu

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P. complet	P. Kit HT	P. plan HT
745	970	-	9,34	230	Lycoming AEIO-360-A	200	2	236	227	-	7	-	-	€ 155 000	-	-

Z 242 L





AIRNAVIGATIONPRO
THE PILOT ASSISTANT

Everything **you need** to **plan and fly,** and much more

Trusted as a certified EFB by helicopter pilots and operators worldwide.

linktr.ee/airnav

www.airnavigation.aero



Download Now



28-day free trial



Available
on
Huawei



Les entraînements électriques se développent : Front Electric Sustainer (FES) et Retractable Electric System (RES)



Martin Kroke, pilote passion. Du vol à voile à l'avion en passant par l'ULM et le planeur motorisé, il compte 9000 heures d'expérience. Vol à voile dans les Alpes françaises, directeur de vol à Bitterwasser (Namibie), pilote largueur sur Pilatus Porter, pilote de remorqueur, nombreux vols de voltige, guide de tours ULM à travers toute l'Europe, instructeur dans toutes les classes, il a également tâté au parachutisme, deltaplane et parapente... Licences : PPL A, SPL, UL tous incluant le FI.

Moderniser au lieu d'acheter neuf — mise à niveau pour les modèles de planeurs existants.

La sensibilisation croissante à l'environnement, les efforts de durabilité et la forte hausse des prix des planeurs modernes à propulsion auxiliaire motivent les fabricants les plus connus à proposer des conversions et des mises à niveau des modèles existants. Au lieu de commander un tout nouveau planeur à dispositif d'envol autonome et de subir une période d'attente allant jusqu'à trois ans — sans doute à un prix qui aura probablement encore augmenté à la date de livraison — certains modèles populaires existants peuvent désormais être modernisés pour bénéficier de caractéristiques plus modernes, telles que les winglets, un moteur FES, voire même une turbine rétractable !

JSDG Production GmbH, par exemple, propose de convertir une LS 8 b en turbo avec un moteur à pistons ou un moteur FES pour environ 40 à 45 000 Euro. Le LS 8e neo qui en résulte peut désormais rivaliser avec les meilleurs de cette catégorie, mais il est nettement meilleur marché que la concurrence et sera disponible sous peu.

Schempp-Hirt Flugzeug-Vertriebs GmbH propose également des options de retrofit pour certains modèles de planeurs depuis le début de l'année 2024 : winglets et stabilisateur horizontal optimisés sur le plan aérodynamique pour l'Arcus, moteur FES pour les Discus 2c, 2cx et Duo Discus et même la mise à niveau des Ventus 3T et 3S vers le modèle électrique Ventus 3E, qui a récemment été présenté à AERO 2024. Les transformations sont proposées non seulement par les fabricants eux-mêmes, mais aussi par des entreprises spécialisées, telles que MD Flugzeugbau. Ils transforment la LS 4 en 4 LS Jet.

Martin Kroke > Rédacteur Flying Pages > martin@flying-pages.com

NOM DU CONSTRUCTEUR										NOM DU MODÈLE									
Court descriptif										Photo du modèle									
NOM ENTIER DU CONSTRUCTEUR																			
Adresse du constructeur																			
Courriel • Site																			
MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	I/h	Cert	P. complet HT	P. kit HT	P. plan HT		
« MV » Masse à vide (kg)	« Mmax » Masse maxi (kg)	« S » Surface (m ²)	« b » Envergure (m)	« Rés » Capacité réservoir (L)	« Moteur » Motorisation	« P » Puissance (ch)	« PI » Nbre de places	« Vne » Vitesse à ne pas dépasser (km/h)	« Vs0 » Vitesse mini (km/h)	« Finesse » Finesse@km/h	« Vz min » Vitesse minimale de chute (m/s)	Vz max Vitesse maximale de chute (m/s)	« I/h » Consommation (l/h)	« Cert » Certification	« P. complet HT » Prix complet hors taxe	« P. kit HT » Prix kit hors taxe	« P. plan HT » Prix plan hors taxe		



Les constructeurs marqués de ce symbole ont mis au point une machine équipée d'un moteur électrique.

- Les planeurs et motoplaneurs ULM ainsi que les planeurs et motoplaneurs certifiés figurent dans leurs rubriques respectives.
- Vous trouverez l'index des constructeurs et des annonceurs ainsi que les adresses des importateurs à la fin de la revue.

ALEXANDER SCHLEICHER

AS 33 ES/M



Il existe 2 modèles AS 33. En plus de la version très populaire de 18 m, il est également possible de voler dans la classe de course FAI avec une envergure de 15 m. Les améliorations sont réalisées autour de l'intersection fuselage/ailes, en bout d'aile, et un nouveau profil d'aile. Le système de propulsion « Es », fiable et en constante évolution, avec possibilité de démarrage électrique et commandes simples, est également disponible. D'autres caractéristiques, par exemple le cockpit de sécurité, sont intégrées dans ce dernier modèle. Disponible en option : roue arrière rétractable. Depuis décembre 2021, le Versino 15 m est certifié.

ALEXANDER SCHLEICHER GMBH & CO Postfach 60, Alexander-Schleicher-Str. 1 • D-36163 Poppenhausen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)6658-89-0, Fax : +49 (0)6658-8940
info@alexander-schleicher.de • www.alexander-schleicher.de



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
415	600	10	18	-	EMRAX 35kW Battery 8,6kWh	48	1	-	-	56	-	-	-	-	-	-	-

ALEXANDER SCHLEICHER

AS 34 ME



Autodécollage tout électrique étaient les mots clés d'Alexander Schleicher en annonçant le nouveau type d'avion, l'AS 34 Me, lors du salon AERO 2019. Il ne présente pas seulement des caractéristiques de maniabilité exceptionnelles et de très bonnes performances de vol. Le système de propulsion électrique offre également une puissance suffisante pour permettre l'exploitation quotidienne. Le système de propulsion électrique conserve également une capacité suffisante pour une montée supplémentaire jusqu'à 2250m, permettant une autonomie supplémentaire en vol plané de 130 km en utilisant la méthode de montée/vol plané. En option, il existe également une version de 18 m.

ALEXANDER SCHLEICHER GMBH & CO Postfach 60, Alexander-Schleicher-Str. 1 • D-36163 Poppenhausen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)6658-89-0, Fax : +49 (0)6658-8940
info@alexander-schleicher.de • www.alexander-schleicher.de



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
390	525	10,5	15	-	EMRAX 35kW Battery 8,6kWh	48	1	-	-	45	0,67	3,7	-	-	-	-	-

ALEXANDER SCHLEICHER

AS 35 MI

L'AS 35 Mi est le nouveau planeur haute performance de la société d'Alexander Schleicher, qui bénéficie des dernières avancées aérodynamiques. De nouveaux modèles de calcul et des simulations CFD ont permis de concevoir une aile de 20 m, qui combine de très bonnes performances dans la plage de vitesse élevée et des caractéristiques de vol à des charges alaires très élevées. L'AS 35 Mi 20 m. a une surface alaire de 11,75 m² et peut atteindre une charge alaire de plus de 62 kg/m² avec une masse maxi au décollage de 730 kg. Cette conception, associée au moteur Wankel et à la roulette de queue rétractable orientable, assure une bonne tenue au sol et permet une indépendance absolue. Le haut niveau d'équipement de base inclut des extras tels que le système de ballastage électrique, l'extraction du cockpit, les roues d'ailes ou les finitions de peinture acrylique. Avec ses options, il reste personnalisable pour tout pilote de loisir ou de compétition.

ALEXANDER SCHLEICHER GMBH & CO Postfach 60, Alexander-Schleicher-Str. 1 • D-36163 Poppenhausen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)6658-89-0, Fax : +49 (0)6658-8940
info@alexander-schleicher.de • www.alexander-schleicher.de



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
445	730	11,75	20	-	IAE 50R-AA	56	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

AMS-FLIGHT

CARAT

Le Carat est un motoplaneur monoplace certifié EASA Part 22 depuis 2015. L'hélice se replie vers l'avant et la force centrifuge la déploie à la mise des gaz. Train principal hydraulique rétractable. L'aile, inspirée par celle du Discus, est munie d'aérofreins mais n'a pas de volets. Les winglets sont en option et la roulette de queue est directrice. Train principal hydraulique commandé électriquement. Le Carat requiert une distance de décollage de 250 m et peut parcourir 1 000 km à 230 km/h. Une quarantaine d'exemplaires au moins déjà construits.

AMS-FLIGHT D.O.O. Brezje 67b • 4243 Brezje • SLOVENIE • Tél : +386 (0)51 303 806, Fax : +386 (0) 45 35 14 05

contact@ams-flight.com • www.ams-flight.si



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
340	490	10,58	15	45	Sauer S1800-1-ES1C	54	1	250	77	35/105	0,75	2,9	10,8	CS 22	€ 80 200	-	-

AVIONIC

DIANA 4 ER



La Pologne a une longue histoire d'excellence dans le domaine du vol à voile. Le Diana 4 ER a été conçu par Sebastian Kawa et le Dr Krzysztof Kubrynski. Il s'agit d'un véritable motoplaneur électrique qui sera fabriqué par Avionic, doté d'un nouveau système de propulsion électrique et entièrement repliable dans le fuselage. Le Diana 4ER a une envergure de 18 mètres et une finesse maximale (L/D) de 1:56 ! Le poids à vide est de 353 kg. Avec un balast complet (195 litres) et une MTOW de 600 kg, il aura une charge alaire de 59 kg par mètre carré. Il sera disponible en deux versions de fuselage, compétition ou sport.

AVIONIC Stary Dwor 9 • 43-436 Gorki Wielkie • POLOGNE • Tél : +48 (0) 338539089

biuro@avionic.pl • www.avionic.com.pl



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
353	-	18	10,2	-	emotor 44kW 9,4 kWh	70	1	270	56	-	-	-	-	-	-	-	-

BINDER MOTORENBAU

C'est un biplace autodécrochant de classe ouverte. Au début, Binder a modifié un lot de 10 Schleicher ASH25 en augmentant l'envergure à 28 m et en installant une verrière en une seule pièce. Une nouvelle aile plus rigide en 6 parties a été créée et baptisée EB28. D'autres mises à jour ont été réalisées. Il peut être piloté avec une envergure de 25,3 ou 28,3 m. Les bouts d'aile sont équipés de roues. Le moteur Solo de 60 ch refroidi par liquide permet une montée à 2,5 m/s. Il a été certifié en 2010. Dès la construction des coques (fuselage, aile et gouverne de profondeur), le poids est optimisé (construction sous vide).

BINDER MOTORENBAU GMBH Alter Frickenhaeuser Weg 15 • D-97645 Ostheim v. d. Rhoen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)9777 - 92 00, Fax : +49 (0)9777 - 92 01
binder.motorenbau@t-online.de • www.binder-flugmotorenbau.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
560	850	16,5	28,3	45,5	Solo 2625/2	60	2	275	78	65	0,4	2,5	-	-	-	-	-

EB28 EDITION



BINDER MOTORENBAU

Le EB29D E est un biplace motorisé électriquement pour un décollage en autonomie. La base étant le EB29 solo, avec un cockpit allongé de 25 cm permettant d'embarquer une seconde personne. La puissante turbine électrique Emrax est installée dans le fuselage, il est, comme l'onduleur AC de Piktronik, refroidi par eau. Des cellules au lithium-ion Panasonic de dernière génération ont été utilisées et placées dans les ailes. Le système de surveillance du moteur et de l'accu EMD a été conçu en coopération avec Schicke-electronics. Les commandes dans le cockpit ont été complètement modifiées afin d'offrir plus d'espace et de confort aux pilotes.

BINDER MOTORENBAU GMBH Alter Frickenhaeuser Weg 15 • D-97645 Ostheim v. d. Rhoen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)9777 - 92 00, Fax : +49 (0)9777 - 92 01
binder.motorenbau@t-online.de • www.binder-flugmotorenbau.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
700	900	16,5	28,3	-	Emrax	72	2	280	-	66	-	3	-	CS 22	-	-	-

EB29D E



DG AVIATION

La société DG Aviation GmbH reprendra à l'avenir les secteurs d'activité service & maintenance, vente de nouveaux avions ainsi que le département de développement. DG Flugzeugbau GmbH poursuivra la fabrication de planeurs et motoplaneurs pour le compte de DG Aviation, sous l'égide du nouveau propriétaire, Volocopter GmbH. La qualité, les performances, la sécurité et les capacités globales sont les principales caractéristiques de la famille DG-1000. Le DG-1001e neo est le premier biplace au monde produit en série et équipé du système FES de LZ Design. Le moteur sans balais (30 kW) est équipé d'une hélice pliable et est alimenté par des batteries LiPo de génération 3 (16 S, 75 Ah, 8,9 kWh). Il sera équipé de nouveaux bouts d'ailes de 20 m.

DG AVIATION GMBH Otto-Lilienthal-Weg 2 • 76646 Bruchsal • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7251 / 30200, Fax : +49 (0)7251 / 3020200
back@dg-aviation.de • www.dg-aviation.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	790	17,53	20	-	Brushless engine from LZ Design, 75 Ah	48	2	270	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DG 1001 / M / E NEO



DG AVIATION

Dès son lancement, le LS8 est devenu un motoplaneur très apprécié pour sa maniabilité. Avec la version neo, cette dernière a pu être encore optimisée et les performances de la machine ont augmenté. Même avec une masse maximale au décollage de 525 kg, le LS8 neo conserve son excellente maniabilité. Dans les thermiques, il monte sans effort et démontre tout son potentiel pendant le vol plané. Le LS8-e, avec sa propulsion FES éprouvée par LZ Design, est la conjonction de deux mondes. D'abord le LS8 est, dans sa version neo, l'un des meilleurs modèles que vous pouvez piloter dans la classe standard. Ensuite, une propulsion électrique sûre et puissante qui, grâce à sa facilité d'utilisation et sa disponibilité immédiate, est un partenaire fiable dans toutes les conditions de vol.

DG AVIATION GMBH Otto-Lilienthal-Weg 2 • 76646 Bruchsal • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7251 / 30200, Fax : +49 (0)7251 / 3020200
back@dg-aviation.de • www.dg-aviation.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
340	575	11,4	18	4,2	LZ Design Brushless Motor	22	1	280	-	50	0,51	1,75	-	-	-	-	-

LS 8 E NEO



HPH

Le 304S Shark est un modèle avancé de la série Glasflügel 304 avec une aile entièrement nouvelle, disponible en 15, 18 et 20 m. Le 304 S a volé, pour la première fois, en 2006 et obtenu de bons résultats lors des championnats nationaux allemands de 2008. Le 304 MS avec le moteur Solo de 52 ch est un motoplaneur à décollage automatique, le 304 JS, lui, est équipé d'un moteur à réaction (TBSJ400). Le jet n'ajoute que 12 kg au poids à vide. La version électrique 304 ES utilise le FES-System (front-electric-sustainer) de Luca Znidarsic, LZ Design de Slovénie. Les données de performance concernent la version Solo de 18 mètres.

HPH LTD Caslavská 234 • 28401 Kutná Hora • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)327 / 512 633, Fax : +420 (0)327 / 513 441

hph@hph.cz • www.hph.cz

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
300	600	11,8	18	-	Solo 2625-0	52	1	280	55	51 / 125	0,44	-	-	-	€ 105 356	-	-

304 JS / MS / ES / RES SHARK





THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 22 – 25, 2026

Friedrichshafen | Germany

aero-expo.com



© all rights reserved by:
Flying Pages
AOPA
Aviation et Pilote
reproduction or distribution
in any form prohibited

MOTOPLANEURS CERTIFIÉS

HPH

e Le prototype du 304 MTS Twin Shark a été terminé en avril 2017. Il est conçu avec une envergure de 20 m et la possibilité d'un ballast d'eau de 120 litres. Un réservoir de carburant de 19 litres dans le fuselage peut être prolongé par des wingtanks. Une verrière monobloc à ouverture latérale et un reflex prolongé au-dessus de l'aile offrent une visibilité exceptionnelle aux deux pilotes. Un bord d'attaque incurvé optimal et des winglets sont maintenus grâce à des techniques CNC haut de gamme. Le prototype du Twin Shark a effectué plusieurs vols de plus de 1000 km en cross country durant l'hiver 2018-19. La production est en cours. Une version à turbine est en développement.

HPH LTD Caslavská 234 • 28401 Kutna Hora • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)327 / 512 633, Fax : +420 (0)327 / 513 441

hph@hph.cz • www.hph.cz

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
485	850	15,4	20	19	Solo 2625-02i	62	2	275	68	49/128	0,5	-	24,5	-	-	-	-

304 MTS / FES



JONKER

e Le JS 3 est un planeur haute performance de la classe FAI 15 mètres, entièrement équipé dans son standard de base. Un système de support de jet est disponible en option, ainsi qu'un système de support électrique/décollage autonome. Le système de propulsion électrique rétractable (RES), développé par le célèbre fabricant de moteurs d'avion Solo Aircraft Engines, avec le moteur électrique haute tension Emrax 208 refroidi par air, n'est pas seulement un sustainer. Il permet aussi un décollage autonome limité. Le JS 3 15 a été présenté au monde entier lors des 34e championnats du monde de vol à voile en Australie, où il a remporté deux manches et a atteint la vitesse la plus rapide de la compétition. Il peut être commandé avec des bouts d'ailes interchangeables de 18m. Jonker produit 5 planeurs par mois.

JONKER SAILPLANES Private Bag X1293 • Potchefstroom 2520 • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0) 82 618 5402, Fax : +27 (0)18 / 293 1335
support@js1.co.za • www.jonkersailplanes.co.za

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
275	575	8,71	15		Solo Emrax 208, 8 kWh	40 kW	1	280	-	50,131	0,53	-	-	-	-	-	-

JS 3 RAPTURE



JONKER

e C'est le planeur de classe standard de 15-18 m le plus moderne. Planeur pur ou choix de systèmes de propulsion : Le MD-TJ 42, ou le Solo, un système électrique de maintien en puissance et d'autodécollage. Options standard : les interstices des surfaces de contrôle sont scellés avec le système Streifeneder Teflon/ Mylar, flux d'air dans le cockpit contrôlé par un extracteur d'air, essuie-glaces intégrés, ballasts d'eau intégrés dans les ailes principales (160 l) et le ballast de queue non réutilisable (5,8 l). Système de propulsion électrique rétractable (RES), développé par Solo Aircraft Engines, avec le moteur électrique haute tension Emrax 208 refroidi par air. Fuselage similaire au JS3 avec des propriétés de traînée très faibles sur une large gamme de vitesses et d'angles d'attaque. Des bouts d'ailes de 18 m en option le transforment en un engin de performance.

JONKER SAILPLANES Private Bag X1293 • Potchefstroom 2520 • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0) 82 618 5402, Fax : +27 (0)18 / 293 1335
support@js1.co.za • www.jonkersailplanes.co.za

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
280	525	10	15		Solo Emrax 208, 8 kWh	40 kW	1	280	-	46,5	0,64	-	-	-	-	-	-

JS 4 RENGETI



JONKER

Le JS5 Rey est un planeur Open Class performant. Les pilotes peuvent sélectionner le JS5 comme un pur planeur ou des systèmes de propulsion : le système de lanceur automatique à injection de carburant Solo ou le système de maintien du jet MD-TJ 42. Après plusieurs itérations, les calculs ont révélé que le pic de performances optimal avait été atteint avec une modeste envergure de 24,2 mètres. Les performances du MD TJ-42 correspondent parfaitement à celles de JS Products. Il n'y a aucune augmentation de la charge de travail, seulement un seul interrupteur et une molette d'accélérateur, et il n'y a aucune perte de performance notable avec le jet déployé. Le système de propulsion à pylône rétractable, utilisant le moteur d'avion bicylindre en ligne à deux temps de 625 cm3 refroidi par liquide SOLO 2625 02i avec injection électronique de carburant et système d'allumage haute tension à double bougie d'allumage, est l'autre option. Le meilleur LD théorique est de 69,1 !

JONKER SAILPLANES Private Bag X1293 • Potchefstroom 2520 • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0) 82 618 5402, Fax : +27 (0)18 / 293 1335
support@js1.co.za • www.jonkersailplanes.co.za

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
515	770	13,2	24,2		Solo 2625 02i		1	270		69,1					-	-	-

JS 5 RAY



LAK

e Le LAK-17 est un planeur de 15-18 m. Il possède des ailes similaires à celles du Diana 2, et dispose de nouveaux winglets et d'un aileron plus grand. La conception utilise les derniers matériaux composites et est donc compétitive avec le Ventus 2 et l'ASG29. Les tests effectués par le LAK par rapport à un ASG29 n'ont montré pratiquement aucune différence d'angle de plané à différentes vitesses. Le moteur turbo optionnel (LAK17B Turbo) ajoute 46 kg à la masse dans nos données, tandis qu'un sustainer électrique (LAK17B FES) n'ajoute que 35 kg. Avec le moteur électrique, il peut gagner plus de 1000 m ou voler en palier sur 90 km. Des LAK-17A et B ont été construits. Il a obtenu son certificat de type EASA le 31/10/2014. Une version auto-décollable LAK 17 C FES avec un train d'atterrissage plus haut est en construction.

LAK - UAB SPORTINE AVIACIJA IR KO Pociunai • 59327 Prienai • LITUANIE • Tél : +370 (0)319 / 60567, Fax : +370 (0)319 / 60568
info@lak.lt • www.lak.lt

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
320	600	10,32	18		FES LAK 100, 8 kWh	22 kW	1	275	-	50	0,53	-	-	-	€ 59 500	-	-

LAK-17 B/C FES



LAK



Le Mini LAK FES mini est un planeur FAI de nouvelle génération de 13,5 m. Il est fabriqué en matériaux composites hybrides tels que le kevlar, le carbone et la fibre de verre. Il pourrait être produit en 3 versions : LAK-17 mini, planeur pur avec réservoir de lestage du fuselage largable en vol ; LAK-17 mini T, doté d'un système d'auto-lancement rétractable avec un moteur Solo 2350 ; et le LAK-17 mini FES, équipé d'un système d'autodécollage électrique frontal. Il s'agit d'un système de propulsion très efficace avec un moteur électrique sans balais, léger mais puissant, et une petite hélice pliable située à l'avant du fuselage. Avec le système FES, l'autodécollage est possible et maintenant la certification EASA.

LAK - UAB SPORTINE AVIACIJA IR KO Pociunai • 59327 Prienai • LITUANIE • Tél : +370 (0)319 / 60567, Fax : +370 (0)319 / 60568
info@lak.lt • www.lak.lt



MINI LAK FES

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
213	350	8,41	13,5		FES-LAK-M100, Battery 8 kWh	22 kW	1	230	-	-	-	-	-	-	-	-	-

LANGE



Lange Aviation a amélioré l'Antares 20E à l'Antares 21E. Ce planeur a une envergure de 21,5 m (70,5 ft), un taux de chute minimum réduit, une performance de plané améliorée dans la gamme des vitesses inférieures à intermédiaires et un rapport de plané maximum amélioré. À des vitesses plus élevées, une charge alaire accrue contribue également à améliorer les performances. La MTOW est passée de 660 à 710 kg. Il y a des réservoirs d'eau dans la queue et à l'extrémité des ailes et une option de bout d'aile de 20m.

LANGE AVIATION GMBH Bruesseler Strasse 30 • 66482 Zweibruecken • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)6332 / 9627-0, Fax : +49 (0)6332 / 9627-19
info@lange-aviation.com • www.lange-aviation.com



ANTARES 21E

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
480	710	12,9	21,5		DC/DC brushless	57	1	-	73	57,5	0,45	4,4	-	-	-	-	-

LANGE



L'Antares 23E partage avec le Schempp-Hirth Quintus la même aile centrale mais son fuselage diffère. Tous deux firent leur premier vol le même jour en 2011. Comme le 21E, c'est un planeur à décollage autonome. L'Antares 23E atteint 60 de finesse à 78 kt avec la charge maxi. Cette base du 21E, qu'il est possible de louer, sert au développement d'un appareil expérimental doté d'une pile à combustion.

LANGE AVIATION GMBH Bruesseler Strasse 30 • 66482 Zweibruecken • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)6332 / 9627-0, Fax : +49 (0)6332 / 9627-19
info@lange-aviation.com • www.lange-aviation.com



ANTARES 23E

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
525	850	14,75	23	-	DC/DC brushless	57	1	-	-	60 / 145	0,47	4	-	-	-	-	-

LANGE RESEARCH



L'entreprise allemande Lange Research Aircraft GmbH a présenté un avion inhabituel et accrocheur, le E2. Basé sur un planeur de Lange, il est équipé de six moteurs électriques de poussée et est alimenté par des piles à combustible situées dans deux pylônes sous l'aile ; le carburant, 660 lb de méthanol, est stocké dans deux autres nacelles. L'E2 peut voler avec ou sans équipage, sera utilisé à des fins de recherche et de surveillance et peut rester en l'air jusqu'à 40 heures.

LANGE RESEARCH AIRCRAFT GMBH Bruesseler Str. 30 • 66482 Zweibruecken • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 6332 96270, Fax : +49 (0) 6332 96270
info@lange-research-aircraft.com • www.lange-research.com



ANTARES E2

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	1650	-	23	300	6 e-motors	6x15	1	240	112	-	-	-	-	-	-	-	-

M&D FLUGZEUGBAU

Le Samburo existe depuis les années 1970. Dans les années 90, Aircraft Philipp en fit un remorqueur avec un moteur puissant et un train fixe d'avion. Premier motoplaneur remorqueur certifié en Allemagne. En 2004, M&D acheta les droits et apporta encore quelques améliorations. Le fuselage est par exemple partiellement en carbone. La dernière version, l'AVO 68 R115, est équipée d'un Rotax 912 S ou 914 (prix indiqué avec ce 912 S). Avec le 914, il peut remorquer des planeurs jusqu'à 800 kg et transporter jusqu'à 245 kg (passagers et carburant compris).

M&D FLUGZEUGBAU GMBH & CO. KG Streeker Str. 5b • 26446 Friedeburg • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)4465 / 97 87 80, Fax : +49 (0) 44 65 9 78 78 99
info@md-flugzeugbau.de • www.md-flugzeugbau.de



SAMBURO AVO 68R

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
580	825	20,7	16,7	79,5	Rotax 914 F3	115	2	215	55	25	1,17	6,0	12-18,5	CS-22	€ 119 500	-	-

MOTOPLANEURS CERTIFIÉS

SCHEIBE

Le Motor Falke SF 25 est un motoplaneur biplace côte à côte à fuselage métallique entoilé, ailes et empennage en bois, train fixe à deux ou trois roues. Depuis son premier vol en 1963, plus de 1 500 exemplaires de types divers ont été produits, y compris sous licence. L'entreprise fut reprise en 2006 par LTB Sammet. Trois moteurs Rotax de 80 à 115 ch sont prévus. Les données et le prix sont ceux du 100 ch à deux roues. Le 115 ch avec hélice à pas variable a été certifié pour le remorquage de planeurs pesant jusqu'à 820 kg (par exemple un Duo Discus de 690 kg avec un taux de montée de 2,5 m/s).

SCHEIBE AIRCRAFT GMBH Am Flugplatz 5 • 85208 Heubach • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 7173 / 184286, Fax : +49 (0) 7173 / 185587
info@scheibe-aircraft.de • www.scheibe-aircraft.de/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
475	690	18,2	15,3	80	Rotax 914 F3	115	2	212	65	24	1,1	6,4	13	CS22	€ 118 250	-	-

SF 25C



SCHEMPP-HIRTH

L'Arcus vola pour la première fois en 2009 et remporta le championnat d'Allemagne la même année. Planeur doté de flaps, son fuselage reprend celui du Duo XL et du Nimbus 4DL mais avec une aile spécifique dont les ailerons courent sur toute l'envergure. Les données ici concernent le M avec sa motorisation. Le contrôle automatique de la motorisation est commun au Solo 2625-2 et au Turbo. Les volets de courbure augmentent la portance des versions à décollage autonome. La production de la version électrique fut arrêtée. Plus de 320 ont été vendus. Depuis l'AERO 2019 une version propose une MTOW accrue, passant de 800 à 850 kg, une commande électrique, de nouveaux winglets, une nouvelle profondeur et un nettoyeur de moustiques caréné et cockpit modifié.

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GMBH Kребenstr. 25 • 73230 Kirchheim unter Teck • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7021 / 72 98 0, Fax : +49 (0)7021 / 72 98 199
info@schempp-hirth.com • www.schempp-hirth.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
560	850	15,60	20	30,5	Solo 2625-02i	68	2	280	-	50	-	-	-	-	-	-	-

ARCUS M



SCHEMPP-HIRTH

Avec ses 18 mètres d'envergure et plus d'un mètre carré de surface alaire supérieure à celle de la version standard, le Discus-2c offre de faibles charges alaires et de bonnes performances en montée, malgré une masse à vide légèrement supérieure grâce au système FES. Le démarrage et l'arrêt sûrs du moteur, sans traînée supplémentaire, permettent une utilisation spontanée du moteur électrique, ouvrant ainsi de nouvelles perspectives de vol. Grâce au système FES, des taux de montée supérieurs à 2 m/s sont possibles. En vol stationnaire, l'autonomie du moteur peut atteindre 45 minutes (à environ 100 km/h). C'est suffisant pour échapper aux intempéries thermiques ou rentrer chez soi en toute sécurité.

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GMBH Kребenstr. 25 • 73230 Kirchheim unter Teck • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7021 / 72 98 0, Fax : +49 (0)7021 / 72 98 199
info@schempp-hirth.com • www.schempp-hirth.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
335	525	10,16	18		FES DIS M100 Battery 4,2 kWh	22 kW	1	280							-	-	-

DISCUS 2C FES



SCHEMPP-HIRTH

Depuis son vol inaugural en 2016, plus de 230 Ventus-3 monoplaces de 15/18 m ont été construits. Présenté à AERO 2024, le Ventus E est la première option de moteur à lancement automatique, électrique et à faibles émissions pour le Ventus-3 Sport Edition. Le moteur Solo certifié délivre env. Puissance maximale de 39 kW (53 ch) à 2 900 tr/min, fournissant une puissance suffisante pour un lancement automatique en toute sécurité. Les deux batteries ELECTRIC 400 volts sont installées dans le fuselage. Bien que le système soit livré avec deux batteries, il peut fonctionner avec une ou deux batteries installées : deux batteries fournissent une puissance maximale et permettent un lancement automatique ; avec une seule batterie, la charge alaire minimale peut être réduite sans avoir à sacrifier un retour à la maison en toute sécurité. Un système de refroidissement liquide assure une gestion optimale de la température du système d'entraînement, par ex. permettant un roulage indépendant jusqu'au décollage.

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GMBH Kребenstr. 25 • 73230 Kirchheim unter Teck • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7021 / 72 98 0, Fax : +49 (0)7021 / 72 98 199
info@schempp-hirth.com • www.schempp-hirth.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
		10,84	18		EMELECTRIC 400 solo	89 kW	1	280							-	-	-

VENTUS 3 E



STEMME

Le modèle de luxe S 12-G est identique au Twin Voyager S 12 en ce qui concerne la construction, l'envergure, les performances et le moteur. Le G est synonyme de Glasscockpit : un panneau Garmin G3X introduit une technologie avancée d'affichage. Les écrans tactiles de 7 pouces sont dotés d'un ADHRS intégré, d'un système de surveillance numérique du moteur, d'une carte de navigation mobile et d'un pilote automatique. Au milieu, le LX 9000 simplifie et améliore les expériences de soaring. Il est livré avec la solution intégrée StarLET Winglet (marque déposée) d'AVEO. La bande LED anti-collision intégrée dans le dôme de l'hélice est connectée au FLARM pour une meilleure visibilité en vol. Des winglets courts en option sur demande.

STEMME GMBH Flugplatzstrasse F2 Nr. 6-7 • 15344 Strausberg • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)3341 / 36120, Fax : +49 (0)3341 / 361230
info@stemme.de • www.stemme.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	900	19,95	25	120	Rotax 914 F2/S1 Turbo	115	2	270	-	53	-	4,21	13	EASA.A.054	-	-	-

GRAND TOURER S 12-G



STEMME

S12 TWIN VOYAGER

Le S12 Twin Voyager a 53 de finesse, est équipé d'un Rotax 914 F2/S1 et doté d'une hélice reproductible à pas variable et d'une installation côte à côte luxueuse. La combinaison des ailes permet de couvrir 1 759 km à une vitesse allant jusqu'à 260 km/h. Comparé au S10, le S12 présente une aile plus longue de 2 m équipée d'un nouveau système de repliage. Il est doté d'un trim électrique, d'un autopilote, d'un ballast eau et d'un plus grand compartiment bagages, ce qui le rend idéal pour le voyage. Le meilleur du vol à voile associé au meilleur du monomoteur. Lors de l'AERO 2017, le fabricant proposait quelques détails tels que des feux de navigation LED et un nouvel écran tactile d'instrumentation Garmin avec deux panneaux tactiles G3X.



STEMME GMBH Flugplatzstrasse F2 Nr. 6-7 • 15344 Strausberg • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)3341 / 36120, Fax : +49 (0)3341 / 361230
info@stemme.de • www.stemme.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
-	900	19,95	25	120	Rotax 914 F2/S1	115	2	270	-	53	-	4,21	13	EASA.A.054	-	-	-

SZD

Le SZD-55-1 est un planeur moderne et performant de classe standard conçu pour la compétition. Ses bonnes caractéristiques et sa maniabilité en font un avion parfait pour les aéroclubs. Ses performances dans un large éventail de conditions de vol, le placent constamment dans les compétitions internationales de vol à voile. Allstar PZL Glider développe des systèmes de propulsion électrique sous le nom d'Allstar-e-motion. Le support électrique avant est conçu pour deux objectifs : comme équipement d'origine pour le planeur électrique SZD-55-2 Nexus-e-motion, et comme amélioration pour les modèles de planeurs existants SZD-55-1 Nexus.

SZD 55 NEXUS



SZD - ALLSTAR PZL GLIDER SPZ O.O. Ul. Cieszyńska 325 • 43-300 Bielsko-Biala • POLOGNE • Tél : +48 883 008 933

office@szdallstar.com • <https://szdallstar.com/>

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vne	Vs0	Finesse	Vz min	Vz max	l/h	Cert	P. complet HT	P. Kit HT	P. plan HT
215	500	9,6	15	-	Allstar-e-motion	-	1	255	84	43	0,68	-	-	-	-	-	-

GET YOUR OWN WINGS

NOVEMBER 27 - 30 2025 ZHUHAI | CHINA



TRADE SHOW FOR GENERAL AVIATION



Il y a dix ans, l'AutoGyro Free offrait une liberté presque inégalée lors des vols d'essai.



Toni Ganzmann pilote des hélicoptères et des aéronefs à ailes fixes européens et américains.

Il est instructeur (FI) SPL et PPL et examinateur de vol (FE). Il a acquis une expérience professionnelle en hélicoptère dans le service offshore aux États-Unis et dans l'aviation de l'armée allemande.

Fixer des objectifs spécifiques

Contrairement au secteur aéronautique, l'activité du marché des autogires reste extrêmement faible. Dans le secteur privé, une réduction du nombre d'autogires enregistrés peut être observée à travers l'Europe. Les grands fabricants établis n'étaient pas du tout représentés au salon aéronautique AERO 2025. Il est donc surprenant que deux nouveaux venus, la société polonaise Argon et Gyron de Suisse, croient que leurs nouvelles développements ont une chance. Cependant, ces autogires ne sont plus uniquement destinés aux pilotes privés mais sont orientés vers des applications commerciales réalistes. Après tout, le passé a montré que les utilisateurs gouvernementaux et commerciaux sont certainement intéressés par ces aéronefs, qui sont moins coûteux que les hélicoptères.

En regardant les autogires d'aujourd'hui, il existe désormais une gamme de puissants moteurs à quatre et six cylindres de divers fabricants parmi lesquels choisir. Les choses deviennent également plus modernes pour le pilote : l'« horlogerie » du passé est de plus en plus remplacée par des écrans multifonctions et une électronique sophistiquée. La seule question qui reste est de savoir si la formation des pilotes de sports aériens pourra s'adapter au progrès rapide de la technologie. Sinon, en vol, cela sera dangereux pour tout le monde.

Toni Ganzmann > Redakteur Flying Pages
 > toni@flying-pages.com

NOM DU CONSTRUCTEUR										QR code	NOM DU MODÈLE				
Court descriptif											Photo du modèle				
NOM ENTIER DU CONSTRUCTEUR															
Adresse du constructeur															
Courriel • Site															
MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet HT	P. kit HT	P. plan HT
« MV » Masse à vide (kg)	« Mmax » Masse maxi (kg)	Rotor Diamètre du rotor (m)	« c » Corde d'un rotor (m)	« Rés » Capacité réservoir (L)	« Moteur » Motorisation	« P » Puissance (ch)	« PI » Nbre de places	« Vh » Vitesse maxi (km/h)	« Vc » Vitesse de croisière (km/h)	« Vs0 » Vitesse mini (km/h)	« Vz » Taux de montée (m/s)	« I/h » Consommation (l/h)	« P. complet HT » Prix complet hors taxe	« P. kit HT » Prix kit hors taxe	« P. plan HT » Prix plan hors taxe



Les constructeurs marqués de ce symbole ont mis au point une machine équipée d'un moteur électrique.

→ Vous trouverez l'index des constructeurs et des annonceurs ainsi que les adresses des importateurs à la fin de la revue.

AIR COMMAND

L'entreprise ne vend que des enfants et des pièces. Introduit en 2009 et disponible avec les moteurs Subaru EJ22 et Rotax 912 S, le biplace biplace d'Air Command est conceptuellement similaire aux autres modèles proposés par la société. Le prix du kit comprend la centrale Rotax et le carénage attrayant en fibre de verre, commun à tous les modèles. Il existe également un côte-à-côte biplace dépourillé, le côte-à-côte Elite, et un monoplace

AIR COMMAND INTERNATIONAL INC. N8685 1020th Street • River Falls, WI 54022 • USA • Tél : +1 903 / 527-3335, Fax : +1 903 /405-4909
joe@aircommand.com • www.aircommand.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
222	412	8,84	0,20	34	Subaru	135	2	176	140	32	-	19	-	-	-

COMMANDER ELITE TANDEM EJ22



AIRBET

La série Girabet 2 est construite dans une configuration côte à côte ouverte et est propulsée par le Rotax 912 S de 100 ch. Cela lui permet d'atteindre des vitesses allant jusqu'à 140 km/h, nécessite moins de course au décollage et peut transporter plus de charge utile.

AIRBET SERVEIS AERONAUTICS, SL. Carrerada s/n • 08793 Avinyo Nou • Barcelona • ESPAGNE • Tél : +34 938 970 838, Fax : +34 938 / 992 030
airbet@airbet.net • www.airbet.net

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
220	450	8,40	0,21	42	Rotax 912S	100	2	190	140	40	6	14	€ 41 000	-	-

GIRABET 2 SPORT



AIRBET

La Girabet Classic est une monoplace propulsée par un Rotax 503, un moteur bicylindre de 50 ch. Le cadre robuste est constitué de tubes d'acier pliés et soudés, que, comme les pales de rotor, Airbet fabrique lui-même, et un kit pour une remorque de transport est disponible pour cet appareil.

AIRBET SERVEIS AERONAUTICS, SL. Carrerada s/n • 08793 Avinyo Nou • Barcelona • ESPAGNE • Tél : +34 938 970 838, Fax : +34 938 / 992 030
airbet@airbet.net • www.airbet.net

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
118	230	7,30	0,21	42	Rotax 503CDI	47	1	120	100	25	3,5	15	€ 16 500	-	-

GIRABET CLASSIC



AMERICAN AUTOGYRO

En 2018, American Autogyro a annoncé le redémarrage de la production du SparrowHawk III (Quick-build-kit). Plus de 100 kits SparrowHawk ont été vendus à ce jour. Bien que lourd, le SparrowHawk est particulièrement stable en vol grâce à l'emplacement de la queue et à l'axe de poussée passant par le centre de gravité.

AMERICAN AUTOGYRO Aon Center 200 East Randolph Street, Suite 5100 • Chicago, IL 60601 • USA • Tél : +1 312 809 1076, Fax : +1 801) 973-0177
info@skyworks-global.com • www.americanautogyro.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
407	680	9,14	0,21	87	Subaru EJ 25	165	2	180	130		3,25	-	-	\$ 69 500	-

SPARROWHAWK III



ARGO.AERO MANUFATURA LOTNICZA

Manufatura Lotnicza a acheté les droits de l'ancienne Celier Aviation et a développé ce gyro basé sur l'ancien Xénon. Construction entièrement en carbone, moteur puissant avec Rotax 915iS sont quelques-unes des caractéristiques.

ARGO.AERO MANUFATURA LOTNICZA Sobienie Jeziory 64, • 08-443 Sobienie Szlacheckie • PO-LOGNE • Tél : +48 660 57 57 57, Fax : +48 660 57 57 57
kris@argo.aero • argo.aero/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ARGON CLASSIC



ARGO.AERO MANUFATURA LOTNICZA

Une évolution du précédent C22 de Celier Aviation. Avion côte-à-côte d'une taille impressionnante avec des ailes tronquées, un intérieur luxueux et un moteur Rotax 915 iS. Les sièges amovibles et 45 cm d'espace de rangement continu derrière les sièges offrent un espace de rangement inégalé. Jusqu'à 275 kg peuvent être chargés. Il y a des immatriculations dans certains pays européens, un certificat de type allemand a été délivré entre-temps

ARGO.AERO MANUFATURA LOTNICZA Sobienie Jeziory 64, • 08-443 Sobienie Szlacheckie • PO-LOGNE • Tél : +48 660 57 57 57, Fax : +48 660 57 57 57
kris@argo.aero • argo.aero/



MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
305	600	8,6	0-216	2x60	Rotax 915 iS	141	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ARGON GTL

AUTOGYRO GMBH

À la pointe de la technologie des gyrocoptères, le Calidus est un succès pour l'entreprise allemande basée à Hildesheim. Les amortisseurs de vibrations dans le mât éliminent pratiquement les vibrations. Le cockpit biplace est entièrement fermé et le moteur entièrement caréné. Equipé d'un Rotax 915 iS ou d'un 914 UL/F, et avec une hélice à vitesse constante optionnelle, une vitesse de croisière de 160 km/h est possible avec une autonomie de 800 km. Il a obtenu l'approbation du Royaume-Uni en 2010. Le Calidus est disponible depuis 2022 avec Gyromotion, une propulsion électrique légale sur la route en République tchèque, de sorte que le Gyro peut être utilisé comme une sorte de voiture avec une autonomie d'environ 40 km.

AUTOGYRO GMBH Dornierstrasse 14 • 31137 Hildesheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)5121 / 880 5600, Fax : +49 (0)5121 / 880 5619
info@auto-gyro.com • www.auto-gyro.com

CALIDUS/GYROMOTION



MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
262	500	8,4	0,2	75	Rotax 914 915iS	100, 115	2	185	160	-	3,4	14-18	-	-	-

AUTOGYRO GMBH

Présenté à l'AERO 2011, le Cavalon est une variante côte à côte du bicylindre biplace entièrement fermé Calidus. Les performances à haute vitesse sont légèrement réduites en raison de la carrosserie plus large, mais malgré cela, l'avion s'avère populaire auprès des pilotes qui apprécient la convivialité des sièges côte à côte. Le moteur utilisé est le Rotax 912 iS. La version Cavalon Pro a reçu le premier certificat de type d'avion selon la norme OACI pour un autogire en avril 2015. La même année, la version d'essai de l'eCavalon a également impressionné les experts : un gyro à propulsion électrique de Siemens/Rolls Royce. Il y a un pilote automatique pour le Cavalon depuis 2022, qui peut être autorisé à être utilisé dans certains pays.

AUTOGYRO GMBH Dornierstrasse 14 • 31137 Hildesheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)5121 / 880 5600, Fax : +49 (0)5121 / 880 5619
info@auto-gyro.com • www.auto-gyro.com

CAVALON



MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
250	450-600	8,4	0,2	-	Rotax 915iS	140	2	160-195	145-160	-	3,2	14-18	-	-	-

AUTOGYRO GMBH

Equipé de flotteurs, le MTO Nautic se conduit depuis l'eau. Adaptation du MTOClassic, le Nautic est tout aussi agile et techniquement mature. Avec sa fonctionnalité supplémentaire, le plus jeune autogire ouvre de toutes nouvelles utilisations.

AUTOGYRO GMBH Dornierstrasse 14 • 31137 Hildesheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)5121 / 880 5600, Fax : +49 (0)5121 / 880 5619
info@auto-gyro.com • www.auto-gyro.com

MTO NAUTIC MTO CLASSIC



MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
310	560	8,8	-	65	Rotax 912ULS, 914 UL	100-115	-	150	100	-	-	-	-	-	-

AUTOGYRO GMBH

Le modèle 2017 est basé sur le précédent MTOsport, mais a reçu un grand nombre d'améliorations. Le design moderne primé (Red Dot : Best of the Best 2018) est combiné à des positions d'assise améliorées, à des pales plus lourdes grâce au système de rotor « Top » et à un mât pliable. La version AGRIC du MTOsport est équipée de la 915 iS de 141 ch, d'un système de dosage AGNAV et d'un système de navigation. Le MTOsport 2017 peut être propulsé avec trois options de moteur : Rotax 912 ULS, 914 UL et 915 iS.

AUTOGYRO GMBH Dornierstrasse 14 • 31137 Hildesheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)5121 / 880 5600, Fax : +49 (0)5121 / 880 5619
info@auto-gyro.com • www.auto-gyro.com

MTOSPORT 2017



MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
255	450-600	8,4	0,2	94	Rotax 912, 914, 915iS	110-135	2	195	145-160	40	4	15-18	-	-	-

Flying CHINA

The first and only, independent General Aviation publication in China since 10 years online & printed.

Flying CHINA

自由飞翔与通航
2013年开始，首家也是目前唯一同时以纸质和网上发行的中文通航媒体

FLYING CHINA
Quarterly Vol.04-2021 / 01-2022
自由飞翔与通航

GA NEWS 国内外资讯 TEST 测试飞行 MARKET WATCH 行业观察
TECHNOLOGY 产品与科技 AIR LOGS 航空日志 PRE-OWNED 二手飞机

elec
Phen
Scar
电动航
Phenix

**New eVTOL from Germany:
eMagicOne & Next**
来自德国的新型eVTOL:
eMagicOne & Next

转换飞行 Transition:
AF - Prosperity 1: Transition
哈工大科技首次首次试飞

展会 Event:
e-Flight-Forum: Hybrid in Yichang
宜昌举行的第三届国际电动航空论坛

自旋旋翼机 Gyrocopter:
Fraudorfer Tensor 600
德国Fraudorfer Tensor 600

**Rotorvox:
The multirole Gyro**

Scan 2 read online



下载阅读：
www.flyingchina.net
也可在此直接扫码

Download / read at:
www.flyingchina.net
or scan to read here



rights reserved by: Flying China
distribution prohibited

AUTOGYRO GMBH

T-RIGO a été développé pour répondre aux besoins d'un client chinois. Il s'agit d'une version ouverte à trois places, où les deux sièges arrière côte à côte ont des extensions latérales. La longue zone d'assise permet de transporter une personne sur une civière. Le T-RIGO a une MTOW de 600 kg et est propulsé par un Rotax 915 iS de 141 ch. Une attention particulière a été portée à l'AERO à un MTOsport monté sur flotteurs. Cet autogyre est utilisé par les garde-côtes du Qatar. L'autorité augmentera sa flotte d'autogyres de trois à neuf avions.

AUTOGYRO GMBH Dornierstrasse 14 • 31137 Hildesheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)5121 / 880 5600,
Fax : +49 (0)5121 / 880 5619
info@auto-gyro.com • www.auto-gyro.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
255	600	8,4	-	68	Rotax 915iS	140	3	-	-	-	-	-	-	-	-

MTOSPORT 2017 915IS T-RIGO



AVIOMANIA

La Genesis Duo G2sb est une version allongée de la nouvelle machine Solo Genesis G1sb avec des caractéristiques de conception similaires de stabilité, d'agilité et de réaction de tangage minimisée à tous les changements d'accélérateur. Le cadre est fabriqué à partir d'aluminium de qualité aéronautique, d'écrous et de boulons. Tous les modèles peuvent désormais être commandés ouverts ou fermés. Le prix de la machine prête à voler comprend un Rotax 503 (ajoutez 5 000 \$ supplémentaires pour le 912 ULS de 100 ch). Le kit comprend la cellule et le rotor, mais pas de moteur, d'hélice ou de prérotateur. La version la plus récente est la Genesis CE avec Rotax 912ULS

AVIOMANIA P.O. Box 42465 • 6534 Larnaca • CHYPRE • Tél : +357 (0)99 608 106, Fax : +357 (0)24 422 733

info@aviomania.com • www.aviomania.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
240	560	9,1	0,18	50 +30	Rotax 914	115	2	200	140-160	50	7	17	\$ 29 950	\$ 18 000	-

GENESIS DUO G2SB



CHAYAIR

Ce biplace tandem sud-africain est fermé et possède une structure traditionnelle en tube Dural boulonné. Le carénage non sollicité est montré ici avec un cockpit intégré, mais il existe également une version ouverte : Mk 2000. Les surfaces arrière sont généreusement proportionnées, avec pas moins de cinq surfaces verticales. Le prix du kit comprend le moteur Rotax 914 détaillé ici, mais une Subaru EJ 2.5 de 160 ch est une option.

CHAYAIR MANUFACTURING AND AVIATION PO Box 807 • Musina 0900 • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)710696060
fred@chayaireurope.com • www.chayair.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
380	590	9,10	-	55	Rotax 914 F	115	2	153	128	-	4	2,5	€ 59 500	€ 35 000	-

SYCAMORE MK 1



ELA AVIACION

L'ELA 07 Cougar est utilisé dans la disposition populaire des pousseurs en tandem avec un cockpit ouvert et un pare-brise unique. La structure est en tube d'acier inoxydable soudé, tandis que le carénage est non structurel. Il peut accueillir un Rotax 912 ULS ou un 914 turbo et est équipé d'un pré-rotateur de conception propre, d'un compensateur de pas pneumatique et d'un compensateur de roulis mécanique. Notre prix se réfère au modèle de moteur 100 HP 912 ULS ; le moteur Rotax 914 Turbo, plus puissant, coûte plus cher.

ELA AVIACION, SL Pol. Ind. el Blanquillo M7 P26 • 14290 Fuente Obejuna • Cordoba • ESPAGNE • Tél : +34 (0)957 / 58 51 75, Fax : +34 (0)957 / 58 50 37
marketing@elaaviacion.com • www.elaaviacion.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
250	500	8,50	0,22	75	Rotax 912 ULS	100	2	160	130	30	5	15-20	€ 54 900	-	-

ELA 07 COUGAR



ELA AVIACION

L'Elas Scorpion 914 UL est la dernière version de la E 7. Si le E7 S est la version scolaire, le Scorpion est le voyageur. Il dispose donc d'un coffre à bagages de 100 litres. Il est également plus facile de le verrouiller si vous devez le laisser ouvert sur un aérodrome pendant le voyage. Le Scorpion est propulsé par un Rotax 914 Turbo de 115 ch, qui permet des vitesses de croisière confortables entre 100 et 150 km/h.

ELA AVIACION, SL Pol. Ind. el Blanquillo M7 P26 • 14290 Fuente Obejuna • Cordoba • ESPAGNE • Tél : +34 (0)957 / 58 51 75, Fax : +34 (0)957 / 58 50 37
marketing@elaaviacion.com • www.elaaviacion.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
275	450	8,7			Rotax 914 Turbo	115		155	100-150	40		75	€ 75 400	-	-

ELA 7 SCORPION



ELA AVIACION

L'ELA 10-Eclipse est le développement le plus moderne de l'entreprise. Il y a également une verrière facilement remplaçable disponible pour le siège tandem fermé, qui offre 65 litres d'espace pour les bagages. ELA promet 6 heures de vol avec le réservoir de 87 litres. Le prix est pour l'ELA 10 avec 100 ch Rotax 912 ULS. De plus, avec d'autres moteurs disponibles, Rotax 915 iS, il existe une certification de type allemande valide.

ELA AVIACION, SL Pol. Ind. el Blanquillo M7 P26 • 14290 Fuente Obejuna • Cordoba • ESPAGNE • Tél : +34 (0)957 / 58 51 75, Fax : +34 (0)957 / 58 50 37
marketing@elaaviacion.com • www.elaaviacion.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
283	530	8,50	0,22	87	Rotax 915 iS	141	2	190	165	35	5	13-20	€ 109 000	-	-

ELA ECLIPSE



ELA AVIACION

Le Gyro-Tractor est un gyrocoptère professionnel de pulvérisation de cultures. Il est équipé du puissant Rotax 915 iS de 140 ch et d'une trémie de 200 L. Les rampes de pulvérisation ont une envergure de 8,25 m, ce qui donne une largeur de passage efficace de 15 m. Ce gyrocoptère peut pulvériser jusqu'à 10 Ha en seulement 5 minutes, en appliquant jusqu'à 30 L/ha. Le système de pulvérisation est contrôlé par le dispositif AgNav Titanium, qui permet d'effectuer une tâche professionnelle et efficace.

ELA AVIACION, SL Pol. Ind. el Blanquillo M7 P26 • 14290 Fuente Obejuna • Cordoba • ESPAGNE • Tél : +34 (0)957 / 58 51 75, Fax : +34 (0)957 / 58 50 37
marketing@elaaviacion.com • www.elaaviacion.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	8,8	-	-	Rotax 915 iS	-	-	-	-	-	-	-	€ 155 000	-	-

GYRO-TRACTOR



FUSIONCOPTER

Le gyro monoplace pèse 115 kilogrammes à vide (MTOM 235 kg) et, en raison de ses données de performance, relève de la réglementation américaine 14CFR Part 103, selon laquelle il peut y être exploité sans permis. Il est livré dans le conteneur pré-assemblé à tel point que, selon le fabricant, seules 19 vis doivent être serrées. Le cadre tubulaire et les pales du rotor sont en aluminium, tandis que la cabine est en matériau composite. La pré-rotation s'effectue via un système hydraulique.

FUSIONCOPTER ul. Aleja Krakowska 22A • 02-284 Warszawa • POLOGNE • Tél : +48 530802985, Fax : +48 600 910 519
info@fusioncopter.eu • fusioncopter.eu/jk-2-nano

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
115	235	7	-	20	Hirth F23V28CL	50	1	100	90	35	2	14	€ 30 000	-	-

JK-2 NANO



Wonderboom National Airport, Pretoria,
Tshwane, South Africa

THE AFRICAN SHOW FOR GENERAL AVIATION

EDNY: S 25 39 23.532 E 28 12 50.114

Partners



In cooperation with



GIROCOPTEROS HUMMINGBIRD

Le H2 est fabriqué par Girocopteros Hummingbird de Joinville, au Brésil. Il fait partie de toute une gamme de gyrocoptères de conception similaire : le H2 Super Sport, le H1 Essentium et le H1 Supersport. Les modèles H1 sont monoplaces, le H2 est un biplace. Sur tous les modèles, le châssis est absorbé par des ressorts et une construction triangulaire. Les modèles sportifs ont un carénage amovible. Ce carénage doit être retiré si l'on veut utiliser la capacité d'atterrissage et de décollage sur de mauvaises pistes que le train d'atterrissage implique. Les moteurs sont pour le H1 Rotax 912UI ou UIs. Le H2 est proposé de préférence avec le Rotax 914.

GIROCOPTEROS HUMMINGBIRD INDUSTRIAL AERONAUTICA R. Piratuba, 1647 - Bom Retiro • 89222-365 Joinville • Santa Catarina • BRÉSIL • Tél : +55 47 3025-1220, Fax : +55 47 98407-7621
comercial@hummingbird-gyro.com.br • hummingbird-gyro.com.br/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	Rotax 914	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-



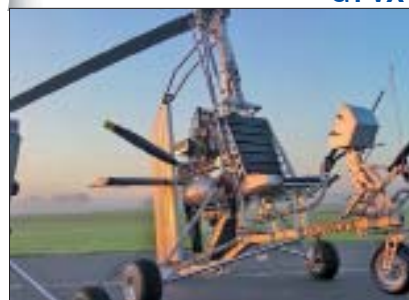
H2

GYRO TECHNIC, INC.

Gyro Technic a repris l'ancien concept de monoplace du Bensen Gyrocopter et l'a mis à jour pour le nouveau millénaire. Le gyro se présente sous la forme d'un kit boulonné usiné CNC. Il est doté d'un grand empennage en T de style Dominator pour plus de stabilité. La documentation du bâtiment est quelque chose dont le fabricant est fier et il a un programme d'aide à la construction.

GYRO TECHNIC, INC. 490th Street 31196 • Kasota, MN 56050 • USA • Tél : +1 507-243-3991, Fax : +1 507-243-3998
sales@gyrotech.com • www.gyrotech.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	Rotax 582	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 23 850	-



GT-VX1

GYRO-KOPP-TERS

Fabriqué en Floride par les frères Kopp, le Midnight Hawk est un monoplace simple et économique. Il utilise un puissant moteur Subaru EJ82 couplé à une réduction de courroie. Il fait tourner les pales et la tête du rotor Dragon Wings. Le kit est en grande partie préfabriqué et on estime qu'il ne faut que 120 heures pour le terminer, bien qu'un avion complet ne coûte que 1000 \$ de plus. Une version moins chère est également proposée avec une Subaru à entraînement direct, mais avec ce moteur, le taux de montée en souffre, tout comme les niveaux de bruit.

GYRO-KOPP-TERS 9392 W. U.S. Highway 90 • Lake City FL 32055-8045 • USA • Tél : +1 386 / 752 9116
gyrokopters@yahoo.com • www.gyro-kopp-TERS.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
231	367	7,62	0,18	45	Subaru EJ-18	97	1	130	82	-	3	15	-	\$ 18 500	-



MIDNIGHT HAWK

GYRO-KOPP-TERS

Le dernier né de la gamme Gyro-Kopp-Ter est ce Twin Eagle. Structurellement similaire à son frère monoplace, il utilise un moteur Subaru EJ-22 de 130 ch. Seul le siège avant dispose de commandes de vol. La portance est fournie par Dragon Wings et vous pouvez acheter l'avion en kit ou prêt à voler. Le kit est pratiquement complet et ne devrait prendre que 120 heures.

GYRO-KOPP-TERS 9392 W. U.S. Highway 90 • Lake City FL 32055-8045 • USA • Tél : +1 386 / 752 9116
gyrokopters@yahoo.com • www.gyro-kopp-TERS.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
305	548	8,22	0,18	60	Subaru EJ-22	130	2	145	95	-	-	17	-	\$ 23 500	-



TWIN EAGLE

GYRON PRO

L'autogire côte à côte est actuellement en cours d'essais avec des caractéristiques spéciales telles que des portes coulissantes, une prérotation électrique, des pneus Tundra et le six cylindres UL520i de 180 ch d'ULPower Aero Engines. La version « Targa » est techniquement identique, mais n'a pas de portes et est ouverte en haut.

GYRON PRO AG Viktoriarain 1 • CH-3001 Bern • SUISSE • Tél : +41 0)31 381 22 22
info@gyron.pro • www.gyron.pro

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	UL520i	180	-	-	-	-	-	-	-	-	-



GYRON

JOKERTRIKE NISUS

Ce gyro, le Nisus, est nouveau chez Jokertrike. L'habitacle est en carbone kevlar hybride. Le Nisus est disponible en trois versions à partir d'Optimum (98 000 euros). Le modèle haut de gamme est le Platinum (126 000 euros). Les gyros Nisus sont propulsés par Rotax. Les modèles au choix : 912 ULS, 914 UL2, 915 iS, 912 STi et 916 ECI. En savoir plus : www.nisus-aero.com.

JOKERTRIKE Dopravna 3977 • 955 01 Topolcany • SLOVAQUIE • Tél : +421 905 30 80 88, Fax : +421 38 532 6083
info@jokertrike.com • www.nisus-aero.com



NISUS

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	8,6	-	92	Rotax 915 iS	144	-	195	-	30	-	-	-	-	-

MAGNI GYRO

Le Magni M26 Victor est le premier biplace fermé de la compagnie. Un grand nombre de nouvelles caractéristiques techniques augmentent la sécurité de fonctionnement. Le Rotax 915iS confère à l'autogire d'énormes performances. Alors que le gyro a déjà été approuvé en Italie, en France et aux États-Unis, l'entreprise attend toujours la certification de type allemande.

MAGNI GYRO SRL Via Volpina 23 • 21010 Besnate (VA) • ITALIE • Tél : +39 0331 / 274816, Fax : +39 0331 / 274817
info@magnigyro.it • www.magnigyro.it/



M 26 VICTOR

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
310	535	8,5	-	90	Rotax 915 iS	141	2	182	170	35	5,8	18	€ 138 000	-	-

MAGNI GYRO

Le M16 Tandem Trainer est certifié BCAR section T au Royaume-Uni. Il a été visiblement amélioré. Conçu spécifiquement pour la formation au pilotage, il dispose d'un grand réservoir de 72 litres, ce qui lui confère 4 heures d'autonomie, de doubles commandes complètes et d'un pare-brise arrière pour assurer le confort de l'instructeur ! Les modifications récentes comprennent un échangeur de chaleur liquide de refroidissement/huile pour minimiser le temps de préchauffage. Les options comprennent un compartiment à bagages de 20 litres. Tous les Magnis sont basés sur un acier aéronautique 4130 chrome-moly, une structure soudée TIG et un rotor composite à deux pales fabriqué en interne. Motorisations disponibles : Rotax 100 ch 912 et 115 ch Rotax 914 Turbo.

MAGNI GYRO SRL Via Volpina 23 • 21010 Besnate (VA) • ITALIE • Tél : +39 0331 / 274816, Fax : +39 0331 / 274817
info@magnigyro.it • www.magnigyro.it/



M-16 TANDEM TRAINER

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
270	450	8,53	-	72	Rotax 914	115	2	180	140	45	-	17	€ 57 000	-	-

MAGNI GYRO

Le M22 Voyager est une version touring du M16 Trainer standard, équipé d'un généreux réservoir de carburant de 80 litres. Seul le siège avant dispose de commandes de vol dont une garniture électrique. L'instrumentation comprend le système de gestion numérique du moteur Flydat. Une innovation récente est un verrou de commande frontale pour éviter l'engagement par inadvertance du prérotateur. Le Voyager est propulsé par un Rotax 914 Turbo. Les virures de bagages caractéristiques de chaque côté sont bien harmonisées avec la conception du fuselage et sont accessibles par des portes à trois compartiments avec double serrure. La version équipée de la roue d'amortisseur Beringer et du Rotax 915 iS s'appelle le M22 Plus.

MAGNI GYRO SRL Via Volpina 23 • 21010 Besnate (VA) • ITALIE • Tél : +39 0331 / 274816, Fax : +39 0331 / 274817
info@magnigyro.it • www.magnigyro.it/



M-22 VOYAGER

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
272	450-550	8,54	0,22	72	Rotax 914	115	2	185	144	30	5	18	€ 59 700	-	-



MAGNI GYRO

Le M24 Orion est la machine haut de gamme de Magni, dotée d'une cabine côte à côte entièrement fermée. Il est également idéal pour les écoles de formation tout en dégageant un design pur à l'italienne. Un accent particulier a été mis sur l'esthétique de l'intérieur et la palette de couleurs. Il a obtenu l'approbation du Royaume-Uni en vertu des exigences strictes de la section T du BCAR. Il y a deux compartiments à bagages et un grand réservoir de carburant de 80 litres offrant une autonomie d'environ 4 heures pour une capacité de tourisme sérieuse. L'assise côte à côte et les doubles commandes contribuent à en faire une machine d'entraînement parfaite. Il dispose d'un contrôle automatique du verrouillage des portes qui empêche l'utilisation du prérotateur si les portes ne sont pas correctement verrouillées. Une option de cockpit VIP et le Rotax 915 iS de 141 ch sont également disponibles. Le M24C PLUS archive 2023 la certification AAN 29276 Addendum 2 pour les opérations VFR de nuit au Royaume-Uni

MAGNI GYRO SRL Via Volpina 23 • 21010 Besnate (VA) • ITALIE • Tél : +39 0331 / 274816, Fax : +39 0331 / 274817

info@magnigyro.it • www.magnigyro.it/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
265	450	8,53	-	82	Rotax 914	115	2	160	115	-	-	-	€ 69 900	-	-

M-24 ORION



NIKI ROTOR AVIATION

Présenté pour la première fois à AERO 2023 sous forme de maquette. Autogire côte à côte fermé en construction entièrement en carbone. Moteur Rotax 915iS, prix prévu env. 160 000€.

NIKI ROTOR AVIATION 21, Industrial Area "Praveshki Hanove" • 2161 Pravets • BULGARIE • Tél : +359

(0) 359 7133 4800, Fax : +359 (0) 359 7133 4800

info@nikiaviation.com • www.nikiaviation.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
300	600	8,8	0-21	2x40	-	-	-	-	-	-	-	-	€ 160 000	-	-

CRUISER



NIKI ROTOR AVIATION

Le constructeur bulgare a développé le Kallithea et le Lightning, deux versions en tandem fermé. Ils diffèrent par le type de poutre de queue, qui est traditionnellement conçu sur la Kallithea, tandis que l'hélice poussoir est intégrée dans la poutre de queue sur la Lightning. Les 915 et 916 Rotax sont disponibles. Le certificat de type allemand pour Kallithea est disponible.

NIKI ROTOR AVIATION 21, Industrial Area "Praveshki Hanove" • 2161 Pravets • BULGARIE • Tél : +359

(0) 359 7133 4800, Fax : +359 (0) 359 7133 4800

info@nikiaviation.com • www.nikiaviation.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
300	560	8,47	0,21	66	Rotax 912/914/915iS/916iS	100-161	2	180	130	36	3-13	15	€ 140 000	-	-

KALLITHEA



NIKI ROTOR AVIATION

Le Niki Lightning est un autogire fermé unique. L'hélice de poussée est intégrée à la poutre de queue. Un très bel autogire avec une grande visibilité.

NIKI ROTOR AVIATION 21, Industrial Area "Praveshki Hanove" • 2161 Pravets • BULGARIE • Tél : +359

(0) 359 7133 4800, Fax : +359 (0) 359 7133 4800

info@nikiaviation.com • www.nikiaviation.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
285	560	8,5	0,21	70	Rotax 912/914	100/115	2	170	140	35	3-5	15	€ 155 000	€ 60 000	-

LIGHTNING



PAGOTTO

Le Blazer est le produit du spécialiste italien de l'UL Pagotto. Le gyro offre un design moderne et plus de confort tout en conservant la structure de base éprouvée du BrakoGyro GT. Le Blazer, un autogire biplace ouvert en configuration tandem, est disponible avec le Rotax 914 UL Turbo de 115 ch ou la 915 iS de 140 ch. Une petite porte facilite l'accès du pilote au cockpit. Deux coffres à bagages sur le côté offrent un espace de rangement supplémentaire.

PAGOTTO CARPENTERIE SRL Via Vittorio Veneto 9 • 31010 Pianzano (TV) • TV • ITALIE • Tél : +39 0438

/ 430311, Fax : +39 0438 / 430947

info@carpenteriepagotto.it • carpenteriepagotto.it/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
285	550				Rotax 914, 915iS	115	2	178	140	35	5		-	-	-

BLAZER



PAGOTTO

Enio Pagotto s'est fait un nom en tant que fabricant de tricycles et son gyro est construit dans le même esprit que ses ULM, avec un carénage attrayant mais non porteur recouvrant une structure en tube d'acier inoxydable soudé. Le moteur turbocompressé de Rotax, soit une 912 avec l'installation d'un ventilateur d'Enio, soit une 914, beaucoup plus connue mais beaucoup plus chère. Il y a aussi une monoplace.

PAGOTTO CARPENTERIE SRL Via Vittorio Veneto 9 • 31010 Pianzano (TV) • TV • ITALIE • Tél : +39 0438 / 430311, Fax : +39 0438 / 430947
info@carpenteriepagotto.it • carpenteriepagotto.it/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
265-272	550	8,53	0,213	80	Rotax 912 T	125	2	178	135	35	5,5	18	€ 63 500	-	-



BRAKOGYRO GT

PAGOTTO

Le Naked est le BrakoGyro GT avec le carénage remplacé par des patins et un arceau de sécurité. La réduction du poids à vide permet une augmentation correspondante de la charge utile, bien que les vitesses soient réduites par l'augmentation de la traînée. Mais si voler avec le vent dans les cheveux ne suffit pas, le Naked offre le vent partout ailleurs, et un sentiment d'immédiateté que peu d'autres formes de vol peuvent offrir. Il est idéal pour l'enseignement ainsi que pour les travaux agricoles et autres travaux de surveillance où une vue panoramique est essentielle.

PAGOTTO CARPENTERIE SRL Via Vittorio Veneto 9 • 31010 Pianzano (TV) • TV • ITALIE • Tél : +39 0438 / 430311, Fax : +39 0438 / 430947
info@carpenteriepagotto.it • carpenteriepagotto.it/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
245	550	8,53	0,213	80	Rotax 912 S-Turbo	188	2	155	120	35	5	18	-	-	-



BRAKOGYRO NAKED

PAGOTTO

Le gyro monoplace non déguisé. En plus du Brako One Seater Sprint, la gamme de modèles Pagotto dispose désormais du LITE GYRO, qui est disponible avec un choix de deux moteurs : le Rotax 582 de 65 ch et le Simonini Victor 2 Plus de 102 ch.

PAGOTTO CARPENTERIE SRL Via Vittorio Veneto 9 • 31010 Pianzano (TV) • TV • ITALIE • Tél : +39 0438 / 430311, Fax : +39 0438 / 430947
info@carpenteriepagotto.it • carpenteriepagotto.it/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
185	340	7,9		54	Rotax 582	64	1						€ 28 900	-	-



LITE GYRO

PAGOTTO

Le One Seater Sprint est une machine monoplace moderne de première classe qui a été construite pour le pilote qui aime voler seul et lors de longs voyages à travers le pays. Le Sprint est vendu à la fois en kit et prêt à voler.

PAGOTTO CARPENTERIE SRL Via Vittorio Veneto 9 • 31010 Pianzano (TV) • TV • ITALIE • Tél : +39 0438 / 430311, Fax : +39 0438 / 430947
info@carpenteriepagotto.it • carpenteriepagotto.it/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
210-220		7,80	210	54	Rotax 912 UL/ULS/Turbo, 914	120	1	180	140		5,5	16	€ 39 500	-	-



ONE SEATER SPRINT

PAGOTTO

Le Pagotto RAD est le cheval de bataille des Pagottos. Il dispose d'un espace de rangement supplémentaire et de supports externes pour fixer des équipements tels que des instruments de mesure. Deux moteurs sont actuellement disponibles : Rotax 914 UL Turbo et Rotax 912 Turbo.

PAGOTTO CARPENTERIE SRL Via Vittorio Veneto 9 • 31010 Pianzano (TV) • TV • ITALIE • Tél : +39 0438 / 430311, Fax : +39 0438 / 430947
info@carpenteriepagotto.it • carpenteriepagotto.it/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
278	550	-	-	84	Rotax 914 UL Turbo	115	2	168	150	35	6	-	-	-	-



RAD

PAL-V

PAL-V est l'abréviation de Personal Air- and Land-Vehicle. Le développeur et constructeur néerlandais PAL-V a demandé à l'AESA la certification de la voiture volante côte à côte Liberty avec les pales de rotor repliables et l'hélice poussoir également rabattable à l'arrière, forçant ainsi l'Union européenne pour la sécurité aérienne à traiter pour la première fois les autogires dans une « condition spéciale ». Des vols d'essai approfondis n'ont pas encore été effectués.

PAL-V EUROPE NV Baileybrugweg 13F • 4941 TB Raamsdonksveer • PAYS-BAS • Tél : +31 (0)162-580 560

geninfo@pal-v.com • www.pal-v.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
664	910	8	-	100	-	200	2	180	160	50	-	26	-	-	-

PAL-V LIBERTY



SHAANXI BAOJI

Ce gyrocoptère nommé Lie Ling, Falcon, est fabriqué par Shaanxi Baoji Special Vehicles Manufacturing. La société de l'État du Shaanxi est bien connue comme un fabricant de voitures blindées et de véhicules de transport de police et militaire. Par conséquent, le gyrocoptère Lie Ling est conçu pour servir d'avion de police et de surveillance. Le Falcon est basé sur le design de l'Autogyro allemand, mais est également disponible avec quelques modifications, comme une banquette arrière pouvant accueillir trois passagers ou deux parachutistes ou une civière. L'autogyro Falcon peut également être équipé d'un train d'atterrissage pour ski de neige.

SHAANXI BAOJI SPECIAL VEHICLES MANUFACTURING CO., LTD no8 Chuangye Road Baoji High-Tech Dev Zone • 721006 Baoji • Shaanxi • CHINE • Tél : +86 (0)917-6756899, Fax : +86 (0)917-6756888
shaanxiauto@yahoo.com.cn • http://www.bhfwkj.com/en/list/?125_1.html

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
290	560	8,4	8,4	70	Rotax 914	115	2	180	90-150	-	2,5	17	-	-	-

LIE YING FALCON



SILVERLIGHT AVIATION

Silverlight Aviation est l'une des premières entreprises américaines à reprendre l'architecture de la conception des autogires européens, ce qui a donné naissance au Ranger AR-1 américain. À l'exception des pales du rotor (Averso) et du moteur (Rotax), l'AR-1 est 100 % américain. Depuis 2021, le Rotax 915 iS est une option du Rotax 914 UL de 115 ch. L'AR-1 est disponible avec une option cabriolet (entièrement fermée ou pare-brise uniquement). En raison de la réglementation américaine sur les avions de sport légers, l'AR-1 n'est disponible qu'en kit. Il y a maintenant aussi un carénage complet pour le siège tandem disponible.

SILVERLIGHT AVIATION 40420 Free Fall Avenue, Unit A • Zephyrhills FL 33542 • USA • Tél : +1 813-786-8290
info@silverlightaviation.com • www.silverlightaviation.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
284	560	8,5	-	77	Rotax 912ULS.is 914is,915is	100	2	190	165	-	3,5	-	\$ 64 990	-	-

AMERICAN RANGER AR1



SKYCRUISER AUTOGYRO

Le Skycruiser sc 200 a été présenté à AERO 2014. L'autogyro biplace hongrois biplace ouvert a une MTOW de 560 kg et est livré avec un moteur Rotax de 100 ch et quelques fonctionnalités intéressantes comme un système de prérotation entièrement contrôlé électroniquement. Lorsque la prérotation est activée, le pas de l'hélice du poussoir passe automatiquement à un pas nul, ce qui entraîne une absence de poussée. Au moment où le pilote tire le manche à fond vers l'arrière pour le décollage, l'inclinaison de l'hélice passe à la meilleure montée.

SKYCRUISER AUTOGYRO KFT. Kossuth Lajos u. 104/a • 2365 Inarcs • HONGRIE • Tél : +36 30 173-4139, Fax : +36 (0)30 894 7739
info@skycruiserhungary.hu • www.skycruiser.hu

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
290	560	8,4	-	104	Rotax 912t	125	2	185	160	120	-	18	-	-	-

SKYCRUISER SC 200



SKYWORKS AERONAUTICS CORP.

Le Hawk 5 est un autogyro 5 places (1 + 4) développé en 2010 par les frères Groen aux USA. Avec sa turbine Rolls-Royce (250-B17C, 450 SHP), l'avion a une vitesse de croisière de 120 kts. La portée maximale du gyro de 850 000 \$ est de 315 NM @ 85 kts. En juin 2019, Skyworks Global Inc. de Salt Lake City (détenteur des droits du Hawk 5) a accepté de concéder une licence de production à la société d'État serbe UTVA, qui fabriquera le Hawk 5 de 3 800 livres à Pantschow, près de Belgrade. Statut actuel : Prototype

SKYWORKS AERONAUTICS CORP. 9980 South 300 West Suite 200 • Salt Lake City UT 84070 • USA • Tél : +1 801 / 973-0177, Fax : +1 801 / 973 4027
info@skyworks-global.com • www.skyworks-global.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	1723	12,8	-	800	Rolls-Royce250-B17C Turboprop	450	5	-	180	-	-	-	\$ 850 000	-	-

HAWK 5



SKYWORKS AERONAUTICS CORP.

Le fabricant de gyros Groen Brothers/Skyhawk a non seulement changé de nom, mais a également introduit ce Vtol basé sur la technologie Gyro. Piloté par 2 turboréacteurs Williams International FJ44. L'avion utilise la technologie du rotor lent en vol, le rotor principal est ralenti et les ailes supportent la charge. Le VertiJet est un gyrodyne à décollage et atterrissage verticaux, à grande vitesse et à longue portée. Le VertiJet est une adaptation d'une combinaison du Rotodyne britannique et de l'hélicoptère Skyworks. Le VertiJet aura une vitesse de pointe prévue de 644 km/h, une autonomie de 1 609 km, transportera une charge utile de 454 kg, pourra transporter de 4 à 6 passagers et un pilote. Le VertiJet est propulsé par deux turboréacteurs à double flux Williams International FJ44. En vol, le rotor principal est freiné et les ailes fournissent la portance nécessaire. Ce développement a été abandonné.

SKYWORKS AERONAUTICS CORP. 9980 South 300 West Suite 200 • Salt Lake City UT 84070 • USA • Tél : +1 801 / 973-0177, Fax : +1 801 / 973 4027
 info@skyworks-global.com • www.skyworks-global.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	2500	-	-	-	2 Williams		6	-	-	-	-	-	-	-	-

VERTIJET



SPORT COPTER

Le Sportcopter II est équipé d'un moteur Lycoming de 230 ch avec un carter bien caréné, ce qui devrait améliorer l'efficacité de l'hélice et le bruit. La cabine est très spacieuse (1,2 m de large) et est équipée d'un système de désembuage et de chauffage de la cabine. Il est conçu pour une utilisation sur terrain accidenté, avec un train d'atterrissage très sophistiqué et une roue avant à bras oscillant pour aider à prévenir le renversement lors des atterrissages par vent de travers. Le prix de notre kit comprend le moteur et le système de rotor. Une version conforme LSA avec un Rotax 914 de 115 ch est prévue

SPORT COPTER INC. 34012 Skyway Drive • Scappoose OR 97056 • USA • Tél : +1 503 / 543 7000, Fax : +1 503 / 543 7041
 Information@SportCopter.com • sportcopter.com

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
453	770	9,45	0,216	102	Lycoming I0-360	230	2	190	160	15	5	33	-	\$ 84 995	-

SPORTCOPTER II



TENSOR AG FRAUNDORFER AERONAUTICS

Après sept ans de développement, le gyrocoptère combiné Tensor 600X du constructeur allemand Fraundorfer Aeronautics a effectué avec succès son premier vol en janvier 2020. Les caractéristiques exceptionnelles de l'avion biplace en configuration tandem, conçu comme un démonstrateur technologique, sont les ailes trapues et la conception entièrement nouvelle du rotor, qui, contrairement aux rotors de gyrocoptère conventionnels, est évolutif et peut donc également être utilisé sur des avions plus lourds. Le concept de Fraundorfer est conçu pour différents types de propulsion tels que le moteur à combustion, la propulsion électrique ou même la propulsion à hydrogène. La certification de type allemande a maintenant été accordée, mais l'appareil est en cours de modification pour une classe de poids plus élevée et pour un usage commercial.

TENSOR AG Flugplatz Donauwoerth-Genderkingen Forstmahd 3, Hangar 2 • 86682 Genderkingen • ALLE-MAGNE • Tél : +49 906 977 592 40
 office@tensor.aero • www.tensor.aero/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

SENSOR 600X



TITANIUM AUTO GYRO

L'Explorer de Titanium Auto Gyro est rapide, léger sur le bâton et très stable. Le cadre en caisson est en titane. Le corps est en fibre de carbone en nid d'abeille et en composites de fibre de verre. Le gyro a une suspension avant très intelligente, simple et solide et fonctionne extrêmement bien sur les terrains accidentés, tout comme la suspension arrière en aluminium. Il y a 3 variantes Rotax dans le programme. Des kits seront disponibles à l'avenir. Les vitesses publiées se réfèrent à la version Rotax-Turbo de 115 ch. En 2021, le Titanium Kelpie, un modèle plus robuste avec un châssis de brousse spécial, élargira la gamme de modèles. Tous les autres modèles sont également proposés avec des flotteurs.

TITANIUM AUTO GYRO 653 Garthowen Road • Garthowen 2345 • NSW • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)4 2768 1889
 andrew@tagaviation.com.au • www.tagaviation.com.au

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
240	575	8,38	0,22	85	Rotax 914	115	2	185	150	40	-	-	-	-	-

EXPLORER



TRENDAK

Ce gyro de Trendak est ce luxueux et moderne conçu côte à côte. Les lames en aluminium et le moteur de 135 ch sont faits maison. Taifun n'est PAS certifié en allemand.

TRENDAK - AVIATION ARTUR TRENDAK & SON ul. Nowowiejskiego 26a • 96-313 Jaktorow - Kolonia • POLOGNE • Tél : +48 (0)46 856 52 24, Fax : +48 (0)46 856 52 24
 office@trendak.eu • trendak.eu

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
285	560	8,4	-	95	AAT 912 (RSTI)	135	2	195	160	40	6	20	-	-	-

TAIFUN



TRENDAK

Le Taureau est un grand frère de Tercel. Il dispose de trois places assises en configuration 1 + 2. Des équipements spéciaux tels que la pulvérisation des cultures peuvent être ajoutés très facilement. En fait, le client peut le configurer comme il le souhaite et pour son usage individuel. Trendak offre également un sol ouvert afin que vous puissiez monter un scanner, un appareil photo ou tout autre équipement optique en toute sécurité et correctement.

TRENDAK - AVIATION ARTUR TRENDAK & SON ul. Nowowiejskiego 26a • 96-313 Jaktorow - Kolonia • POLOGNE • Tél : +48 (0)46 856 52 24, Fax : +48 (0)46 856 52 24
office@trendak.eu • trendak.eu

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
285-350	600			80	AAT 912 (RSTI)	135	2	170	140	50	4	23	-	-	-

TAURUS



TRENDAK

Le Tercel est un side-by-side fermé de la catégorie des 560 kg, qui offre à l'intérieur un espace exceptionnel et une visibilité panoramique. La cellule Momocoque et la queue sont en carbone, les vitres en plexiglas teinté réduisent le rayonnement UV jusqu'à 50 %. Les pales de rotor de 8,70 m de long et le moteur Rotax de 135 ch sont également fabriqués en interne. Tercel est entièrement certifié allemand.

TRENDAK - AVIATION ARTUR TRENDAK & SON ul. Nowowiejskiego 26a • 96-313 Jaktorow - Kolonia • POLOGNE • Tél : +48 (0)46 856 52 24, Fax : +48 (0)46 856 52 24
office@trendak.eu • trendak.eu

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
285	560	8,4	-	2x 40	AAT 912 (RSTI)	135	2	195	160	40	7	20	-	-	-

TERCEL



TRENDAK

Le lancement sur le marché de Twistair 2.0 est toujours prévu pour 2022. Le concept original du Twistair a été entièrement repensé. Il s'agit d'un siège tandem qui peut être ouvert ou fermé par un volant, avec ou sans portes. Les marchés cibles devraient être les nouveaux arrivants et les écoles de pilotage.

TRENDAK - AVIATION ARTUR TRENDAK & SON ul. Nowowiejskiego 26a • 96-313 Jaktorow - Kolonia • POLOGNE • Tél : +48 (0)46 856 52 24, Fax : +48 (0)46 856 52 24
office@trendak.eu • trendak.eu

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
250	560	8,8	-	100	Rotax 912S	100	2	145	120	30	4,5	18	-	-	-

TWISTAIR 2.0



UMRTC

Le fabricant de ce biplace fermé est basé en Afrique du Sud. Depuis 2021, le RAF 2000 est proposé en deux versions, l'EJ2.5 et l'EJ2.2. Ce dernier est plus léger (avec un poids à vide de 331 kg) et a une portée plus longue. La structure de l'autogire est constituée de tubes boulonnés. Il est propulsé par un moteur propriétaire basé sur le Subaru RJ-22. La machine dispose d'un système de commande breveté relié à la tête du rotor, qui est destiné à assurer la stabilité du pas et est en même temps utilisé pour le réglage. Le prix du kit comprend également le moteur Subaru.

UMRTC EBEN MOCKE 233B Diedericks Road, GA Hangar 4, Upington Intl. Airport • Upington 8801 • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)54-331 3534, Fax : +27 (0)54 332 3628
info@rafsa.co.za • www.rafgyro.co.za

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
358	700	9,14	0,23	85	Subaru EJ 2200	130	2	160	130	40	5	20	\$ 58 000	\$ 45 000	-

RAF 2000



VENTURA

Le gyrocoptère EAGLE 1200 est fabriqué en aluminium 2024 et en acier, son carénage est en matériau composite polyester, son rotor et sa tête de rotor sont d'Averso. Le moteur est le R1200S T2 115 Cv avec 115 ch. Il est très similaire au R1200S des tricycles Ventura, mais a plus de ch. Le moteur est contrôlé par le boîtier d'aviation EV16 SODEMO. Le moteur à injection offre un double allumage et une correction de l'altitude. A 5000rpm il consomme 12 litres. L'Eagle est également très adapté à une utilisation avec des skis.

VENTURA chemin Picotte • 38260 La Frette • FRANCE • Tél : +33 (0)4 74 54 64 86

secop2@wanadoo.fr • www.ventura-utm.fr/

MV	Mmax	Rotor	c	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	8,5	-	-	Ventura R1200 T2 Cv 115	115	2	-	-	-	-	12	-	-	-

EAGLE 1200



e-Flight Journal

The first publication
dedicated to electric aviation !

Globally distributed in English language.
One-stop cross-channel platform for the latest news,
insightful reviews and editorials in hard copy,
digital edition, social media.

eVTOL, autonomous flight

LSA, UL, passenger aircraft, battery, equipment;
R&D, regulation, operation, everything about e-aviation.

Published by the founding company of e-flight-expo,
the world's largest electric aviation trade show.

Edited by senior aviation journalists with profound
understanding of electric aviation.

Download / read at:
www.e-flight-journal.com
or scan here



New

e-Flight -Journal

Youtube-Chanel

Online interviews

Online panes discussions

with the leaders of
electric flight & eVTOL



© all rights reserved
Flying Pages
AOPA
reproduction or distribution
in any form prohibited
Scan 2 read online



L'Hélic de Pivotal est le premier eVTOL au monde que vous pouvez acheter et piloter. Il vole aux États-Unis selon la règle FAA Part 103 sans que le pilote ait besoin de licence — dans d'autres pays, il pourrait être considéré comme un ULM.



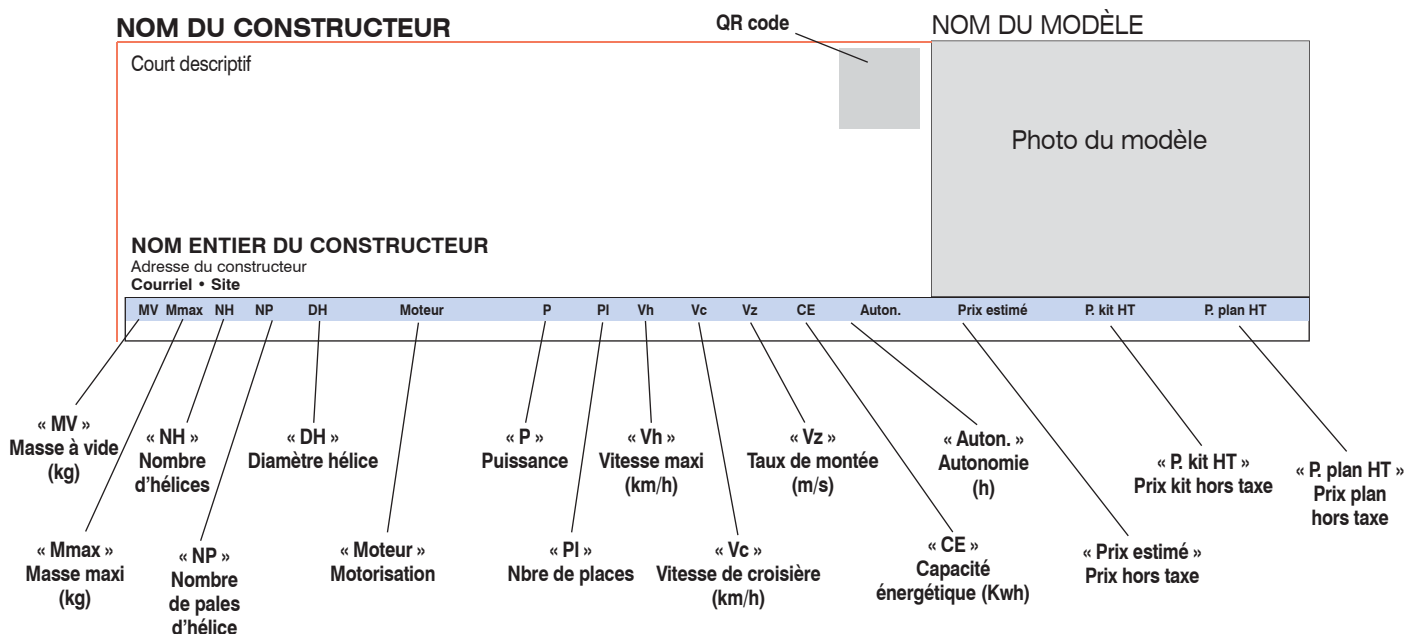
Xin Gou, rédacteur en chef de Flying China, PPL FAA depuis 2004, a cumulé plus de 300 heures de vol sur quantité de machines différentes, dont 50 heures de volage, avant de quitter les USA pour retourner en Chine en 2006.

Les changements prennent du temps.

Le changement disruptif annoncé par les eVTOL dans l'industrie de l'aviation prend plus de temps que prévu. Certaines des entreprises pionnières ont commencé à manquer de ressources ; l'année dernière, Lilium a fait faillite, mais Volocopter a été acquis par le fabricant autrichien, Diamond Aircraft, détenu par des intérêts chinois. Ils poursuivent la certification avec l'EASA tout en cherchant en même temps des options auprès de la CAAC chinoise. La certification, en particulier pour un usage commercial, reste jusqu'à présent l'un des plus grands obstacles : il n'y a pas d'eVTOL pilotés certifiés par la FAA ou l'EASA, et seul eHang a une certification très limitée en Chine (uniquement des vols en ligne de vue, ce qui rend le succès commercial difficile). L'initiative Low Altitude Economy a accéléré le développement en Chine – maintenant, les États-Unis commencent à rattraper leur retard avec un « ordre présidentiel » prévu pour juin 2025, visant à renforcer l'industrie des eVTOL aux États-Unis. Pour résoudre la question de la certification et faire voler des aéronefs, il existe plusieurs

solutions temporaires. La première consiste à utiliser la règle des ultralégers de la partie 103 de la FAA (comme l'entreprise américaine Pivotal), ce qui permet de réaliser des ventes et des heures de vol, mais n'autorise pas l'utilisation commerciale. La deuxième consiste à certifier et à faire fonctionner d'abord des aéronefs à voilure fixe (comme l'entreprise américaine Beta) et ensuite à avoir un aéronef similaire avec des rotors supplémentaires qui lui confèrent des capacités vTOL. La troisième consiste à faire opérer l'aéronef d'abord dans des opérations de fret (hors des centres-villes), car cela nécessite une limite de sécurité plus basse, puis à certifier un aéronef similaire pour le transport de personnes (comme Autoflight a commencé en Chine). Ainsi, après l'année dernière, il est clair que tous les acteurs des eVTOL ne réussiront pas, mais nous avançons !

XIN GOU > RÉDACTEUR FLYING PAGES > XIN@FLYING-PAGES.COM



Les constructeurs marqués de ce symbole ont mis au point une machine équipée d'un moteur électrique.

→ Vous trouverez l'index des constructeurs et des annonceurs ainsi que les adresses des importateurs à la fin de la revue.



The Event to bring your Products and Ideas to China & Electrify China's Sky and your Business.

The sixth Forum on
Electric Aviation in China:
eVTOL-, Autonomous Flight, LSA-,
Hybrid-, Engine-,
Battery-, Manufacturers,
Regulators, Investors
from around the World.

Where: Kunshan

When: Nov. 23rd & 24 2025

Who: Flying-Pages GmbH
& the who is who
in electric flight



2025



www.e-flight-forum.com

America & Europe (美国及欧洲):

Willi@flying-pages.com +49 171 698 0871

China & Asia:(中国及亚洲地区):

Xin@flying-pages.com +86 1362 8048 709 or +49 152 047 20326



all rights reserved by:
Flying-Pages GmbH
reproduction or distribution
in any form prohibited

AEROFUGIA TECHNOLOGY CO. LTD. (GEELY) WUFEI

AE200



AEROFUGIA TECHNOLOGY (CHENGDU) CO., LTD 4A-6F, Jingronghui, Nr. 200, Tianfu 5th Street • Chengdu, • Sichuan • CHINE • Tél : +86 400-996-9818
aerofugia.pr@geely.com • www.aerofugia.com

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
							5		248						

ALAUDA AERONAUTICS

AIRSPEDER MK4



L'Alauda Airspeeder Mk4 est un VTOL de course hydrogène et électrique avec équipage. L'avion peut accueillir un pilote et est destiné aux courses à grande vitesse et à basse altitude. L'avion de conception nouvelle vise une vitesse maximale de 165 kt (360 km/h) et dispose d'une autonomie de vol de 162 nm (300 km). La masse maximale au décollage devrait être de 2 095 livres (950 kg). L'avion est propulsé par un turbogénérateur électrique à hydrogène Thunderstrike de 1 000 kW. L'avion dispose de huit hélices carénées situées dans quatre boîtiers d'hélices, chaque boîtier caréné ayant une capacité de double cardan à 360 degrés. L'avion dispose de huit moteurs électriques, un pour chaque hélice. Les hélices carénées avant sont montées sur les côtés avant du fuselage et les hélices carénées arrière sont montées sur la partie supérieure arrière des ailes en caisson. L'Airspeeder Mk4 ressemble à une voiture de course de Formule 1 moderne et très stylisée.

ALAUDA AERONAUTICS 17 Myer Court • Adelaide, Beverley, 5009 • South Australia • AUSTRALIE •

contact@alaudaracing.com • airspeeder.com/

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
							250	1	250	130					

AUTOFLIGHT EUROPE GMBH

V1500M PROSPERITY



Autoflight a dévoilé le modèle grandeur nature du V1500M, 4 places, nommé « Prosperity I » au salon aéronautique de Zhuhai en 2021. Le V1500M a une configuration utilisant 8 hélices pour le vol vertical et deux hélices propulsives pour la croisière. En janvier 2022, le prototype V1500M a réalisé son vol d'essai de transition entre les vols verticaux et horizontaux. Le 2 mars 2023, le prototype a établi un record du monde du plus long vol d'avion eVTOL en utilisant uniquement la puissance de la batterie de 250,64 km (155,74 miles) avec une seule charge. Le 27 février 2024, le prototype a parcouru environ 55 km à travers la baie entre Shenzhen et Zhuhai. Le 22 mars 2024, le V2000CG, la version cargo du Prosperity I, a obtenu son certificat de type de la CAAC chinoise. Prosperity I, version passager, est actuellement en cours de certification CAAC. L'entreprise a également présenté une version anti-incendie qui a suscité beaucoup d'attention au niveau international.

AUTOFLIGHT EUROPE GMBH Berliner Allee 65 • 86153 Augsburg • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)821 508 258 50, Fax : +49 - info@autoflight.com • autoflightx.com

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
		-10	2	280			5		160						

BETA TECHNOLOGIES, INC.

ALIA



Le 12 juin 2020, Beta Technologies a dévoilé l'avion Alia-250 eVTOL à cinq places grandeur nature, doté de quatre hélices à sustentation verticale et d'une hélice propulsive pour le vol en croisière. En mai 2022, le prototype Alia-250 a volé sur une distance de 2 200 km (1187 nm), en huit jours et avec plusieurs escales, en configuration à voilure fixe. En mars 2023, la société a révélé qu'elle fabriquerait et vendrait son CX300, un avion électrique à décollage et atterrissage conventionnel (eCTOL) qui utilise la même cellule que l'Alia-250. En avril 2024, l'Alia-250 a effectué le premier vol de transition piloté du VTOL à la croisière.

BETA TECHNOLOGIES, INC. 1150 Airport Drive • South Burlington, VT 05403 • Vermont • USA • Tél : +1 802) 338-1876
info@beta.team • www.beta.team

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT

EHANG INC.

EHANG 216S



L'EH216-S est un multicoptère biplace dévoilé en 2018 succédant à son prédécesseur l'EH184, annoncé pour la première fois au CES 2016. EHang a demandé la certification de type à la CAAC en 2021. Le 13 octobre 2023, la CAAC a délivré le certificat de type EH216-S. Il s'agit du premier certificat de type délivré à un eVTOL au monde et du premier certificat de type délivré à un avion de transport de passagers sans pilote au monde. Le 7 avril 2024, la CAAC a délivré le certificat de production à l'EH216-S, ce qui a rendu le modèle prêt pour la production en série et son exploitation commerciale.

EHANG INC. Building No.3 of Yixiang Science Park, No.72 • 510700 Huangpu District, Guangzhou Guangdong • Guangdong • CHINE • Tél : +86 020-29028899
service@ehang.com • www.ehang.com

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
240	360	8	2	1,6	8x19	152	1	-	60	-	17	30			



PIVOTAL

pivotal.aero



- Powered-lift tilt aircraft
- Personal Aerial Vehicle
- Light eVTOL / 100% electric
- FAR Part 103 Ultralight (US)
- Pilot's License not required
- Cruise Speed 55 knots (63 mph)
- 240 VAC charging time 75 minutes
- Joystick / fly-by-wire controls
- Full-aircraft parachute
- Comprehensive training

To learn more and order online: pivotal.aero

© all
Flying
Pages
repr

© 2021 Pivotal
AOPA
Pivotal

EMAGIC AIRCRAFT GMBH

L'eMagic Next offre une conception trois passagers avec une configuration de croisière avec 12 hélice. Deux hélices tractrices fixes pour le vol vers en croisière et 10 hélices dédiées au vol vertical. Il est basé sur l'eMagic One, un prototype piloté pour la première fois en 2021.

EMAGIC AIRCRAFT GMBH Robert-Koch-Str. 15, • 53501 Graftschaft, • ALLEMAGNE • Tél : +49 2225 888 710
713, Fax : +49 2225 888 710
info@emagic-aircraft.com • http://emagic-aircraft.com/



EMAGIC NEXT

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

EVE URBAN AIR MOBILITY EMBRAER

Embraer a dévoilé son concept au travers de sa filiale EmbraerX lors du sommet Uber Elevate en 2018. Le nom original de l'avion eVTOL d'EmbraerX était DreamMaker qui a été changé en Eve en octobre 2020. L'avion Eve a été remis à la branche indépendante d'EmbraerX rebaptisée Eve Solutions Urban Aerial Mobility. L'Eve eVTOL a une configuration qui sépare les groupes motopropulseurs de levage et de croisière et propose cinq sièges. En mai 2024, Eve a publié des images montrant le progrès de l'assemblage de son premier proof of concept à l'échelle 1.

EVE URBAN AIR MOBILITY SOLUTIONS 276 SW 34th Street, • Fort Lauderdale, FL 33315, • Floride • USA •
contact@eveairmobility.com • eveairmobility.com



EVE - EMBRAERX EVTOL

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

HYUNDAI AIR MOBILITY - SUPERNAL

Le constructeur automobile coréen a dévoilé sa maquette d'avion eVTOL grandeur nature, baptisée S-A1, au CES en 2020. Le concept original était un mélange de portance, de croisière et de rotors inclinés. En novembre 2021, Hyundai a renommé sa division de mobilité aérienne urbaine Supernal. En janvier 2024, au CES, Supernal a lancé le concept de design S-A2. Le S-A2 est conçu pour naviguer à 120 mph à 1 500 pieds pour répondre aux besoins typiques des opérations urbaines lors de trajets de 25 à 40 miles. Il dispose de 8 rotors entièrement inclinables. Le S-A2 est conçu pour ne générer le moins de bruit possible : 65 dB dans les phases de décollage et d'atterrissage verticaux et 45 dB en croisière horizontale.

HYUNDAI AIR MOBILITY - HYUNDAI MOTORS 12, Heolleung-ro, Seochogu, • 137-938 Seoul • COREE DU SUD • Tél : +82 +1 202 763 9844
contact@supernal.aero • https://www.supernal.aero/



S-A 1 / 3

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
-	-	12	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-

JETSON

Fondée en 2017 en Pologne, Jetson a ensuite déménagé en Suède pour effectuer le premier vol sans pilote du prototype en janvier 2018 et le premier vol avec équipage en février 2018. Le modèle de production Jetson ONE a été révélé en 2020. C'est un multicoptère monoplace avec 8 hélices et moteurs. L'avion répond aux exigences ultralégères de la partie 103 de la FAA, donc aucune certification ni licence de pilote n'est requise pour voler dessus (aux USA). En août 2020, le site Web de Jetson a déclaré qu'un Jetson ONE complet coûtait 59 000,00 \$ USD et était livré sous forme de kit partiellement assemblé (à 50 %) pour la finition par le constructeur.

JETSON AB Mailbox 3600 • S-11174 Stockholm • SUEDE • Tél : +46 70-530 06 89, Fax : +46 0048509 066
526
info@jetsonaero.com • www.jetsonaero.com



JETSON ONE

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
86	181	-	-	-	-	88	-	-	-	-	-	-	-	-	-

JOBY AVIATION

Fondée en 2009, Joby est l'un des premiers développeurs de la technologie eVTOL. Le 15 janvier 2020, Joby dévoile le démonstrateur S4. Le S4 est un modèle à poussée vectorielle à cinq places (1 pilote et 4 passagers) utilisant six hélices inclinables situées sur une aile fixe. Il est équipé d'un empennage en V. La société rapporte que le S4 est 100 fois plus silencieux qu'un hélicoptère au décollage et à l'atterrissage. Le S4 peut atteindre 322km/h (173 kt) et offre une autonomie de 240 km (130 nm). Le S4 est actuellement en cours de certification FAA. En septembre 2023, Joby a livré un S4 à l'US Air Force.

JOBY AVIATION, INC. 340 Woodpecker Ridge • Santa Cruz, CA 95060 • USA • Tél : +1 831-426-3733, Fax : +1 831-426-5666
info@jobyaviation.com • www.jobyaviation.com



S4

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
-	-	6	-	-	-	-	5	322	-	-	-	-	-	-	-

LIFT AIRCRAFT INC.



L'HEXA est un multicoptère eVTOL modulaire amphibie monoplace capable d'atterrir à la fois sur terre et sur l'eau. L'avion dispose de 18 hélices et de moteurs électriques montés sur un ensemble de jambes de force.

L'HEXA a réalisé son premier vol d'essai habité en novembre 2018. LIFT prévoit d'ouvrir de nombreux sites où chacun pourra louer l'avion dans « la première entreprise de divertissement au monde basée sur un tout nouveau type d'avion personnel électrique ». « Le coût sera d'environ 250 \$ par vol.

LIFT AIRCRAFT INC. 3402 Mount Bonnell Rd. • Austin 78731. • Texas • USA •

INFO@LIFTAIRCRAFT.COM • www.liftaircraft.com



HEXA

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	P.kit HT	P. plan HT
196	-	-	12	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-

NEX AERO GMBH



Toute dernière startup eVTOL de Berlin. Dévoilé au Greentech Festival le 23 juin 2022, le design est une configuration «lift+cruise» avec huit moteurs et hélices pour le vol vertical ainsi que deux moteurs dédiés au vol de croisière. Comme l'un des fondateurs, Johannes Garbino-Anton, était le pilote d'essai et l'ingénieur du projet record d'avion à pile à hydrogène H2FLY, il n'est pas surprenant que NEX utilise une pile à combustible pour le stockage de l'énergie. NEX a conçu, produit et testé en vol un démonstrateur à 50 % à l'échelle inférieure et travaille actuellement sur un prototype à taille réelle.

NEX AERO GMBH Friedrichstr. 68 • D-10117 Berlin • ALLEMAGNE •

contact@nex.aero • www.nex.aero



SKY COL 2

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	P.kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

OVERAIR, INC.



Overair est une coentreprise entre Karem Aircraft et le conglomérat industriel coréen Hanwha Systems. Butterfly utilise la technologie Optimum Speed Tiltrotor (OSTR) développée par Karem. Le 19 décembre 2023, le prototype a effectué son premier vol d'essai télépilote.

OVERAIR, INC. 3001 S Susan St • Santa Ana, CA 92704 • USA •

media@overair.com • www.overair.com



BUTTERFLY

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	P.kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIVOTAL



Pivotal a été fondée en 2011 au Canada par Marcus Leng et est soutenue par le cofondateur de Google, Larry Page. Le siège social de la société est désormais situé à Palo Alto, en Californie, aux États-Unis. Le nom de la société était Opener Aero avant d'être changé en Pivotal en octobre 2023. Helix est un eVTOL à rotors inclinable, le modèle de production monoplace offre un auvent au-dessus du cockpit. La vitesse de croisière est de 101 km/h (54 kt). La portée est d'environ 32 km (17 nm). Helix a des ailes en tandem et dispose d'un total de huit hélices et de huit moteurs électriques. Chaque aile possède quatre hélices. Le poids à vide est de 158 kg (348 lb), ce qui est considéré comme ultraléger FAA Part 103, a une charge utile maximale de 100 kg (220 lb) et une masse maximale au décollage de 258 kg (568 lb). L'Helix intègre un parachute balistique d'urgence complet et peut être démonté ou assemblé en 30 minutes.

PIVOTAL AERO, LLC 2200 Geng Rd Ste 100 • Palo Alto, CA CA 94303 • USA • Tél : +1 650-662-6981

info@pivotal.aero • pivotal.aero



HELIX

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	P.kit HT	P. plan HT
142	255	8	-	-	-	-	1	-	120	-	12	-	-	\$ 190 000	-

SKYDRIVE CARTIVATOR D 0



Leur développement eVTOL a commencé en septembre 2012 avec la start-up Cartivator avec un fonds d'amorçage de 0,4 millions USD de Toyota. En décembre 2018, un modèle réduit a effectué son premier vol d'essai. En août 2018, Skydrive a dévoilé le SD-03 monoplace. En septembre 2022, SkyDrive a dévoilé le dernier modèle SD-05 qui était à l'origine un modèle à deux places, puis modifié en trois sièges avec une vitesse de croisière maximale de 100 km/h et une autonomie de 10 km. Les 12 hélices sont en position fixe sur des flèches multiples avec une structure de type aile. SkyDrive prévoit d'utiliser le SD-05 pour lancer un service de taxi aérien dans la région de la baie d'Osaka lors de l'exposition universelle prévue en 2025 à Osaka, au Japon. En juin 2024, SkyDrive a annoncé que la FAA avait accepté la demande de certification du SD-05.

SKYDRIVE 3-8 Okubo, Shinjuku-ku, • Okubo, Shinjuku-ku, Tokyo, 169-0072 • JAPON • Tél : +81

(0)565282121
info@skydrive.co.jp • skydrive2020.com



SKYDRIVE

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	P.kit HT	P. plan HT
-	400	-	-	-	-	-	2	100	60	-	-	-	-	-	-

TCAB TECH

E20



TCab Tech a été fondée en mai 2021 à Shanghai, en Chine. L'E20 peut accueillir un pilote et quatre passagers voyageant à une vitesse de croisière de 260 km/h (140 kt) avec une autonomie de 200 km (105 nm). L'avion dispose de quatre hélices inclinables et de deux hélices fixes à double empilement pour le VTOL. Les quatre hélices inclinables sont utilisées pour le vol vers l'avant et la transition. Le prototype grandeur nature a effectué le premier vol d'essai VTOL en octobre 2023. Le régulateur chinois CAAC a accepté la demande de certificat de type de l'E20.



TCAB B101, Bldg.2, 215 Shennan Rd., • Shanghai • CHINE •

hr@tcabtech.com • www.tcabtech.com

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VERTICAL AEROSPACE LTD

VX4



Le VX4 a été dévoilé le 26 août 2020 et dispose de cinq sièges (un pilote et quatre passagers), d'une vitesse de croisière de 241 km/h (130 kt) et d'une autonomie de 161 km (85 nm). Le prototype grandeur nature VX4 a effectué avec succès son premier vol stationnaire avec un pilote à bord le 24 septembre 2022. Le prototype a heurté le sol alors qu'il effectuait des essais en vol sans équipage à l'aéroport de Cotswold (GBA) au Royaume-Uni le 9 août 2023. Le prototype a subi des dommages structurels importants après une chute d'environ 20 pieds. Vertical Aerospace a déclaré que l'avion endommagé serait toujours utilisé pour d'autres essais au sol mais ne serait pas remis en vol. Il a été déterminé que l'origine de l'accident était un problème de délamination sur une hélice.



VERTICAL AEROSPACE LTD Unit 1 Camwal Court Chapel Street • Bristol BS2 0UW • ROYAUME-UNI •

hello@vertical-aerospace.com • www.vertical-aerospace.com

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VOLANT

VT-25



Volant a été fondée en 2021 à Shanghai. Le VE25-100 est un eVTOL à cinq places avec huit hélices pour le levage et deux hélices poussantes montées sur la queue pour la croisière. La société a dévoilé le démonstrateur grandeur nature en septembre 2022 et a commencé les vols d'essai en janvier 2023. Le régulateur chinois CAAC a accepté la demande de certificat de type en octobre 2023.



VOLANT build 12, No.888 Jianchuan Road • 200241 Shanghai • Shanghai • CHINE • Tél : +86 021-5429-0399

hi@volantaerotech.com • www.volantaerotech.com/

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VOLOCOPTER GMBH

VOLOCITY



Volocopter a créé les prototypes volants Volocopter VC1, VC2, VC200 et 2X. Le modèle le plus récent est le VoloCity biplace (un pilote et un passager) qui est une évolution directe du VC200 qui a effectué son vol inaugural sans pilote le 17 novembre 2013 et son premier vol habité en mars 2016. L'avion VoloCity de 4e génération a été redessiné avec des changements notables tels que la création d'une cellule plus moderne et simplifiée, des boîtiers à l'intérieur de la structure de la poutre ont été ajoutés pour protéger les moteurs électriques. VoloCity dispose de 18 petites hélices à pas fixe et de 18 moteurs électriques au-dessus de la structure. Le VoloCity peut voler à des vitesses de 100 km/h (55 kt) avec une portée de 35 km (18 nm). VoloCity est actuellement en cours de certification par l'EASA et devait être testé aux Jeux olympiques de Paris en 2024, avant que le maire de la ville n'annule toutes les activités eVTOL pendant les jeux olympiques.



VOLOCOPTER GMBH Oestliche Rheinbrueckenstr. 50 • 76187 Karlsruhe • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)721 754 000-0, Fax : +49 (0)721 754 000-99

info@volocopter.com • www.volocopter.com

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
290	450	18	2	1,8	18x3	54	2	100	50	-	17,5	30 min	-	-	-

WISK

CORA



Wisk Aero a été fondée en 2019 en tant que coentreprise entre Boeing et Kitty Hawk. En mai 2023, Boeing a annoncé l'acquisition complète de Wisk. Wisk a repris le Cora eVTOL de Kitty Hawk, dont l'origine remonte à 2010. Cora a été dévoilé pour la première fois en mars 2018. Le modèle actuel est la 6e génération, révélée en octobre 2022. L'avion a une vitesse de croisière de 120 kt (222 km/h), un range de 90 mi (144 km). L'avion dispose de 12 hélices et de 12 moteurs électriques. Les six hélices avant sont des hélices inclinables et les six hélices arrière sont des hélices fixes uniquement VTOL. La caractéristique la plus dominante de Cora est sa conception de vol autonome non piloté.



WISK Broderick Way 2700 • Mountain View 94043 • California • USA •

privacy@wisk.aero • www.wisk.aero

MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	Pkit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

XPENG HUITIAN HT AERO

X3-F



Révéleé en octobre 2023, le X3-F est de conception unique avec une camionnette transportant un multicoptère biplace détaché. Le camion à six roues est doté d'un groupe motopropulseur hybride électrique/combustion et peut produire de l'électricité pour charger le module eVTOL au sol. Le multicoptère eVTOL est déchargé du camion pour le vol et le camion peut transporter le module eVTOL vers et depuis les sites de vol. La CAAC a accepté la demande de certificat de type du X3-F en mars 2024 et prévoit de le certifier dans la catégorie des avions de sport légers.

XPENG HUITIAN Songgang 8 Tianhe • Guangzhou • Guangdong • CHINE • Tél : +86 20 6680 6680

contact@aeroht.com • www.aeroht.com/



MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	P.kit HT	P. plan HT
														\$ 280 000	-

ZAPATA

AIRSCOOTER



Fondé en 2008 par Franky Zapata en France, l'AirScooter est un eVTOL hybride combustion/électrique (doté d'un générateur à moteur à combustion). Le prototype AirScooter a été présenté pour la première fois au public en juin 2023 lors du 7e salon annuel Viva Technology qui s'est tenu à Paris, en France. L'avion est monoplace, pèse 112 kg (247 lb) à vide, une charge utile maximale de 120 kg (264 lb) et une masse maximale au décollage de plus de 232 kg (511 lb). Le réservoir de carburant contient 18,9 L (5 gallons). Les spécifications d'AirScooter répondent aux exigences ultralégères de la FAA Part 103, donc aucune certification ni licence de pilote n'est requise pour voler dessus aux USA.

Z-AIR ZAPATA 873 Route du Jai Quartier de la Glaciere • 13220 Châteauneuf-les-Martigues • FRANCE • Tél :

+33 491 69 02 61, Fax : +33 04 42 99 01 20

site@z-air.com • www.zapata.com



MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	P.kit HT	P. plan HT
														-	-

ZURI SE

ZURI



Fondée en 2017 en République tchèque, Zuri a dévoilé son démonstrateur technologique hybride-électrique en septembre 2023. En mars 2024, Zuri a annoncé que la société avait testé en vol avec succès son démonstrateur technologique hybride, avec un programme de tests comprenant des évaluations de vol stationnaire, de roulis et de tangage. Zuri a montré un squelette de la cellule à l'e-flight-expo à l'AERO Friedrichshafen en avril 2024.

ZURI SE Inovacni 122 Zlatniky-Hodkovice • 252 41 Praha • TCHEQUIE •

michal@illich.cz • www.zuri.com



MV	Mmax	NH	NP	DH	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vz	CE	Auton.	Prix estimé	P.kit HT	P. plan HT
-	900	8	-	-	-	-	4	-	250	-	-	-	-	-	-





Après le travail, un petit vol de plaisir au coucher du soleil.



Toni Ganzmann pilote des hélicoptères et des aéronefs à ailes fixes européens et américains.

Il est instructeur (FI) SPL et PPL et examinateur de vol (FE). Il a acquis une expérience professionnelle en hélicoptère dans le service offshore aux États-Unis et dans l'aviation de l'armée allemande.

Liberté de réglementation

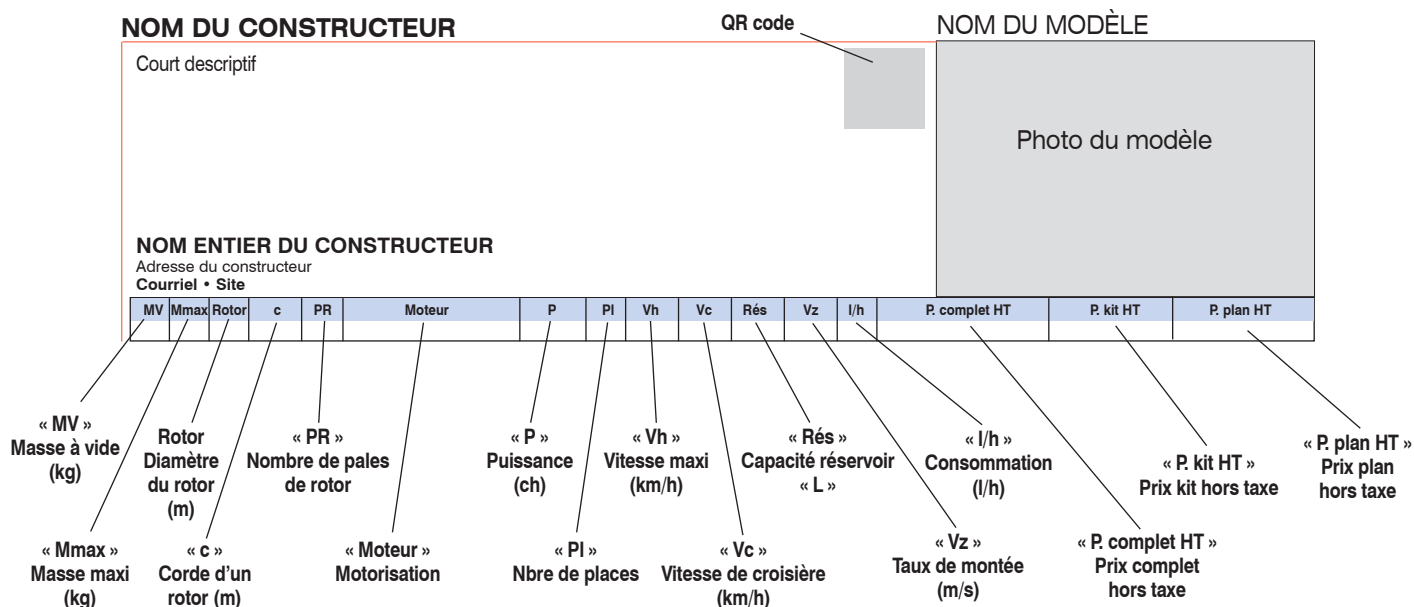
Les hélicoptères ultralégers ne sont pas présents depuis très longtemps en Europe. Cela est principalement dû au fait que les exigences techniques varient d'un pays à l'autre sur ce continent. Certains sont basés uniquement sur les réglementations de l'EASA, tandis que d'autres, en particulier l'Allemagne et le Royaume-Uni, ont des exigences de navigabilité très spécifiques et obligatoires qui doivent non seulement être respectées, mais qui sont également constamment surveillées pour garantir leur conformité.

En dehors de l'Europe, avec quelques exceptions, de nombreuses entreprises recherchent des clients courageux pour leurs aéronefs à voilure tournante parfois au design étrange, leurs prototypes, ou

même simplement des dessins. La raison en est qu'il n'y a presque aucune directive technique en place ou à respecter, et qu'il n'y a pas de responsabilité du produit. Chacun est libre de décider par lui-même.

Ce type de liberté s'applique également aux réglementations de licences. Selon le type d'aéronef, dans certains endroits, il n'y a que des réglementations rudimentaires ou aucune. Ce qui est surprenant dans ce contexte, cependant, c'est qu'il n'y a toujours pas de demande significative pour ces aéronefs à rotor. Peut-être que les gens préfèrent chercher le label de qualité « Made in Germany » ?

Toni Ganzmann > Rédacteur Flying Pages > toni@flying-pages.com



Les constructeurs marqués de ce symbole ont mis au point une machine équipée d'un moteur électrique.

→ Vous trouverez l'index des constructeurs et des annonceurs ainsi que les adresses des importateurs à la fin de la revue.

AERO ELI SERVIZI

Le Yo-Yo d'Aero Eli Servizio est basé sur le concept de la R22 biplace la plus vendue. Grâce aux matériaux composites en carbone, l'entreprise italienne a réussi à réduire le poids à vide du véhicule à 340 kg. Le Yoyo est disponible en 4 versions : Standard, GTS, Excel et SS190HP. Ce dernier avec un Lycoming 0-360 de 190 ch.

AERO ELI SERVIZI Aeroporto dei Parchi - Preturo • 67100 L'Aquila • ITALIE • Tél : +39 0862 46 14 74, Fax : +39 0862 46 35 21
info@yoyohelicopter.com • www.yoyohelicopter.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
340	450	7,66	-	2	Lycoming 0-320	194	2	300	280	68	-	27	€ 135 000	-	-

YO-YO 222



ALPI AVIATION

En 2022, Alpi présente le nouvel AH-180. Le moteur est une nouvelle turbine de 180 ch, ce qui allège l'hélicoptère de 10 kg. À l'heure actuelle, un kit peut être livré pour 290.000 €.

ALPI AVIATION SRL Via dei Templari 24 • 33080 San Quirino, Pordenone • ITALIE • Tél : +39 0434 / 370496, Fax : +39 0434 / 360713
info@alpiaviation.com • www.alpiaviation.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
280	-	-	-	-	Hoge-Performance 180PS	180	-	-	185	182	-	45	-	€ 290 000	-

SYTON AH-180



ALPI AVIATION

Alpi a commencé la production du Syton AH130 à la fin de l'année 2008. L'hélicoptère a été développé sur la base de l'Exec 101 et équipé par le constructeur d'une turbine de 130 ch, qui est normalement utilisée comme groupe auxiliaire de puissance (APU) dans les avions commerciaux. En 2014, Alpi a participé au programme d'essai allemand pour les hélicoptères UL avec le Syton AH130 (voir Flügel-das Magazin 135), mais s'est retiré peu de temps après. Le biplace n'a pas fait plus que l'étape VVZ.

ALPI AVIATION SRL Via dei Templari 24 • 33080 San Quirino, Pordenone • ITALIE • Tél : +39 0434 / 370496, Fax : +39 0434 / 360713
info@alpiaviation.com • www.alpiaviation.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
290	580	7,63	0,20	-	Turbine	130	2	210	185	90	8,5	40	€ 200 000	-	-

SYTON AH 130



ARGO.AERO MANUFATURA LOTNICZA

Une véritable nouveauté 2024 à l'AERO Friedrichshafen a été l'hélicoptère biplace Argo AH2.2, qui fait déjà l'objet d'essais en Pologne. Cet appareil dispose d'un système de rotor semi-rigide à trois pales et est propulsé par un moteur de 150 ch d'ULpower Aero Engines ou de 160 CV ROTAX 916 iS

ARGO.AERO MANUFATURA LOTNICZA Sobienie Jeziory 64, • 08-443 Sobienie Szlacheckie • PO-LOGNE • Tél : +48 660 57 57 57, Fax : +48 660 57 57 57
kris@argo.aero • argo.aero/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
	600	8			UL Power 160KM		2		180	90			-	-	-

ARGO AH2.2,



AUROA HELICOPTERS

L'hélicoptère biplace côte à côte Auroa, fabriqué par la compagnie néo-zélandaise du même nom, a effectué son premier vol en 2011. En 2013, il était prêt pour la production en série. L'élégant hélicoptère a un poids à vide de 310 kg et est équipé d'une turbine solaire T62 de 160 SHP et est livré prêt à voler pour 250.000 dollars néo-zélandais, y compris tous les instruments. On dit que l'endurance est de deux heures ; la MTOW 600 kg.

AUROA HELICOPTERS LIMITED 992 Auroa Road • Rd 28, Manaia - South Taranaki 4678 • Auroa • NOUVELLE-ZÉLANDE • Tél : +64 (0)6 274 5715, Fax : +64 27 445 3364
info@auroahelicopters.co.nz • www.auroahelicopters.co.nz

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
310	544/600	-	-	-	Solar T62 Turbine	160	2	170	150	-	6	-	€ 165 000	-	-

AUROA



AVIMECH

Avimech International (Arizona) a relancé l'idée oubliée de l'entraînement de l'extrémité de la pale Les gaz (dans ce cas, le peroxyde d'hydrogène H2O2) sont acheminés à travers le mât jusqu'aux extrémités des pales, où ils jaillissent à grande vitesse à travers des tuyères de jet, mettant le système de rotor en mouvement sans contre-couple. Le DF1 Tip Jet Dragonfly n'est qu'un « siège volant » rudimentaire, mais le DF2 présenté ici est une évolution ultérieure vers un biplace fermé. Pour l'instant, l'entreprise se concentre toutefois sur le développement de son RPA difficile à localiser.

AVIMECH INTERNATIONAL AIRCRAFT, INC. 1338 East Grant Road • Tucson AZ 85719 • Arizona • USA
• Tél : +1 520-795-2452
info@avimech.com • www.avimech.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
106	300/360	6	-	70	2 Tip-Jets	-	1	185	65	-	3,5	-	\$ 120 000	-	-

DRAGONFLY DF1 / DF 2



AVIO SOLUTION GHT HELICOPTERS

Cette entreprise du Latium ne doit pas être confondue avec le célèbre fabricant de segments Avio Solution à Gorizia. Avio Solution Srls est probablement le successeur de GHT Helicopters au même endroit, qui a développé un hélicoptère léger il y a quelque temps. Parmi les nouveautés, citons l'installation d'un BPS TS100 et le prix prévisionnel de 700 000 €. La certification allemande n'est pas prévue pour le moment.

AVIO SOLUTION SRLS Via delle valli, 44C • 04011 Aprilia LT • Latium • ITALIE • Tél : +39 06 927 1758

aviosolution@g250eagle.it • www.g250eagle.it/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
	650	7,6			BPS TS100	151	2	190		130		54	€ 700 000	-	-

G250 EAGLE



CH-7 HELICOPTER

La version 2010 de la Kompress dispose de plusieurs caractéristiques d'économie de poids, notamment des radiateurs en aluminium, un empennage en carbone et un générateur intégré. L'autonomie est désormais de 480 km et grâce à son Rotax 914 turbocompressé, il peut opérer jusqu'à 3500 m au-dessus du niveau de la mer. Un régulateur électronique contrôle la pression d'admission, ce qui simplifie la charge de travail du pilote. L'équipage en tandem rapproché partage les mêmes commandes collectives et cycliques. À l'exception du moteur, le kit comprend absolument tout le reste, y compris l'instrumentation pour construire l'hélicoptère.

CH-7 HELICOPTER HELI-SPORT SRL Strada del Traforo di Pino 102 • 10132 Torino • ITALIE • Tél : +39 011 / 899 67 30, Fax : +39 011 / 899 5550
kompress@ch7.it • www.ch-7helicopter.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
280	450/500	6,28	0,18	2	Rotax 914	115	2	190	160	30+34	5	20	-	€ 105 000	-

CH7 KOMPRESS CHARLIE 2



CH-7 HELICOPTER

Le CH77 Ranabot provient d'une entreprise ayant 20 ans d'expérience dans l'ingénierie des hélicoptères légers et a été conçu pour se conformer aux dernières réglementations ainsi que pour tirer parti de la nouvelle catégorie d'hélicoptères ULM proposée. Avec de larges sièges côte à côte combinés à un confort, une maniabilité et des performances excellents, ainsi qu'un moteur fiable (un Rotax 914 réglé par EPA Power), il a beaucoup à offrir. Le Ranabot est livré avec un TBO de 2000 heures et affiche des coûts d'exploitation minimales, seulement 6 % plus élevés que le modèle CH7 Kompress Charlie 2 de la société.

CH-7 HELICOPTER HELI-SPORT SRL Strada del Traforo di Pino 102 • 10132 Torino • ITALIE • Tél : +39 011 / 899 67 30, Fax : +39 011 / 899 5550
kompress@ch7.it • www.ch-7helicopter.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
280	450/500	6,28	-	2	SA-R914	115	2	209	160	33+32	7,5	20	-	€ 123 000	-

CH77 RANABOT



CICARE

L'hélicoptère biplace fermé est produit par le constructeur en Argentine et finalement assemblé en Allemagne. Il est propulsé par le moteur à injection de carburant à quatre temps EPA-917-Ti de 135 ch d'EPA-Power. La cellule, les deux pales du rotor de 6,40 mètres et le rotor de queue sont en matériaux composites, le cadre est en tubes d'acier soudés et les deux réservoirs de 32 litres en acier inoxydable. Le CH 8 pèse 295 kg à vide et peut soulever 230 kg. Il est certifié depuis décembre 2022.

CICARE HELICOPTEROS SA Acceso Augusto Cicare 5300 • CP 7260 B7261XAA, Saladillo, Buenos Aires
• ARGENTINE • Tél : +54 (0)2344 / 45 45 48, Fax : +54 (0)2344 / 45 45 47
info@cicare.com.ar • www.cicare.com.ar

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
280	600	6,40	-	2	EPA Power 917	135-145	2	-	-	2x32	-	-	-	-	-

CICARE 8



CICARE

À l'aide d'un véritable hélicoptère, le système d'entraînement SVH4 est aussi proche que possible du vol réel. Il s'agit d'une conception d'hélicoptère conventionnelle attachée à une plate-forme mobile unique qui permet une utilisation complète et sûre de toutes les commandes de vol, y compris le décollage vers un vol stationnaire normal à 3 pieds AGL et letaxiage. Le système d'entraînement est formé d'une plate-forme qui dispose de huit roues unidirectionnelles qui lui permettent de se déplacer facilement dans toutes les directions et de deux vérins pneumatiques contrôlables qui permettent à l'hélicoptère de monter et de descendre, en ajustant le niveau de difficulté pendant l'apprentissage. Le prix de base est de 169.340 USD.

CICARE HELICOPTEROS SA Acceso Augusto Cicare 5300 • CP 7260 B7261XAA, Saladillo, Buenos Aires
• ARGENTINE • Tél : +54 (0)2344 / 45 45 48, Fax : +54 (0)2344 / 45 45 47
info@cicare.com.ar • www.cicare.com.ar

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 169 340	-	-

CICARE SVH4 TRAINER



CICARE

Auguste Cicare est le créateur de tous les hélicoptères de la série CH, y compris les modèles CH-1, 4, 6, 7, 12 et 14. Le Ch 7 est désormais proposé en biplace Cigaré 7T avec le Turbo-Rotax 914 de 115 ch, en monoplace 7b avec le Rotax 912 et en monoplace 7Bt avec le Rotax 914. Le biplace de 275 kg est propulsé par le Rotax 914 turbo de 115 ch. En kit à 51 % incluant le moteur et les instruments, il coûte 98 000 euros, avec des versions prêtes à voler disponibles pour 125 000 euros, les deux prix excluant les taxes.

CICARE HELICOPTEROS SA Acceso Augusto Cicare 5300 • CP 7260 B7261XAA, Saladillo, Buenos Aires
• ARGENTINE • Tél : +54 (0)2344 / 45 45 48, Fax : +54 (0)2344 / 45 45 47
info@cicare.com.ar • www.cicare.com.ar

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
275	480	6,42	-	2	Rotax 914 UL	115	2	194	160	64	7	20	€ 125 000	€ 98 000	-

CICARE 7



COMPOSITE FX

Le XE est un hélicoptère monoplace ultra-léger. La construction autoportante en PRFC est entraînée par le moteur à deux temps MZ202 de 64 CV de Compact Radial Engines. La mécanique est simple et bien pensée : les barres de commande cycliques passent à l'intérieur du mât du rotor. La transmission de puissance s'effectue via une courroie poly-V. Il existe également une version avec flotteurs, le XEL, qui a un poids à vide plus lourd de 7 kg et seulement 1 heure de vol contre 2,2 heures pour le Xe. Le kit peut également être acheté en pièces détachées sans frais supplémentaires. Prix sans moteur.

COMPOSITE FX 9069 SE County Rd 319 • Trenton FL. 32693 • USA • Tél : +1 352 / 538 1624, Fax : +1 352 / 538 1624
office@composite-fx.com • http://www.composite-fx.com/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
135	275	-	-	2	MZ 202	64	1	128	120	45	4,5	19	\$ 51 000	\$ 40 000	-

XE



COMPOSITE FX

La XE 290 est la bête de somme de la série XE. Contrairement au modèle jumeau de 64 CV, le moteur Innovative 800 amélioré de 95 CV, refroidi à l'eau, est utilisé ici, ce qui garantit des performances de vol nettement meilleures. Grâce à un réservoir supplémentaire, il est possible de transporter 76 litres de carburant au lieu de 45, ce qui permet une durée de vol de plus de trois heures. Prix sans moteur.

COMPOSITE FX 9069 SE County Rd 319 • Trenton FL. 32693 • USA • Tél : +1 352 / 538 1624, Fax : +1 352 / 538 1624
office@composite-fx.com • http://www.composite-fx.com/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
177	362	-	-	-	CFX 800 FI	185	1	152	128	45+32	6	23	\$ 60 000	\$ 47 000	-

XE 290



COMPOSITE FX

Le XET est le fleuron de la famille XE. Une turbine solaire T62-T2A modifiée est utilisée, qui - remarquable pour une monoplace - fournit une puissance continue de 95 CV tout en disposant d'une réserve de puissance suffisante. Le plaisir de la turbine est payé, entre autres, par une consommation de carburant nettement accrue. Le prix est sans turbine.

COMPOSITE FX 9069 SE County Rd 319 • Trenton FL. 32693 • USA • Tél : +1 352 / 538 1624, Fax : +1 352 / 538 1624
office@composite-fx.com • http://www.composite-fx.com/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
190	372	-	-	2	T62-T2A1	64	-	160	128	45+32	6	39,7	\$ 65 000	\$ 50 000	-

XET



DUOFU AVIATION

Fama Helicopter a été racheté par le groupe chinois Duofu en juillet 2022 et fait désormais partie de Duofu Aviation. Le Fama Kiss 216 est équipé d'une turbine à réaction plus puissante, qui pèse 30 kg de moins : le FT 16, de 130 à 200 CV. La production du récent Kiss 209 s'est terminée en 2016 pour laisser place à son successeur nettement amélioré, le Kiss 216. Comme auparavant, vous pouvez commander le Kiss avec patins ou avec train d'atterrissage escamotable. Ce dernier est plus cher et plus lourd. Duofu n'a actuellement pas l'intention d'obtenir la certification allemande.

DUOFU AVIATION DEP. FAMA Floor 2. 979 Yunhan Rd • Lingang Harbor Shanghai • CHINE • Tél : +86 0571 8263 259
aviation@duofugroup.com • www.duofu-aviation.com/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
275	-	7,70	-	2	Turbine FT16	130-200	2	215	185	145	11	50	€ 195 000	-	-

FAMA KISS MF



DYNALI

Le H3 Sport est un hélicoptère léger d'une masse max au décollage de 450 kg. Il est doté d'un rotor de queue canalisé qui augmente la sécurité au sol et réduit le bruit. Il dispose de deux sièges et de double commandes, et est bien adapté aux vols utilitaires, d'entraînement et de loisirs. Le H3 est disponible en kit ou prêt à voler selon la réglementation du pays de destination. En France, le H3 est autorisé dans la catégorie ULM de classe 6 (MTOW 450kg). Actuellement, le H3 n'a pas de certificat de type en Allemagne. En parallèle, Dynali développe un drone télécommandé. Pour augmenter les performances, le H3 est équipé d'un moteur de 1,6 litre de 135 CV basé sur le Rotax 912. Aviation et Pilote n°549 – Octobre 2019

DYNALI HELICOPTER COMPANY 101 avenue Thomas Edison • 1402 Thines • BELGIQUE • Tél : +32 (0)67 55 29 98, Fax : +32 (0)67 84 05 31
info@dynali.com • www.dynali.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
280	450/550	7,14	0,185	2	Rotax 912ULS-i-BB	110	2	190	140	60	5	20	-	-	-

DYNALI H3 SPORT



EAGLE RESEARCH

Conçu par le regretté B.J. Schramm, l'Helicycle est propulsé par une turbine solaire T62 de 160 ch réduite à 90 ch. La structure est en acier soudé, le rotor est fraisé en Dural et la tête du rotor est montée sur de l'élastomère pour réduire le niveau de vibration. Et personne ne peut se plaindre du prix du kit, qui est livré complet avec une turbine !

EAGLE RESEARCH AND DEVELOPMENT 2321 Hemingway Blvd • Nampa ID 83651-1518 • USA • Tél : +1 208-466-4120, Fax : +1 208-466-4120
EagleOffice@Helicycle.com • www.helicycle.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
226	385	7	-	2	Solar T62	90	1	177	152	60+19	4,6	38	-	€ 39 800	-

HELICYCLE



EDM AEROTEC

Le CoAX 2D/2R, anciennement connu sous le nom de FLIP 2 (Fly In Perfection 2), est un hélicoptère coaxial ULM fabriqué par la société allemande EDM Aerotec. Coax 2D/2R est propulsé par un moteur six cylindres de 125 CV de la société belge D-Motor. Sa vitesse de croisière peut atteindre 90 kt (165 km/h). Le FLIP 1 est fondamentalement le même hélicoptère, mais avec un rotor principal et un rotor de queue à deux pales standard. Les essais de l'hélicoptère biplace conçu pour une MTOW de 450 kg (910 lb) ont commencé en 2012. Le COAX 600 est la nouvelle version pour la classe des 600 kg propulsée par un moteur de 165 ch d'UL-Power

EDM AEROTEC GMBH Heuthenerstr. 10 • 37308 Geisleden • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)36084 84480, Fax : +49 (0)36084 8448 -270
info@edm-aerotec.de • www.edm-aerotec.de

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
340	600	6,50	-	2+2	ULPower UL 390 iS	165/145	2	170	165	48	-	14	€ 180 000	-	-

COAX 2D COAX 600



ENSTROM

Les Enstrom F-28 et 280 sont une famille de petits hélicoptères légers à moteur à pistons. Il a été lancé en 1965. Son rotor à trois pales offre une bonne stabilité, particulièrement bonne pour l'entraînement au vol et les opérations de photographie aérienne. Enstrom fait partie depuis 2022 de Surack Enterprises, Indiana. Aviation et Pilote n°575 – Décembre 2021

ENSTROM HELICOPTER CORPORATION 2209 22nd Street • Menominee MI 49858 • USA • Tél : +1 906-863 1200, Fax : +1 906-863 6244
sales@enstromhelicopters.com • www.enstromhelicopter.com/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
744	1179	9,8	-	151	Lycoming HIO-360	225	2-3	190	185	-	7,4	-	-	-	-

F28F



HELI TECH

Conçu par un instructeur d'hélicoptère ULM chevronné, le HTC 130 intègre de nombreuses caractéristiques de sécurité, notamment un parachute complet de la cellule au-dessus de la tête du rotor, deux moteurs à deux temps en option pour la redondance. Le HTC 130 est composé d'une coque en carbone et d'un châssis en acier aéronautique 25 CD 4. Le rotor de 6m80 est doté de pales en aluminium mais peut être équipé de pales en carbone en option.

HELI TECH Aérodrome Montelimar Ancone-Route de l'Entrée de L'Aérodrome • 26200 Montelimar • FRANCE • Tél : +33 (0)6 36 64 84 13, Fax : +33 (0)4 75 04 21 02
heli-tech@live.fr • www.heli-tech.fr

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
282	-	6,8	-	70	HT 222I	135	2	210	160	-	-	-	-	-	-

HTC 130



HELICOPTER SYSTEMS

La nouvelle société belge Helicopter Systems Srl est apparue dans l'index. La « Mazari » est une voiture à deux places. L'entreprise a l'intention de lancer l'hélicoptère pour les auto-constructeurs. Pour l'heure, il existe un prototype qui a volé pour la première fois en avril 2022. Un carénage est encore en cours de développement.

HELICOPTER SYSTEMS SRL Rue des Ecoles, 34 • 1490 Court St Etienne • BELGIQUE • Tél : +32 476 997 147
helicopter@mazari.be • www.helicopteramazari.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
290	600	7	0,18	2	914	120	2	180	130	80	6	20	€ 100 000	-	-

MAZARI MX



HELICOPTERES GUIMBAL

Le Guimbal Cabri G2 est fabriqué dans le sud de la France et dispose de la certification EASA. L'hélicoptère biplace tripale à pistons est équipé d'un rotor de queue Fenestron et se caractérise par sa faible émission sonore de 75,7 dB (certifiée) et une autonomie de 700 km. Avec une masse maximale au décollage, la hauteur de vol stationnaire est de 7500 pieds MSL. Aviation et Pilote n°569 – Juin 2021

HELICOPTERES GUIMBAL SA 1070 Rue Lieutenant Parayre, Aérodrome d'Aix-en-Provence • 13290 Les Milles • FRANCE • Tél : +33 (0)4 42 39 10 80, Fax : +33 (0)4 42 39 10 82
contact@guimbal.com • www.guimbal.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
420	700	7,2	0,18	3	Lycoming O360-J2A	145	2	185	165	170	-	-	-	-	-

CABRI G2



HELYXIS CHOPPAIR

Le Choppair CR4-T, fabriqué par l'entreprise française Helyxis, a sans aucun doute été l'une des grandes surprises de Blois 2021. L'hélicoptère propulsé par turbine dispose non seulement d'une nouvelle liaison entre la turbine et le rotor, mais aussi d'un nouveau type de fixation de la cabine qui facilite l'embarquement, mais aussi d'un nouveau système de sauvetage sur la coque. Après que la version précédente avec un entraînement à piston ait encore été vue à Blois, le premier TurbinesChoppair (-T) vole depuis l'hiver 2021 et les premiers Choppair sont livrés depuis le printemps.

HELYXIS Aérodrome Terre des Hommes • 01250 Jasseron • FRANCE • Tél : +33 04 74 21 72 10

contact@helyxir.tech • www.helyxir.tech

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
330					TP-R90	130	2		160			30	€ 198 000	-	-

CHOPPAIR CR4-T



HILLER AIRCRAFT CORPORATION

Hiller Aircraft Company a été fondée en 1942 sous le nom de Hiller Industries par Stanley Hiller pour développer des hélicoptères, et a été acquise par Fairchild en 1964. En 2009, la Hiller (China) Aircraft Manufacturing Company a commencé la construction d'une usine de production dans la ville de Zhangjiakou, au nord-ouest de Pékin en Chine, pour produire des hélicoptères UH-12. La société est une coentreprise entre Hiller Aircraft Corporation et Zhangjiakou Chahar General Aviation Company. Les données concernent l'UH12e3T. Il y a aussi le UH12L, le UH12E (Piston) et le UH 12d. Également des kits de conversion pour une utilisation en tant qu'hélicoptère agricole ou de surveillance.

HILLER AIRCRAFT CORPORATION 925 M Street, • Firebaugh, CA 93622 • USA • Tél : +1 559)659-5959, Fax : +1 559)659-5950
sales@hilleraircraft.com • http://www.hilleraircraft.com/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
745	1405	10,76	-	2	Allison 250C20b Turbine	420	2	155	90-145	174	-	91	-	-	-

UH-12



HUNGARO COPTER - STEEL RIDERS

Le HC-02 un biplace. l'hélico tout en carbone est propulsé par un Rotax 915 iS et peut transporter une charge utile de 225 kg. Une particularité est l'extrémité des pales du rotor, qui devraient aider à réduire le bruit et à améliorer l'autorotation. De plus, un mécanisme à ressort dans la tête du rotor garantit que le poids des pales ne les fait jamais pendre et ne blesse pas potentiellement les personnes à l'intérieur du cercle du rotor. Autre innovation importante, la propulsion auxiliaire électrique. Celui-ci s'active automatiquement lorsque le régime rotor est inférieur à une valeur critique, par exemple lors d'atterrissages en autorotation. Johannes Ernst, www.ul-helicharter.com, s'occupera de la certification allemande du HC-02 volant avec le permis de vol hongrois.

STEEL RIDERS HUNGARO COPTER Kossuth Lajos ut 64 • 3351 Verpelét • HONGRIE • Tél : +36 (0)30-382 83 98, Fax : +36 (0)36-359 494
info1@steelriderskft.hu • www.hungarocopter.hu

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
325	550	7,01	-	-	Rotax 915 IS	-	2	209	160	33,5	7,62	20-35	-	-	-



HC-02

KONNER

Basée dans la province d'Udine, dans le nord de l'Italie, la société Konner a suscité il y a plusieurs années un grand intérêt parmi les hélicoptéristes lorsqu'elle a présenté son tout nouvel hélicoptère biplace K1, propulsé par la turbine à gaz auto-développée TK-250 avec une puissance constante de 230 CV, brûlant du Jet A1 ou du gasoil. À l'occasion de l'AERO 2018, Konner a présenté sa K1 modifiée ainsi que sa nouvelle K2 aux dimensions généreuses. C'est aussi un biplace avec beaucoup plus d'espace pour les bagages. Le K1 a un poids à vide de 290 kg et une MTOW de 450 kg ou 900 kg MTOW selon la certification. La certification de type allemande de 600 kg est délivrée.

KONNER SRL Via Fratelli Solari, 18 • 33020 Amaro (UD) • ITALIE • Tél : +39 0433-468234, Fax : +39 0433-94037
info@konnerhelicopters.com • www.konnerhelicopters.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
290	450/900	6,80	-	-	TK-250	230	2	250	213	140	13	-	€ 300 000	-	-



K1 HELICOPTER

KONNER

L'hélicoptère Konner K2 n'est pas le successeur du K1, bien qu'il n'ait également que deux places, c'est le grand frère. L'augmentation du volume améliore le confort et offre un coffre à bagages nettement plus grand. K1 et K2 sont entraînés par la turbine à gaz TK 250th de Konner avec une puissance constante de 230 CV. Il fonctionne avec du Jet A1 et de l'essence standard pour les voitures. Dans le nouveau développement, tout comme l'hélicoptère amphibie K3.

KONNER SRL Via Fratelli Solari, 18 • 33020 Amaro (UD) • ITALIE • Tél : +39 0433-468234, Fax : +39 0433-94037
info@konnerhelicopters.com • www.konnerhelicopters.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
300	1100	6,80	-	-	Turbine TK-250	250	2	-	-	140	-	-	-	-	-



K2 HELICOPTER

KONNER

L'hélicoptère amphibie K3, qui peut atterrir et décoller dans l'eau sans flotteurs, est encore en phase de test. Deux hélices électriques sur les patins permettent à l'hélicoptère UL d'être exploité comme un bateau à l'aide d'une télécommande sans fil.

KONNER SRL Via Fratelli Solari, 18 • 33020 Amaro (UD) • ITALIE • Tél : +39 0433-468234, Fax : +39 0433-94037
info@konnerhelicopters.com • www.konnerhelicopters.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
				3	TK250	250							-	-	-



K3 ANFIBIO

KOPTER GROUP - SWISSHELICOPTER

Depuis avril 2020, le groupe Swiss Copter est une filiale à 100 % du groupe italien Leonardo. En 2021, l'hélicoptère de classe 2,5 t connu SH09 / SKYE SH09 a été rebaptisé AW09. Il est conçu pour se démarquer à la fois visuellement et en termes de performances des concurrents. L'AW09 offre des performances exceptionnelles avec de faibles émissions sonores, ce qui est également dû au système de rotor de queue gainé. Le déploiement a eu lieu en novembre 2013, le premier vol a eu lieu en 2014. En 2022, Kopter a présenté son AW 09 avec beaucoup de succès au salon Heli 2022 à Dallas et a pu étendre sa coopération avec Helisul Aviação le même mois.

KOPTER GROUP Binzstrasse 31, • 8620 Wetzikon • SUISSE • Tél : +41 (0)44 552 33 33, Fax : +41 44 552 33 33
contact@koptergroup.com • <http://koptergroup.com>

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
1300	2650	-	-	5	HTS900-2 Honeywell	1020	1+7	260	-	-	-	-	\$ 3 250 000	-	-



AW 09

LAE HELICOPTERS

Lae est une entreprise chypriote de Larnaca, qui s'est fait un nom en rénovant et en modernisant des hélicoptères. LAE Helicopters Cyprus a passé six ans à concevoir, développer et fabriquer un nouvel hélicoptère biplace Rolls-Royce KHD 312 à l'intérieur, alimenté par une turbine, en composite de fibre de carbone, avec un potentiel de mission diversifié - vol récréatif, pédagogique et personnel, comme le taxi aérien.

LAE HELICOPTERS CYPRUS 202 Minda Hareklea, W. Shakespear Rd. Makenzy • 6027 Larnaca • CHYPRE
 • Tél : +357 (0)96 89 48 38, Fax : +357 (0)24 63 12 82
 info@laehelicopterscyprus.com • www.laehelicopterscyprus.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
245	600	8,1	-	2	Rolls Royce KHD 312 Turbine	190	2	212	157	70	8	28	-	-	-

PIRANHA



LCA LAMANNA HELICOPTER S.R.L.

Après le rachat de la société par un investisseur, elle s'appelle aujourd'hui Lamanna Helicopter S.r.l. Le LH212 d'origine est maintenant propulsé par un Rotax 915 iS et vole avec un permis allemand pour voler. Vu pour la première fois au Salon de l'ULM de Blois, le LH212 Delta est un ULM biplace très robuste et facile à piloter. Son Rotax 914 turbocompressé de 115 ch donne une puissance suffisante, suffisante pour l'amener à un plafond de service de 5000 pieds.

LAMANNA HELICOPTER S.R.L. Via S. Giustina in Colle, 45 • 36040 Monticello di Fara • Sarego Vicenza • ITALIE • Tél : +39 3939 544 826
 info@lcahelicopter.com • www.lcahelicopter.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
278	450	6,75	-	65	Rotax 914	115	2	210	165	-	8,5	-	€ 182 800	-	-

LH212



ROBINSON

En novembre 2011, Robinson avait produit son 10 000e hélicoptère. Avec plus de 5000 exemplaires vendus, le R22 est sans aucun doute l'hélicoptère biplace d'entrée de gamme le plus populaire au monde. Le temps généreux entre les révisions pour toutes les pièces d'usure permet de réduire au minimum les coûts d'entretien (actuellement 100 000 \$ pour une révision de 2200h). Sur tous les avions de production actuels, un régulateur contrôle le régime moteur pour réduire la charge de travail du pilote.

ROBINSON HELICOPTER CO 2901 Airport Drive • Torrance CA 90505 • USA • Tél : +1 310 / 539 0508,
 Fax : +1 310 / 539 5198
 sales@robinsonheli.com • www.robinsonheli.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
387	620	7,67	-	-	Lycoming O-360-J2A	131	2	193	180	72 + 39	5	34	\$ 332 000	-	-

R22 BETA II



ROBINSON

La R44 est la version quadriplace de la R22. Le Cadet est la version d'entraînement biplace certifiée 2016 par la FAA. Le R44 Raven II a un moteur plus puissant, Lycoming IO-540 au lieu de O-540, et en raison de la nouvelle géométrie des feuilles, des caractéristiques de vol encore meilleures. Des flotteurs pour inserts d'eau et des équipements vidéo puissants sont disponibles, pour ne citer que quelques exemples. Le R44 Clipper II est doté d'un nageur escamotable et, bien sûr, d'un poids à vide plus élevé de 712 kg. Un R44 modifié a été le premier hélicoptère électrique « pleine grandeur » et a effectué son premier vol en 2016. Comme la version Newscopter, il est trop lourd pour sa propre entrée dans la WDLA. Le 1er juin 2022, son développement ultérieur, l'e-R44 3e génération, a effectué son vol inaugural. Ce produit collaboratif de Tier 1 Engineering et Robinson est également censé voler de manière autonome et devrait bientôt rejoindre la catégorie des eVTOL.

ROBINSON HELICOPTER CO 2901 Airport Drive • Torrance CA 90505 • USA • Tél : +1 310 / 539 0508,
 Fax : +1 310 / 539 5198
 sales@robinsonheli.com • www.robinsonheli.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
683	1134	-	-	-	Lycoming IO-540	245	-	-	-	80+46	-	-	\$ 525 000	-	-

R44 RAVEN II/CLIPPER II



ROBINSON

De taille identique à son prédécesseur, la R44, cette version turbine dispose d'une réserve de carburant supplémentaire qui permet une augmentation significative du plafond de service. Le confort intérieur a été amélioré grâce à des garnitures en cuir et à un grand coffre à bagages arrière. De plus, il y a cinq sièges – la première configuration de ce type dans l'histoire de l'entreprise. L'énergie provient d'une turbine spécialement développée pour Robinson par Rolls Royce. Le R66 a reçu l'approbation de la FAA en octobre 2010 et la certification en Europe au printemps 2014. Depuis lors, plus d'un million d'heures de vol ont été effectuées sans aucun problème causé par la turbine. La nouveauté de 2022 est la version newcopter avec une caméra spécialement stabilisée (Ikegami HDL-F3000). Cependant, cette version avec un poids à vide de 650 kg est un peu trop lourde pour cette catégorie.

ROBINSON HELICOPTER CO 2901 Airport Drive • Torrance CA 90505 • USA • Tél : +1 310 / 539 0508,
 Fax : +1 310 / 539 5198
 sales@robinsonheli.com • www.robinsonheli.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
585	1225	10,06	-	-	Rolls Royce RR 300	270	5	-	222	278	5	102	\$ 975 000	-	-

R66 TURBINE



ROTOR X AIRCRAFT MANUFACTURING

En 2021, Rotorway a été racheté par Rotor X Aircraft Manufacturing. Le Phoenix A600 Turbo est le guidage de l'A600 Talon, à son tour, était une évolution de l'EXEC 162 (plus de 1000 kits vendus). Le Phoenix a une charge utile plus élevée et est entraîné par le moteur du même nom (Phoenix A600 Turbo).

ROTOR X AIRCRAFT MANUFACTURING 4140 W Mercury Way • Chandler AZ 85226 • USA • Tél : +1 602) 377-5482
info@rotorxaircraft.com • rotorxaircraft.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
442	740	-	-	-	Phoenix A600 Turbo	168	2	185	150	64	-	30	-	\$ 108 500	-

PHOENIX A600 TURBO



RS HELIKOPTER ROTORSCHMIEDE

Une nouveauté absolue à AERO 2015 était le VA115 de la société munichoise Rotorschmiede GmbH. Leur hélicoptère coaxial FAR 103, magnifiquement conçu, s'intègre également facilement dans les spécifications européennes des hélicoptères ultralégers de classe 6. Le poids à vide du prototype monoplace est de 114 kg et l'hélicoptère est propulsé par un moteur Hirth 2 temps de 50 CV avec injection de carburant. La plate-forme d'entraînement TR115 est intéressante et peut être montée sous n'importe quel VA 115 à des fins d'entraînement au sol. En 2019, le VA115 a reçu le certificat de type de la DULV.

RS HELIKOPTER GMBH Brienner Str. 7 • 80333 Muenchen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)89 20 500 430,
 Fax : +49 (0)89 30 500 555
info@rotorschmiede.de • rotorschmiede.de

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
139	265	4,5	0,15	2+2	Hirth F23 RS-01	50	1	110	100	30	4	9	-	-	-

VA115



RS HELIKOPTER ROTORSCHMIEDE

L'hélicoptère coaxial fermé VA 250 a effectué ses premiers essais pour réaliser le LTF-ULH-02/19 allemand en avril 2021. Avec un poids à vide de 260 kg, une MTOW de 550 kg est prévue. Cependant, il n'y a actuellement aucune activité de la société.

RS HELIKOPTER GMBH Brienner Str. 7 • 80333 Muenchen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)89 20 500 430,
 Fax : +49 (0)89 30 500 555
info@rotorschmiede.de • rotorschmiede.de

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
290	550	7	0,18	2+2	Hirth H 37	90	2	130	120	51	3	25	-	-	-

VA250



RUPP AIRCRAFT

La société du sud de l'Allemagne a présenté les hélicoptères UL Phönix FR 130 et Phönix FR 200, tous deux dotés d'un certificat de type allemand. La série FR 130 est étroitement liée à l'hélicoptère italien UL Syton AH 130 et est propulsée par une turbine à gaz solaire T62-32 de 130 ch des années 1960. Le FR 200 est une évolution du FR 130 avec une cellule plus large, un design moderne et des améliorations techniques. Un autre moteur, la turbine à gaz NEO200 d'une puissance allant jusqu'à 200 ch et d'un poids de seulement 42 kg, est déjà en cours d'homologation.

RUPP AIRCRAFT GMBH & CO. KG Brenters 1 • 88353 Kisslegg • ALLEMAGNE • Tél : +49 7563 91 50
 29 50
mail@rupp-aircraft.com • www.rupp-aircraft.com/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
310-360	600				Solar T62-32	150	2		185	110-170	7		-	-	-

PHÖNIX FR 200



SAFARI

Avez-vous déjà rêvé d'être un pilote MASH ? Le Safari ressemble au Bell 47 et utilise en effet le même pare-brise. Le moteur quatre cylindres Lycoming IO-360 monté verticalement est équipé d'un ventilateur monté sur vilebrequin et d'un embrayage centrifuge, et entraîne la boîte de réduction primaire qui se compose d'un étage d'engrenages hélicoïdaux qui agissent également comme une pompe à huile. Le Safari a le statut CNSK en France et est livré en kit avec tous les composants, y compris le moteur et les instruments.

SAFARI HELICOPTER 3553A Industrial Park Drive • Marianna FL 32446 • USA • Tél : +1 850 / 482 4141

sales@safarihelicopter.com • www.safarihelicopter.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
454	748	7,92	0,20	-	Lycoming O-360 C2C	180	2	160	145	106	5	-	\$ 168 800	\$ 133 400	-

SAFARI 400



SAFARI

Safari 500 est une mise à niveau de Safari 400 avec Lycoming IO-360 présenté pour la première fois à Oshkosh 2018. Une différence évidente est que la cellule et la poutre de queue sont maintenant entièrement carénées. Contrairement à l'annonce du constructeur, il n'y a toujours pas de détails sur la technologie et le prix.

SAFARI HELICOPTER 3553A Industrial Park Drive • Marianna FL 32446 • USA • Tél : +1 850 / 482 4141

sales@safarihelicopter.com • www.safarihelicopter.com



SAFARI 500

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	-	-	-	IO-360 Lycoming	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

SBM DEVELOPMENT GMBH

À l'occasion d'AERO 2019, Jochen Steinbeck, propriétaire et PDG de la société allemande SBM Development, a exposé son hélicoptère biplace à turbine RT 216. Il s'agit d'un projet de coopération avec le groupe chinois Anhui Yingliu, coté en bourse. La version actuelle n'est plus propulsée par une turbine à arbre unique, mais par la turbine biarbre Sj A-190 de 190 ch. La certification de type allemande dans la catégorie des 600 kg est déjà en cours.

SBM DEVELOPMENT GMBH In der Lache • 87657 Goerisried • ALLEMAGNE • Tél : +49 8302 92296612,

Fax : +49 8302 92296615

info@aviation-sbm-dev.de • http://aviation-sbm-dev.de



RT 216

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
350	600	7	-	3	Sj A-190 Turbine	190	2	215	180	170	5,6	-	-	-	-

SCOUT FLY

Cet hélicoptère 3 places est conçu et fabriqué par une équipe à Kiev, en Ukraine, et assemblé aux États-Unis ou vendu en kit. L'avion est trop lourd pour être qualifié pour la classe des hélicoptères ultralégers, il doit donc être enregistré en tant qu'expérimental. La cellule composite est fixée à un cadre porteur en aluminium. Le plafond maximum est à 6200 mètres et le range de 600 km. EN raison des événements actuels, des licences spéciales sont nécessaires lors d'un achat.

SCOUT FLY NTK HORIZONT LLC COMPANY Hirskva Kyjiv • UKRAINE • Tél : +380 068) 356-32 62

sh@scout.aero • www.scout.aero



SCOUT

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
450	882	8,16	-	3	Lycoming	210-220	3	209	178	-	8	-	\$ 195 000	-	-

SKT SWISS KOPTER

Le Skyrider 06 est un hélicoptère utilitaire tripale pour deux personnes. Il se caractérise par un design élégant et une fonction pratique pour faciliter les opérations quotidiennes, par exemple il fonctionne au gaz de voiture. Son premier vol a eu lieu en 2013.

SKT SWISS KOPTER TECHNOLOGY SA Ambri Aerodromo • 6775 Ambri • SUISSE • Tél : +41 91 630 92

75

aldo@skthelicopters.ch • skthelicopters.ch



SKYRIDER 06

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
330	600	7	-	3	-	155	2	200	160	65	7,5	18/22	-	-	-

SOFTX AERO

VV-2 est un hélicoptère biplace à turbine conçu pour le vol avec ou sans pilote. Il intègre des pales de rotor et une cellule en composite. Il utilise un moteur à turbine TS-100. Le développement prévu est le V-22, qui devrait avoir plus d'espace de stockage et de charge utile et une turbine plus puissante. Il y aura aussi du matériel agricole de leur part (alors en monoplace). L'hélicoptère V52 à déplacement côte à côte, également prévu avec un moteur R300 Softex Invest de 450 ch, attend toujours le développement final de son moteur. En raison de la situation politique, il peut y avoir des problèmes de livraison, une coopération avec des sites de production en dehors de l'Ukraine est déjà prévue.

SOFTX AERO 148 Kievskaya • 07400 Brovary • Kiev • UKRAINE • Tél : +380 (0)44.579.90.88, Fax : +380

(0)44.579.90.66

office@softex.aero • www.softex.aero



HELICOPTER VV-2

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	I/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
-	-	8,5	-	-	PBS Czech TS 100 ZA	245	1+1	-	-	230	-	-	-	-	-

VERTICAL AVIATION TECH

Le Hummingbird est un modèle à quatre places qui utilise un certain nombre de pièces déjà certifiées sur d'autres avions, pour des raisons de sécurité. Sa structure est en aluminium riveté, couplée à un rotor principal à trois pales et à un rotor de queue à deux pales. La société est également bien connue pour ses kits de réduction du bruit pour les Sikorsky S62 et S55T. La version en kit de cet avion a récemment reçu un certificat de 51 % de la FAA.

VERTICAL AVIATION TECH INC. 1609 Hangar Road • Sanford FL 32773 • USA • Tél : +1 407 / 322 9488,
Fax : +1 407 / 330 2647
brad@vertical-aviation.com • www.vertical-aviation.com/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
792	1223	10,05	-	-	Lycoming IO-540	300	4	176	150	215	6	49	-	\$ 159 000	-

HUMMINGBIRD KIT



VORTECH

Si vous aimez construire votre hélicoptère à partir de zéro, ce monoplace peut vous séduire. Il a été présenté pour la première fois lors du fly-in Sun'n Fun de 2002, l'hélicoptère Kinney Hot Rod est assez lourd (environ 1000 livres). La structure est soudée en Dural et en tubes d'acier avec un cockpit composite. L'avion n'est livré que sous forme de plans, les autres avions vendus ici sont Skylark, Scorpion, Vortech Kerstel.

VORTECH INC. P.O.Box 511-W • Fallston MD 21047 • USA • Tél : +1 410 668 2757

kinney50@aol.com • www.primz.com/helio/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
453	611	7,62	0,20	-	Subaru EJ 25	165	1	170	144	68	4	25	-	-	\$ 225

KINNEY HRH



YOUNGCOPTER

Neo est un kit hélicoptère biplace doté de la technologie NOTAR (no tail rotor). La carrosserie monocoque est construite à l'aide de composites. Le rotor à trois pales peut être plié pour un rangement facile dans le hangar. Le Neo est équipé d'un moteur rotatif Wankel à 2 disques de 180 CV.

YOUNGCOPTER Finthen-Flugplatz, Geb. 5840 • 55126 Mainz • ALLEMAGNE • Tél : +49 6131-553777, Fax : +49 6131-553778
bj@youngcopter.com • www.youngcopter.com

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
385	640	7,7	-	3	Neosis Wankel	180	2	220	185	120	-	-	-	€ 9 000	-

NEO



ZEFHIR CURTI AEROSPACE

Lors du salon AERO Friedrichshafen 2018, l'italien Curti Aerospace a officiellement présenté le lancement commercial de son hélicoptère Zefhir. Curti est un fournisseur d'entreprises aérospatiales depuis plus de 40 ans, et la conception et la production du Zefhir ont grandement bénéficié de l'expérience de l'entreprise dans la production de pièces complexes pour les hélicoptères certifiés. Zefhir est un hélicoptère à turbine biplace conçu comme un avion d'entraînement pour les marchés récréatifs et commerciaux. Le turbomoteur est développé par PBS Velka (CZ) et a une puissance maximale de 180 kW. Il est réduit à 105 kW pour augmenter les performances dans des conditions chaudes et élevées. Pour plus de sécurité, Zefhir dispose de sièges résistants aux chocs selon le CS-27 et d'un système de récupération de parachute balistique conçu et fabriqué par Junkers Profly d'Allemagne. Le Zefhir attend toujours l'Allemand VVZ dans la catégorie des 600 kg.

ZEFHIR CURTI AEROSPACE DIVISION via Emilia Ponente 750 Castel Bolognese • 48014 Ravenna • ITALIE • Tél : +39 0546 655911, Fax : +39 0546 655904
info@zefhir.eu • zefhir.eu/

MV	Mmax	Rotor	c	PR	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Rés	Vz	l/h	P. complet	P. kit HT	P. plan HT
380	700	7,6	0,195	2	PBS 241Hp reduced	141	2	185	161	120	-	-	-	-	-

ZEFHIR



Aviation et Pilote

Avant de choisir votre machine,
prenez conseil auprès de ceux
qui les ont toutes essayées.

Plus de 600 essais en vol en 50 ans :
Aviation et Pilote, c'est la référence indépendante
pour décrypter chaque machine,
du certifié à l'ULM.



En vous abonnant, recevez chaque mois
de nouveaux essais exclusifs et profitez
de petites annonces gratuites, réservées
aux abonnés passionnés comme vous.

Abonnez-vous. Volez informé.

NOS OFFRES HYBRIDE ET NUMÉRIQUE

Offre papier + numérique			Offre numérique	
France	CEE	DOM/TOM/Etranger	Tous pays	
1 AN (12 N°)	80 €	89 €	45 €	

NOS OFFRES CLASSIQUES

Offre papier			
France	CEE	DOM/TOM/Etranger	
6 MOIS (6 N°)	33 €	39 €	47 €
1 AN (12 N°)	65 €	74 €	84 €
2 ANS (24 N°)	121 €	139 €	152 €



Stop aux galères du kiosque !

Pourquoi attendre? Avec l'abonnement digital, votre magazine arrive direct dans votre poche: pas de file d'attente, pas de rupture, pas de gaspillage.

Et si vous aimez le papier, offrez-lui un traitement VIP! Avec l'abonnement papier, vous recevez votre magazine chez vous, à l'heure, sans effort.

Et c'est moins cher que l'achat au numéro dans les deux cas!



www.aviation-pilote.com



Roy Beisswenger vole en paramoteur, entre autres, et a formé des pilotes de paratrikes depuis 1993. Consultant technique à la rédaction de *Powered Sport Flying Magazine* et animateur d'une émission de radio du même nom. Auteur de « Roy's Powered Parachute Book », il est pilote, instructeur et examinateur pour les paramoteurs.

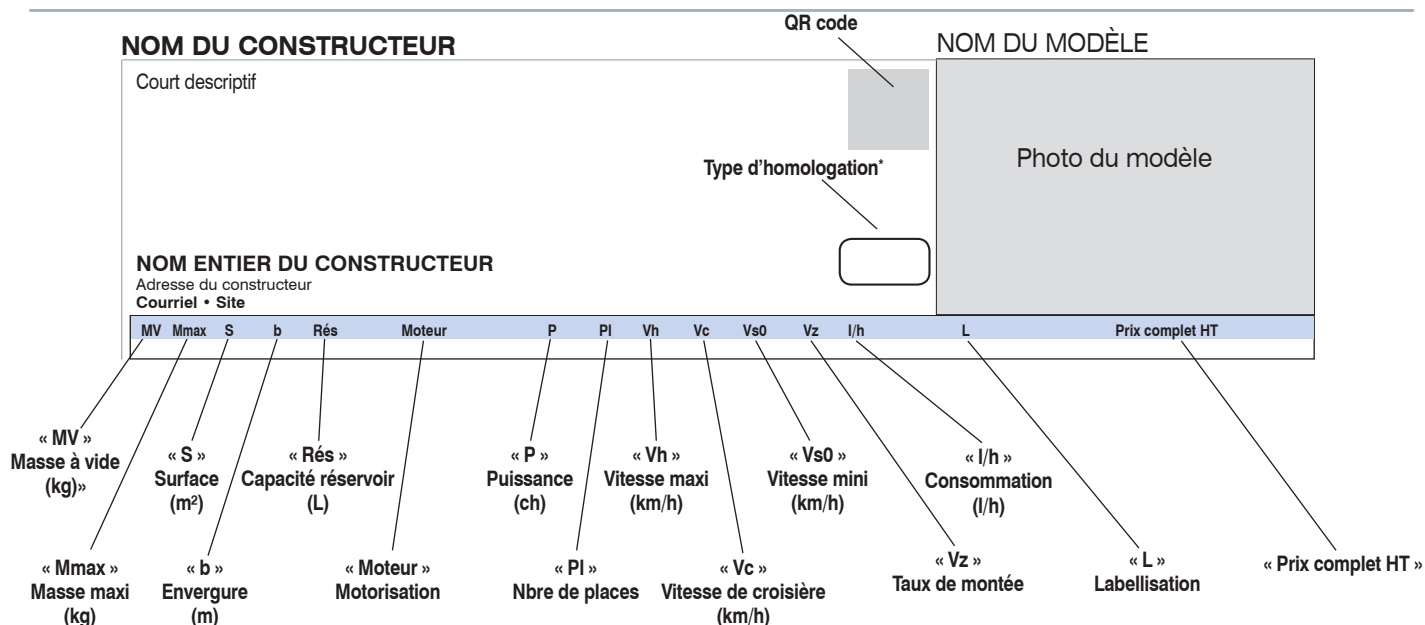
Les Pendulaires ne sont contrôlés par surface de contrôle mais par transfert de poids de pilote. Les biplaces moderne comme cette Air Creation Skypper-evo-bionix152 sont propulsés par un moteur Rotax 912 et atteignent une vitesse supérieure à 120 km/h..

La clé de la croissance du trike

Certaines des meilleures pendulaires au monde sont disponibles aujourd'hui, alliant performance, faible coût et simplicité dans l'une des formes les plus gratifiantes de l'aviation sportive. La demande pour les pendulaires est forte dans le monde entier. Alors, pourquoi n'y en a-t-il pas plus dans le ciel ? L'obstacle principal est le manque d'instructeurs de pendulaires qualifiés. Les passionnés sont désireux d'apprendre mais font souvent face à de longues distances de voyage et à une disponibilité limitée en raison des instructeurs qui jonglent avec trop d'élèves. Nous avons besoin de plus d'instructeurs pour répondre à cette demande. Pour les attirer et les retenir, les instructeurs de pendulaire devraient facturer des frais qui reflètent leur expertise

spécialisée. En valorisant leur temps de manière appropriée, les instructeurs sont plus susceptibles de rester dans le domaine et d'inspirer d'autres à enseigner. Si vous êtes instructeur, commencez par déterminer combien d'élèves vous pouvez former chaque saison et fixez vos tarifs pour atteindre vos objectifs de revenus. Pour les élèves, envisagez d'offrir un supplément pour garantir un enseignement dédié et obtenir votre certificat de pilote plus rapidement.

Roy Beisswenger > Rédacteur Flying Pages > roy@flying-pages.com



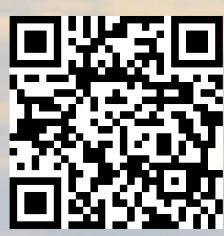
* Type d'homologation : indique la plus petite classe dans laquelle l'aéronef est éligible. Cela ne signifie pas que l'homologation est obtenue.



Les constructeurs marqués de ce symbole ont mis au point une machine équipée d'un moteur électrique.

→ Vous trouverez l'index des constructeurs et des annonceurs ainsi que les adresses des importateurs à la fin de la revue.

More than flying **Feel it**



contact@aircreation.fr

www.aircreation.com

© all rights reserved by:
Flying Pages
AOPA
Aviation et Pilote
Reproduction or distribution
without form prohibited

ACE AVIATION

En 2018, Ace Aviation a proposé un Kudos bien plus léger grâce à l'aile V-17 adaptée. Le trike est motorisé par une solution de 45 à 90 ch. C'est la réponse à la demande des pilotes souhaitant un MAUW (Maximum all-up weight) moindre que les 450 et 600 kg autorisés. Une volonté de simplifier et d'alléger. Carénage intégral du chariot et des jambes de roues. En solo sous cette grande aile V-17, le contrôle en turbulences reste satisfaisant. Grâce au moteur proposé, le prix de l'ensemble est abordable.

ACE AVIATION MICROLIGHT MANUFACTURER Kalhatti estate • Kalatti Outy 643005 • Tamil Nadu • INDE • Tél : +91 (0)423 / 225 2131, Fax : +91 (0)423 / 225 2131
info@aceaviation.co.uk • www.aceaviation.co.uk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
146	410	17	8,95	55	Hirth F23, Rotax 912	50-90	2	98	68-84	48	4	6,2	-	€ 5 949



KUDOS-TRIKE

ACE AVIATION

La Laser est la deuxième aile la plus sportive d'Ace après la Cyclone et, avec une surface de 13 m² et 90 % de double surface, elle ne craint pas les pilotes qui ont peu d'heures de vol. Couplée à l'unité Magic trike de la société, elle permet une vitesse de croisière de 70-90km/h. Le Magic est équipé d'une longueur de jambe réglable, d'un nouveau siège plus grand et de sacoches de 60 litres intégrées aux carénages. Au Royaume-Uni, l'importateur P&M Aviation le vend avec un moteur Rotax 447 (comme détaillé ici) ou moins (au prix indiqué). Les autres options de motorisation comprennent un NS.T NS650 à quatre temps (4 l/h à 45mph) ou un Simonini. NB : pour les Etats-Unis, un réservoir plus petit (20 litres) est monté.

ACE AVIATION MICROLIGHT MANUFACTURER Kalhatti estate • Kalatti Outy 643005 • Tamil Nadu • INDE • Tél : +91 (0)423 / 225 2131, Fax : +91 (0)423 / 225 2131
info@aceaviation.co.uk • www.aceaviation.co.uk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
110	235	13,0	9,9	36	M V-X	36	1	113	87	40	-	9	BHPA	£ 5 523



MAGIC LASER

ACE AVIATION

Le X-ERO est un trike de style Nano et, combiné à l'une des ailes de la gamme Ace Aviation, il a une masse maximale autorisée de 225 kg. Cela améliore considérablement les performances. Mais c'est l'As-tec 15 qui est à l'honneur ici. Le poids inférieur fait du soaring véritable option et la puissance du moteur peut être réduite si l'économie est importante. Mais bien sûr, le Tec 13 est également possible (photo). Comme tous les produits de vol d'Ace Aviation, l'aile peut être abaissée sur le trike et les ailes repliées vers l'arrière, de sorte que vous pouvez le ramener à la maison sur une remorque, évitant ainsi les frais de hangar. Le remboursement confortable fait que même les longs vols sont une joie.

ACE AVIATION MICROLIGHT MANUFACTURER Kalhatti estate • Kalatti Outy 643005 • Tamil Nadu • INDE • Tél : +91 (0)423 / 225 2131, Fax : +91 (0)423 / 225 2131
info@aceaviation.co.uk • www.aceaviation.co.uk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
78	225	15	9,4	22	Simonini / Vittorazi / Cors-Air	25-36	1	88	61	36	3	5	-	€ 4 440



X-ERO

AEF AIR LIFT SYSTEM

Le Monotrace AEF est équipé d'origine du moteur Simonini Mini2 Evo de 33 ch et d'une aile Ellipse Fuji de 16,5 m². Cette association fait de lui un vrai motoplaner delta. Le chariot à train escamotable est également proposé avec une motorisation Mini2plus.

AEF AIR LIFT SYSTEM 30 rue Ledru-Rollin • 78800 Houilles • FRANCE • Tél : +33 (0)1 39 14 21 95, Fax : +33 (0)1 39 14 21 95
contact@aef-gliders.com • https://myexo.fr/aef-gliders/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
95,5	200	16,5	10	14	Simonini Mini 2 Evo	33	1	72	55	34	2	6	-	€ 11 210



MONOTRACE

AEROS

Aeros fut l'un des premiers constructeurs à produire des ailes de pendulaires sans mât pour un gain en performances considérable, une fois la stabilité en tangage maîtrisée. Nous présentons ici deux modèles de trike Aeros taillés pour la performance et distribués aux USA sous le nom Velocity. Un même trike peut être porté par une aile Aeros plus traditionnelle comme la Stranger 2, la Stream ou les Profil et Still. Les prix comprennent le parachute ballistique et l'instrumentation de base. Le cockpit Aeros 2-Trike sous une Profil TL peut recevoir un BMW 1200 à injection de chez Take Off, certifié depuis 2013.



AEROS 5 Post-Volynskaya Street • 03061 Kiev • UKRAINE • Tél : +380 (0)44 / 455 4120, Fax : +380 (0)44 / 455 4116
aerosint@aerosint.kiev.ua • www.aeros.com.ua

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
235	450	14,5	10	53	Rotax 912	80	2	145	90-120	62	5	12	DULV	€ 37 714



AEROS 2 912 PROFIL TL

AEROS



Trike monoplace de conception simple et fiable qui permet un démontage sans outils en 6 min. Les deux sacs contenant le cadre et le moteur du trike se glissent dans presque toutes les voitures, résolvant ainsi le problème du stockage. Le prix indiqué comprend le système de secours pneumatique. Les données sont fournies pour l'ANT avec une aile intermédiaire Discus 15T, qui a des capacités de soaring parfaites et une facilité de contrôle. Disponible également avec : FOX 13TL - aile monosurface à large plage de vitesse ; Combat T haute performance ; et Fox T monosurface pour les vols lents et agiles. La Combat T et la Fox 13TL sont toutes deux des ailes dépourvues d'intrados et dotées de contrefiches qui permettent de la replier rapidement directement sur le trike pour un rangement facile et un état de préparation rapide au vol.



AEROS 5 Post-Volynskaya Street • 03061 Kiev • UKRAINE • Tél : +380 (0)44 / 455 4120, Fax : +380 (0)44 / 455 4116
aerosint@aerosint.kiev.ua • www.aeros.com.ua



ANT POLINI THOR 250

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
94	205	14,7	10,3	18	Polini Thor 250 LS	36	1	90	55	33	3,2	5	DULV i.a.	€ 12 581

CROSS COUNTRY 912 STILL

AEROS

Ce chariot basique est la synthèse du pendulaire robuste, moderne et financièrement accessible. Le choix du HKS comme motorisation permet de modérer la consommation. Avec une aile simple surface, l'ensemble est un bon outil de travail pour les écoles ou les pilotes du dimanche.



AEROS 5 Post-Volynskaya Street • 03061 Kiev • UKRAINE • Tél : +380 (0)44 / 455 4120, Fax : +380 (0)44 / 455 4116
aerosint@aerosint.kiev.ua • www.aeros.com.ua

FAI-ML



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
220	472,5	17,4	10	53	Rotax 912	80	2	95	80	50	5	12	-	€ 22 700



California, USA

**Representing
Light-Sport Aircraft
Manufacturers**

www.LAMA.bz
info@LAMA.bz
 USA+ (301) 693-2223

REVO

EVOLUTION
Trikes

www.evolutiontrikes.com



AIR CREATION

Le monoplace Pixel reçoit une motorisation deux temps Polini, le nouveau Thor 303 remplaçant le Thor 250. Il est ici associé à une aile iFun 13. Avec l'option SP, les câbles inférieurs sont remplacés par des haubans rigides, se qui permet de la replier en quelques minutes sur le chariot.



PIXEL

AIR CREATION 615 Aerodrome de Lanas • 07200 Aubenas Lanas • FRANCE • Tél : +33 (0)4 75 93 66 66,
Fax : +33 (0)4 75 35 04 03
jylebihan@aircreation.fr • www.aircreation.fr

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
95	250	13	8,8	16	Thor 303	38	1	112	60-80	44	4	5	FAA Part 103	€ 17 570

AIR CREATION

L'aile Nuvix rencontre un beau succès. La petite soeur de la BioniX, la sophistication en moins, permet d'accéder au système de «corset». Cette aile peut être montée sur les anciens chariots de la marque ou sur le Skypper.



SKYPPER

AIR CREATION 615 Aerodrome de Lanas • 07200 Aubenas Lanas • FRANCE • Tél : +33 (0)4 75 93 66 66,
Fax : +33 (0)4 75 35 04 03
jylebihan@aircreation.fr • www.aircreation.fr

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
220	472,5	15,2	9,55	55	ROTAX 912	80	2	120	80-120	55	4,5	12	S-LSA	€ 42 930

AIR CREATION

A version «Bush» du Skypper, munie de grosses roues et d'une grande aile iFunXL de 18,5m². Le pendulaire ultime pour le tout-terrain, équipé de série de freins Beringer et d'une hélice Duc Flash2 blindée.



SKYPPER BUSH 912 IFUNXL

AIR CREATION 615 Aerodrome de Lanas • 07200 Aubenas Lanas • FRANCE • Tél : +33 (0)4 75 93 66 66,
Fax : +33 (0)4 75 35 04 03
jylebihan@aircreation.fr • www.aircreation.fr

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
213	450	18,5	9,5	55	Rotax 912	80	2	110	50-75	38	7,5	8	S-LSA	-

AIR CREATION

Le Tanarg neo, haut de gamme du constructeur, peut être équipé du 912 iS, le moteur à injection de chez Rotax. Une motorisation moderne et efficace, associée à l'aile à géométrie variable BioniX² : une grande réussite.



TANARG

AIR CREATION 615 Aerodrome de Lanas • 07200 Aubenas Lanas • FRANCE • Tél : +33 (0)4 75 93 66 66,
Fax : +33 (0)4 75 35 04 03
jylebihan@aircreation.fr • www.aircreation.fr

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
258	472,5	13,3	9,1	65	Rotax 912 iS	100	2	150	80-145	55	5,5	10	S-LSA	€ 64 950

AIRBORNE AUSTRALIA

La version supérieure du Trike M4 Sport biplace est équipée de la surface XR-S sans tour. Les Winglets assurent une plus grande stabilité et améliorent les caractéristiques de vol. Les repose-pieds sont désormais réglables, de sorte que même les pilotes UL de grande taille trouvent une position assise adéquate. Les freins ont été améliorés. Des instruments numériques sont désormais disponibles en option. Le trike peut également être équipé de la XR-K et peut être propulsé soit par le Rotax 912 de 80 ch, soit par le 912 ULS de 100 ch.

AIRBORNE AUSTRALIA PO Box 8043 • Marks Point NSW 2280 • New South Wales • AUSTRALIE • Tél :
+61 (0)2 4944 / 9199, Fax : +61 (0)2 4944 / 9395
fly@airborne.com.au • www.airborne.com.au

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
260	450		9,37	56	Rotax 912 S	100	2	135	110	65	4,5	11	-	-

M4-SPORT



AIRBORNE AUSTRALIA

Deux surfaces différentes de la nouvelle série XR peuvent être montées : la XR-M, qui est basée sur la voile simple Merlin éprouvée mais qui a été considérablement améliorée, et la surface XR-K, un dispositif à double voile avec une tour. Le moteur 582 à deux temps de Rotax, qui a fait ses preuves, fournit la poussée.

AIRBORNE AUSTRALIA PO Box 8043 • Marks Point NSW 2280 • New South Wales • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)2 4944 / 9199, Fax : +61 (0)2 4944 / 9395
fly@airborne.com.au • www.airborne.com.au

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
218	450	-	-	-	Rotax 582	65	2	157	90-120	63	3,8	15		-

XT 582 TUNDRA



AIRBORNE AUSTRALIA

Le robuste trike biplace peut, par exemple, être équipé de l'aile simple surface XR-M pour être utilisé comme trike de remorquage. Mais il peut aussi voler avec deux ailes à double surface différentes, la XR-S et la classique XR-K, qui transforment le chariot en trike de voyage. Le Rotax 912 de 80 ch fournit la puissance nécessaire. Les grandes roues et le châssis stable permettent également d'atterrir dans des conditions optimales.

AIRBORNE AUSTRALIA PO Box 8043 • Marks Point NSW 2280 • New South Wales • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)2 4944 / 9199, Fax : +61 (0)2 4944 / 9395
fly@airborne.com.au • www.airborne.com.au

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
165	445	14,4	10,0	70	Rotax 912	80	2	157	90-120	65	4,2	9	S-LSA	€ 29 323

XT-912 OUTBACK



FAI-ML



Aeros Nanolight Trikes

The best choice for those who want to be free, like a bird!

• DULV certified in 120 kg class

- 6 minutes for trike derig in two bags
- Full assembly in 30 min with Discus T
- Fits in almost any car

• A choice of power plants for ANTs

- Mosler 185 Plus, 25 hp
- Cosmos 300, 35 hp
- Polini Thor 303, 38 hp
- Octagon 190, 27 hp
- Geiger Engineering HPD 16, 16 kW, HPD 20, 20 kW



ANT E-DRIVE

ANT-E • Combat 12T • Geiger Engineering HPD16, HPD20

Quick, easy and reliable restart combined with lower sink rate due to a foldable propeller makes the electric powered ANT ideal for soaring.

ANT SUB-70

The lightest version of our ANT trike is: ANT sub-70 * Fox13T * Octagon 190

This trike and wing was specially designed to be operated under the license-free category with sub 70 kg nanolight trikes.

Fox 13TDS

- your ultimate in-flight comfort!

• A choice of ANT wings



Sail area, sq.m(sq.ft.) 12.8(138)
Weight (w/o bags), kg(lb) 40(88)
Min./max. airspeed, 37(23) / 95(60)
Max. clip-in weight 178(392)



14.7(158)
35(77)
35(22) / 85(53)
170(375)



16.2(174)
28(62)
37(23) / 85(53)
168(370)



13.0(140)
25.5(56)
37(23) / 85(53)
155(342)



13.0(140)
35(77)
37(23) / 85(53)
200(440)

AIRFER

Ce chariot minimaliste est entièrement repliable (avec l'option siège textile). Il est fabriqué avec des tubes rectangulaires en acier inoxydable, solides et résistants. L'aile proposée ici est une GRIF ZOE et la motorisation est assurée par un Vittorazi Moster 185 Plus MY22, mais le Mini-Jet peut être livré dans d'autres configurations. Autre option de moteur : Cors-Air Black Devil PRO.

AIRFER - PARAMOTORES AIR FUTURE SL Pol. Ind. El Llano C/ Croacia, nave 25 • 13630 Socuellamos (Ciudad Real) • ESPAGNE • Tél : +34 629 13 15 91 , Fax : +34 926 / 532 105
airfer@airfer.com • paratrike.org

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
86	190	12,8	9,4	10	Vittorazi Moster 185 Plus MY22	24	1	85	62	35	-	-		€ 10 000

MINI-JET ZOE



AIRTIME AIRCRAFT - KRUCKER

Krucker, spécialiste de l'hydraviation, a changé le nom de sa société en Airtime Aircraft. Récompensé en 2005 lors du Sun'n Fun, son Cygnet a évolué pour devenir Cygnet 3 doté d'une aile North Wing de 19 m² et d'un Rotax 912 de 100 ch. La maison californienne propose aussi l'Explorer 103, monoplace ultra-léger certifié.

AIRTIME AIRCRAFT INC 42 Miracle Strip Pkwy SE • Fort Walton Beach 32548 • Florida • USA • Tél : +1 850 999 7887 , Fax : +1 (850) 974-5483
sales@AirtimeAircraft.com • www.airtimeamphib.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
317	544	19	-	45	Rotax 912	100	2	96	80	56	-	-	Canada	-

CYGNET 3



ALBATROSS FLYING SYSTEMS P&M AVIATION

Les Cruiser Trikes sont construits par Albatross Flying Systems P&M Aviation en Inde sous licence de M/s. Sportflight International LLC aux États-Unis. Ils sont disponibles en version biplace ou monoplace avec une large gamme d'ailes (normalement Aeros) et de moteurs Polini Thor 250, Simonini Minni 3 Rotax 582 et Rotax 912.

ALBATROSS FLYING SYSTEMS (OPC) PVT. LTD. Survey 87/3, Rampura, Avalahalli Main Road • Bangalore 560049 • INDE • Tél : +91 (0)99456 51775, Fax : +91 9916 621 517
info@albatrossflyingystems.com • http://albatrossflyingystems.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
		16,2	9,6	-	Polini Thor 250	36								-

CRUISER ALBATROSS



APOLLO ULTRALIGHT

L'Apollo Delta Jet et son successeur, ou plutôt son extension, le Delta Jet II, sont tous deux construits en tubes d'aluminium avec un carénage composite profilé. Le Delta Jet II est plus stable avec un pare-brise plus haut. Les ailes Apollo sont recommandées (C15, C15TN, C-17, CXMD), mais de nombreuses autres modèles s'adaptent également très bien. Deux options de réservoir sont disponibles : 45 l ou 55 l. Les deux Delta Jet sont certifiés avec les ailes Apollo en Hongrie, en Autriche, en Grèce, aux États-Unis et en Norvège.

APOLLO ULTRALIGHT AIRCRAFT, HALLEY LTD. Mester Street 3, PO Box 425 • 3300 Eger • HONGRIE • Tél : +36 (0)36 30-299-20-55, Fax : +36 (0)36 / 320208
gabor.szakacs@apollo-aircraft.com • apollo-aircraft.com/

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
-	-	-	-	45	Rotax 912	-	2	-	-	-	-	-		-

APOLLO DELTA JET I, II + MONSOON



APOLLO ULTRALIGHT

Le Jet Star est le modèle principal de la gamme Apollo Ultralight et peut être équipé de différents moteurs Rotax, à deux ou quatre temps. Nous le détaillons ici avec un 912 et son aile. Cependant, les modèles exportés sont accouplés à diverses alternatives, dont le iXess d'Air Création, tandis que l'importateur américain, la société associée Apollo Aircraft, le vend sous forme de kit ELSA, avec un choix d'ailes mais sans moteur - les options sont Aeros Profi Classic (17500 \$), Aeros Profi TL (800 \$ de plus) et Gibbogear Manta Ray 12.5 (1000 \$ de plus).

APOLLO ULTRALIGHT AIRCRAFT, HALLEY LTD. Mester Street 3, PO Box 425 • 3300 Eger • HONGRIE • Tél : +36 (0)36 30-299-20-55, Fax : +36 (0)36 / 320208
gabor.szakacs@apollo-aircraft.com • apollo-aircraft.com/

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
180	430	15	9,5	45	Rotax 912	80	2	125	70-110	55	4	14		-

APOLLO JET STAR



ELLIPSE

L'aile Fuji de 16,5 m², facile et conviviale, est idéale pour décoller de petits terrains, et se monte très rapidement. Une version de 14 m² est également disponible. Le chariot Alizé (carénage en option) est propulsé ici par un Cors-Air 2 temps léger et polyvalent qui a fait ses preuves. L'ensemble est idéal pour de petites balades en local. Une autre version existe avec le quatre temps à injection Swissauto 250 et l'aile sans mât Mystic CX.

ELLIPSE route de Bonnevent • 70150 Etuz • FRANCE • Tél : +33 (0)3 81 57 60 22, Fax : +33 (0)9 70 61 00 84
 contact@ellipse-delta.com • www.ellipse-delta.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
80	170	16,5	10	10-25	Cors-Air M25	24	1	72	55	34	3	4,5		€ 9 710

ALIZÉ CHARIOT



EUROFLY

Ce petit pendulaire monoplace est fabriqué par Eurofly, grand spécialiste des engins minimalistes, déjà connu pour ses multiaxes Firefox ou Minifox. Le Snake Trike est animé par un moteur deux temps Cors-Air Black Devil et équipé d'une aile Grif 3DC de 13,5 m².

EUROFLY SRL Via Brega • 36056 Vicenza Tezze sul Brenta • ITALIE • Tél : +39 0424 562381, Fax : +39 0380.315.8435
 info@euroflyulm.com • www.euroflyulm.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
60	190	13,5	9,4	10	Cors-Air M25Y	24	1	90	65	38	-	-		€ 8 700

SNAKE TRIKE



EVOLUTION TRIKES

Là encore un beau monoplace ! Il faut lui reconnaître trois particularités : pas de tube de compression avant, suspension sur les 3 roues et un chariot spécifique pour guider le pendulaire une fois replié. En effet, l'ensemble se replie rapidement - l'aile reste sur son mât - avant d'être glissé dans le hangar.



EVOLUTION TRIKES 39440 South Avenue • Zephyrhills FL 33542 • Florida • USA • Tél : +1 813 810 9262
 evolutiontrikes@yahoo.com • www.evolutiontrikes.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
115	300	15	9,6	35	Polini Thor 250	36	1	90	72	41	3	-		\$ 20 900

REV



EVOLUTION TRIKES

Le trike Rev X est un monoplace STOL pesant 115 kg de moins que le Rev, dont toutes les roues sont amorties et qui ne nécessite que 10 minutes de préparation. La surface est 25 % moindre que celle de son prédécesseur bien que le châssis soit plus long. La performance est meilleure avec le Rotax 582 qui permet de réduire à 30 m la distance de décollage.



EVOLUTION TRIKES 39440 South Avenue • Zephyrhills FL 33542 • Florida • USA • Tél : +1 813 810 9262
 evolutiontrikes@yahoo.com • www.evolutiontrikes.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
-	340	12	-	38	Rotax 582/65	65	-	-	45	28	-	-		\$ 35 900

REV X



EVOLUTION TRIKES

Basé sur le REV X, le tout nouveau REV XS utilise le même chariot avec des pneus d'avion certifiés à 190 km/h, un amortisseur de direction et un pare-vent. Le REV XS est équipé d'une version spéciale de l'aile à double surface REVO Competition de 11 m. Cette combinaison donne une plage de vitesse allant de 70 à 120 km/h pour ceux qui n'ont pas peur d'un temps de mise en route de 15 minutes. Elle est aussi parfaite pour le vol de distance avec le trim de vitesse en option.



EVOLUTION TRIKES 39440 South Avenue • Zephyrhills FL 33542 • Florida • USA • Tél : +1 813 810 9262
 evolutiontrikes@yahoo.com • www.evolutiontrikes.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		\$ 42 500

REV XS



EVOLUTION TRIKES

Le Revo est un pendulaire made in USA réalisé en Chrome Moly 4130. Certaines pièces sont en carbone et quelques détails de finition viennent enrichir la gamme. Ce chariot est disponible avec le 912iS injecté et une nouvelle aile de 12,4 m² offrant une vitesse de croisière de 160km/h. Naturellement, le pare-brise a été revu pour protéger tout l'équipage. La surface alaire va de 10,9m² à 14,0. Le prix varie de 85000 à 120000 dollars selon l'équipement.



REVO

EVOLUTION TRIKES 39440 South Avenue • Zephyrhills FL 33542 • Florida • USA • Tél : +1 813 810 9262

FAI-ML

evolutiontrikes@yahoo.com • www.evolutiontrikes.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
254	480	10,9	9	66	Rotax 912 UL iS	100	2	185	160	70	5,8	-	S-LSA	\$ 85 000

EVOLUTION TRIKES

Le RevoLT est un trike STOL dépouillé à l'essentiel. Ce concept qui privilégie la simplicité choisit une aile équipée d'un mât. La structure du chariot est basique et sans tube avant. En dix minutes, le pilote monte seul son aile sur le chariot, après l'avoir rapidement descendu de la remorque.



REVOLT

EVOLUTION TRIKES 39440 South Avenue • Zephyrhills FL 33542 • Florida • USA • Tél : +1 813 810 9262

evolutiontrikes@yahoo.com • www.evolutiontrikes.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
-	450	12-20	-	71	Rotax 912 UL	80	2	145	105	53	6	12	-	€ 58 800

FLYLIGHT AIRSPORTS

Nouveau venu dans la gamme du constructeur anglais, l'Adam peut être décrit comme un tricycle de la gamme nano-light. Spécialement conçu pour le puriste et celui qui aime à éteindre le moteur en vol. Une grande réussite. L'aile est sous-traitée chez le spécialiste Aeros. Le tout rentre dans la catégorie des SUB 70 ! Le train est rentrant avec une ingénieuse cinématique. Moteur Vittorazi Atom 80 ou Moster 185.



ADAM

FLYLIGHT AIRSPORTS LTD Sywell Aerodrome, Sywell • Northamptonshire NN6 0BT • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1604 / 494459, Fax : +44 (0)1604 / 495007
info@flylight.co.uk • www.flylight.co.uk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
69	196	13,2	8,65	18	Vittorazi Atom / Moster	16 - 25	1	90	50-80	35				€ 9 000

FLYLIGHT AIRSPORTS

Après l'Adam, voici le BivvyBee, un chariot léger et idéal pour les randonnées avec son grand volume de rangement et une grande charge utile. L'ensemble est motorisé par un Cors-Air de 33 ch. L'aile est une Fox TL sans mât de chez Aeros.



BIVVYBEE

FLYLIGHT AIRSPORTS LTD Sywell Aerodrome, Sywell • Northamptonshire NN6 0BT • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1604 / 494459, Fax : +44 (0)1604 / 495007
info@flylight.co.uk • www.flylight.co.uk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
78	228	13	8,65	25	Cors-Air Black Bull	33	1	97	69	37	4,5	-	-	€ 12 000

FLYLIGHT AIRSPORTS

Le nouveau Nine porte le nom de la boule de billard noire N°9. Les moteurs disponibles sont les sont Vittorazi Moster 185, Cosmos 303 ou Poloni Thor 303. Avec le Polini, la vitesse de montée dépassera à 5,5 m/s (10100 ft/m).



NINE

FLYLIGHT AIRSPORTS LTD Sywell Aerodrome, Sywell • Northamptonshire NN6 0BT • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1604 / 494459, Fax : +44 (0)1604 / 495007
info@flylight.co.uk • www.flylight.co.uk

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
90	250	9	8	25	Vittorazi Cosmos 303	36		150	129	42	5			£ 17 570

G DECOUV R

G'Decouv'R est l'entreprise créée par Jean-Michel Geay, ancien chef d'atelier de Cosmos. Il est donc naturel que la production reprenne la ligne de la maison. En plus d'un service après-vente pour les milliers de clients Cosmos, Jean-Michel produit ce chariot, qui reprend les bases du Phase II. L'aile, toujours en provenance de La Mouette, donne de bonnes performances à cet ensemble qui ravira les adeptes du tout-terrain et du léger.

G DECOUV R Rue du Stade • 21121 Fontaine les Dijon • FRANCE • Tél : +33 (0)3 / 8056 3580

gdecouvr@club-internet.fr • www.gdecouvr.com

FAI-ML

G DECOUV R 582



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
132	450	13	9,87	55	Rotax 582	65	2	145	100	50	7	9	-	€ 27 000

ICARO 2000

ICARO 2000, l'un des plus importants fabricants d'ailes delta au monde, propose un sympathique petit chariot à propulsion électrique, le Pit-Trike. Le moteur Geiger de 12 kW entraîne une hélice à pales repliables de 1,4 m de diamètre. La batterie de 60 Ah procure un temps de vol d'environ 40 minutes avec une aile intermédiaire et un pilote d'environ 80 kg. L'autonomie peut être pratiquement doublée en installant une seconde batterie.

ICARO 2000 via Molino 4 • 21014 Laveno Mombello • ITALIE • Tél : +39 0332 / 648335, Fax : +39 0332 /

648079

christian@icaro2000.com • www.icaro2000.com

US-UL

PIT-TRIKE



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
68	-	-	-	-	Geiger E-Drive 60Ah	-	1	-	-	-	-	-	-	€ 179 000

JOKERTRIKE NISUS

Selon son fabricant, un concept né pour relancer l'intérêt du pendulaire. Le Joker est une machine au look novateur avec un centre de gravité très bas et une position de pilotage allongée. Le chariot peut être suspendu sous une Aeres avec et sans mât. Un trim électrique permet d'afficher la vitesse de croisière. Le Joker est propulsé par un Rotax 912 ou un Hirth 2703. La fourche est réglable en longueur sur près de 15 cm. Le carénage en fibre de verre est non structurel. Le châssis est confié à un tricycle en alu.

JOKERTRIKE Dopravna 3977 • 955 01 Topolcany • SLOVAQUIE • Tél : +421 905 30 80 88, Fax : +421 38

532 6083

info@jokertrike.com • www.nisus-aero.com

FAI-ML

JOKER



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
219	450	12,2	9,5	50	Rotax 912	80	2	150	120	60	5	11	-	-

KOMPOL

Un design bien établi en production depuis un certain nombre d'années, la Jazz est une image familière pour quiconque participe à des compétitions internationales d'ULM et a remporté un nombre impressionnant de trophées au cours de sa production. Elle est disponible soit avec l'aile Stratus 15m² détaillée ici, soit avec une version plus sportive de 13m², avec un allongement plus prononcé. Les ailes de propriétaire sont également adaptées. Ces choix sont complétés par une sélection de moteurs Rotax (y compris un turbo, lorsque la réglementation le permet). L'entreprise fabrique également des hélices et d'autres pièces en composite.

KOMPOL SC Chmielewo 20 by Nasielsk • 06-150 Swiercze • POLOGNE • Tél : +48 604911001, Fax : +48

603206979

kompoltomek@gmail.com • www.motolotnie.pl

FAI-ML

JAZZ 2000



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
186	450	14,6	9,83	40	Rotax 582 DCI	64	2	145	80-85	65	-	10	-	-

LA MOUETTE / HELITE

Le Samson a été le premier biplace pendulaire à propulsion électrique. Différents moteurs, allant de 12 kW (vol monoplace uniquement) à 50 kW, sont disponibles. Une motorisation thermique est également proposée (Thor 303 2 temps ou Helvenco AERO1000 4 temps, entre autres). Pour l'aile aussi vous avez le choix : 12, 14 ou 19 m². Les caractéristiques sont données pour un Thor 303 et une aile de 14 m².

LA MOUETTE / HELITE 1 rue de la Petite Fin • 21121 Fontaine-les-Dijon • FRANCE • Tél : +33 (0)3 80 56

66 47, Fax : +33 (0)3 80 55 42 01

lamouette@lamouette.com • www.lamouette.com

US-UL

SAMSON



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
94	270	14,9	9,73	28	Polini Thor 303	38	2	110	61-75	37	-	6	-	-

NORTH WING

ATF veut dire Air Time Fix pour North Wing qui construit ce trike dessiné pour le vol libre silencieux sous l'aile Solarius 16.8. L'option pour plus de puissance serait une aile Stratus 180 avec un Simoni Mini2 de 26 ch ou un ZeroGravity HPR de 25 ch.

NORTH WING DESIGN 103 Gala Avenue • Chelan WA 98816 • USA • Tél : +1 509 / 682.4359, Fax : +1 509/682 0758
ultrikes@northwing.com • www.northwing.com

US-UL



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
84	249	16,8	10,6	11	Simonini Mini 2	26	1	72	43	35	-	-	-	\$ 14 400

NORTH WING

Le Maverick 2 est le monoplace phare de North Wing, décliné en quelques versions : le RT plutôt dépouillé et essentiel ou le Legend plus équipé. L'aile standard porte le même nom, Maverick, que le chariot. Nous décrivons la version sportive Pacer 13. Toutes les ailes North Wing sont disponibles sans trike. Les trikes North Wing sont usinés aux USA par la marque qui reprend nombre de produits concurrents pour les mettre à jour du marché US. Le moteur standard est un Kawasaki 440 de 40 ch.

NORTH WING DESIGN 103 Gala Avenue • Chelan WA 98816 • USA • Tél : +1 509 / 682.4359, Fax : +1 509/682 0758
ultrikes@northwing.com • www.northwing.com

US-UL

MAVERICK 2



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
114	295	13,0	9,4	19	Kawasaki 440	40	1	120	90	48	-	-	-	\$ 16 830

NORTH WING

Le Sport X2 Apache est un trike biplace SLSA sous une aile Mustang 3 déclinée en 15, 17 ou 19 m² ou sous la petite Conquest de 12,4 m². L'offre permet des combinaisons entre aile et moteur au choix, par exemple : une Sport avec un Rotax deux temps 582 de 65 ch ou un HKS quatre temps de 60 ch ou toutes autres options possibles.

NORTH WING DESIGN 103 Gala Avenue • Chelan WA 98816 • USA • Tél : +1 509 / 682.4359, Fax : +1 509/682 0758
ultrikes@northwing.com • www.northwing.com

US-LSA

SPORT X2 APACHE



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
204	481	15,0	9,6	-	Rotax 582	65	2	-	76	55	3,0	15,1	S-LSA	\$ 33 000

PAGOTTO

Très pris par le développement des autogires, Ennio Pagotto laisse son pendulaire tel quel. Sa structure inox et son train monolame sont ses particularités ainsi que son centre de gravité bas. Différentes ailes sont proposées, et le chariot peut accueillir un Rotax 582 ou 912.

PAGOTTO CARPENTERIE SRL Via Vittorio Veneto 9 • 31010 Pianzano (TV) • TV • ITALIE • Tél : +39 0438 / 430311, Fax : +39 0438 / 430947
info@carpenteriepagotto.it • carpenteriepagotto.it/

BRAKO DELTA TRIKE 912



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
201	450	14	10,35	42	Rotax 912	80	2	120	100	52	5	10	-	-

POLARIS

Le «bateau volant» reprend un nouveau souffle depuis son rachat par une nouvelle entité. De nombreuses petites améliorations ont déjà été apportées. A noter l'existence d'une nouvelle version à 120 kg, monoplace, motorisée par un Polini.

NEW POLARIS 2020 Santa Cruz de Tenerife • Santa Cruz de Tenerife • ESPAGNE • Fax : +34 +34 697 47 83 18
info@newpolaris2020.com • http://newpolaris2020.com

FAI-ML

FIB CLASSIC



MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
216	450	19,6	11,15	45	Rotax 582	64	2	80	65	45	4,5	13	-	-

POLARIS

Si vous aimez à la fois l'air et l'eau, voici le constructeur qu'il vous faut. Cette nouvelle version compte coller au marché du monoplace à 120 kg. Aile simple surface, moteur Polini, pneumatique plus petit... pour les joies des plaisirs solitaires du mono.

NEW POLARIS 2020 Santa Cruz de Tenerife • Santa Cruz de Tenerife • ESPAGNE • Fax : +34 +34 697 47 83 18
 info@newpolaris2020.com • http://newpolaris2020.com

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
0	120	0	0	15	Polini Thor 250		1	80	60	32	0	0	-	-



NEW FIB 120

SKY REACH

Historique constructeur sud-africain, Rainbow a changé de mains il y a quelques années. Ce chariot fut rendu célèbre par Mike Blyth, l'ancien patron, pour ses voyages au long cours. Les ailes maison ont un air de famille avec la production Aeros, qui s'explique par le fait que le concepteur est un ancien de cette entreprise. L'Aerotrike existe aussi en 582.

SKY REACH RAINBOW AIRCRAFT (PTY) LTD Hangar 27, Springs Airfield • Gauteng • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)11 / 817 2298, Fax : +27 (0)11 / 817 2297
 richard@fly-skyreach.com • www.fly-skyreach.com

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
234	450	14,5	10,0	76	Rotax 912	80	2	121	100	47	2,8	10,5	CAA	\$ 36 890



AEROTRIKE COBRA 912

SKYJAM



Un ULM trois en un ! Ce fabricant suisse a développé une machine électrique polyvalente. Le moteur électrique sert comme base. On peut l'utiliser comme un paramoteur à décollage à pied, un chariot paramoteur ou en pendulaire. Le passage de l'un à l'autre se fait en quelques minutes.

SKYJAM PARAGLIDERS / SKYJAM AIRCRAFT Zuerichstrasse 38a • 8840 Einsiedeln • SUISSE • Tél : +41 (0)78 / 63 48 872, Fax : +41 (0)44 / 27 24 872
 mail@skyjam-aircraft.com • www.skyjam-aircraft.com

US-UL

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
-	-	-	-	-	ST100/200 ST elektro	-	-	-	-	-	-	-	-	-



ST-FREESTYLE DELTA

SOLO WINGS

Bien qu'il utilise la même gamme d'ailes maison, le trike Aquilla est plus sophistiqué que l'ancien modèle d'entrée de gamme de la société, le Windlass. Une suspension souple, des freins puissants et un pylône pliable complètent une longue liste de raffinements qui en font une machine robuste et polyvalente. Initialement disponible uniquement avec un Rotax 582, 912UL, ou 912ULS. La version 582 dispose d'un réservoir supplémentaire de 25 litres en option. Basé sur le 912 ULS et une aile HiLift, ce modèle de pulvérisateur est utilisé dans l'agriculture depuis plus de 18 ans. La version 912UL coûte désormais environ 25 000 dollars avec l'aile et le moteur.

SOLO WINGS CC Unit 1 Acacia Park Falcon Rd • Imbonini, Shakashead 4381 • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)32 947 1998, Fax : +27 (0)32 947 1998
 info@solowings.co.za • www.solowings.co.za

FAI-ML

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
220	450	15	10,5	50	Rotax 912UL	80	2	120	85	65	8	15	CAA	-



AQUILLA 912

TAKE OFF

Le Merlin Take Off a fêté ses 35 ans en 2024. Le Merlin est bien sûr motorisé par le twin BMW 1200 boxer qui pousse 105 ch. Le moteur de moto BMW modifié équipe également les tricycles et les avions d'autres constructeurs, ainsi que les motoneiges et les aéroglisseurs. Le trike est optimisé pour l'aile Aeros Stringray de 12,5 m².

TAKE OFF GMBH Christinenweg 15 • 59069 Hamm • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)2381 / 50877, Fax : +49 (0)2381 / 52355
 info@takeoff-ul.de • www.takeoff-ul.de

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
220	450	12,9	10	60	BMW 1200	105	2	153	70-110	60	6,5	6,5	-	-



MERLIN 1200 STINGRAY

TRIKE ICAROS

Le constructeur légendaire du Brésil, Icaros, aura produit des centaines d'appareils dont cet Adventure S décrit ici doté d'une Millennium, aile intermédiaire plus performante que la simple surface Omega et moins exigeante que l'Xtra. Le siège bascule pour accéder à un compartiment de rangement.

TRIKE ICAROS INDUSTRIA AERONAUTICA LTDA Av Faustino Ramalho, 920 - Vila Galvao • 07054-040
Guarulhos • Sao Paulo • BRESIL • Tél : +55 (11) 2452-4520, Fax : +55 (0)11 / 6452 5085
trike@trike.com.br • www.trike.com.br

FAI-ML



ADVENTURE S

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P complet HT
194	420	16	10	85	Rotax 912 UL	80	2	120	90	52	-	12	-	-

TRIKE ICAROS

Le Minify est un chariot conçu pour être transporté n'importe où dans le coffre d'une voiture de taille moyenne. Il est entièrement pliable et prêt à voler en 30 minutes ! Les ailes sont au choix mais le constructeur propose un modèle sans mât : la Soft Topless. Le train rétractable offre moins de traînée et un style très original. L'aile Soft Topless, spécialement conçue pour le Minify, assure un vol fluide. Également disponible sous forme de kit semi-fini (tricycle et aile).

TRIKE ICAROS INDUSTRIA AERONAUTICA LTDA Av Faustino Ramalho, 920 - Vila Galvao • 07054-040
Guarulhos • Sao Paulo • BRESIL • Tél : +55 (11) 2452-4520, Fax : +55 (0)11 / 6452 5085
trike@trike.com.br • www.trike.com.br

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P complet HT
105	250	16	9,25	10	Polini Thor 250 - Simonini 3	36	1	85	65	31	-	5	-	-

MINIFY



TRIKE ICAROS

Le Solo est un projet monospace comme le Minify. Ce chariot a été développé pour se conformer à la législation des monoplaces allégés. Sa conception est encore plus robuste que le Minify avec un châssis développé à partir du déjà célèbre modèle Adventure, qui permet l'utilisation de moteurs plus puissants comme le Rotax 582 de 65 ch. Disponible sous forme de kit semi-fini (tricycle et aile) où le client peut choisir d'installer le moteur et les instruments de son choix.

TRIKE ICAROS INDUSTRIA AERONAUTICA LTDA Av Faustino Ramalho, 920 - Vila Galvao • 07054-040
Guarulhos • Sao Paulo • BRESIL • Tél : +55 (11) 2452-4520, Fax : +55 (0)11 / 6452 5085
trike@trike.com.br • www.trike.com.br

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P complet HT
196	380	13	8,63	50	rotax 582	65	1	120	100	50	3,8	15-18	-	-

SOLO



ULTRALIGHT DESIGN SRO

e Pour motoriser la fabuleuse aile Atos, il fallait un chariot digne de ce nom. Inconcevable de mettre un simple chariot dépourvu de carénage et pesant 80 kilos ! Voilà LA solution ultime. Entièrement en matériaux composites, l'Atos Trike est optimisé pour la performance. Il est propulsé par un moteur FlyEngine F200 ou un Flytec électrique. Le but est de conserver la finesse qui tourne autour de 19. Le poids est de 46 kg avec le parachute de secours. L'ensemble se démonte pour être rangé dans un monospace. Le prix est à la hauteur de la qualité de fabrication !

ULTRALIGHT DESIGN SRO Zitavska 361/II • 471 54 Cvikov • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)603 209 892

info@ultralightdesign.cz • www.ultralightdesign.cz

US-UL

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P complet HT
82	120	13,8	14	20	Flyengine F200/Rotax REX	25ps/16kW	1	100	80	37	3	3	-	€ 14 414

EGO TRIKE



VELERIA DEDALO

Le Strike-T est un tricycle monospace minimaliste destiné à accueillir des ailes de deltaplane. Une conception soignée et l'emploi de titane aboutit à un chariot extra light de 28 kg incluant le moteur et même le frein de roue. Le Strike-S en acier lui rend 3,5 kg. Des solutions repliables en un volume très réduit. Différents moteurs répondront aux spécificités du pilote. Double surface de 11 ou 13 m² pour l'aile Grif HS ou 14 m² en simple surface pour la HS 14.

VELERIA DEDALO Via Granarola 17 • 61012 Gradara (PU) • ITALIE • Tél : +39 0541 969672, Fax : +39 0541 969672
veleria.dedalo@libero.it • www.veleriatedalo.com

US-UL

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	l/h	L	P complet HT
57	158	14,2	9,6	10	Cisco C-Max	27	1	75	55	35	-	-	-	-

STRIKE-T



VENTURA

Le Ventura 1200 est animé par un bloc Ventura R1200S à injection, sur base BMW Boxer R1200, adapté aux standards aéronautiques. Il peut également accueillir un Rotax 912 de 80 ou 100 ch. Il est surmonté d'une aile sans mât Oryx de chez La Mouette.

VENTURA chemin Picotte • 38260 La Frette • FRANCE • Tél : +33 (0)4 74 54 64 86

secop2@wanadoo.fr • www.ventura-ulm.fr/

FAI-ML



VENTURA 1200

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
269,4	470	14,9	9,73	65	Ventura R1200S T1	100	2	150	120	65	5	9	-	€ 39 510

WILD SKY

Voilà LE pendulaire tout terrain par excellence. Avec sa grande suspension, ces pneus basse pression, le Wild Sky Goat est capable de se poser partout !

WILD SKY AIRCRAFT 1921 1st Street 143 • Cheney, WA 99004 • USA • Tél : +1 509-990-5060

denny@trikeschool.com • wildskyaircraft.com



WILD SKY GOAT

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	€ 47 000

X-AIR

Bien que Raj Hamsa soit plus connu comme le fabricant indien de l'ULM à trois axes X-Air, l'usine est depuis longtemps active dans d'autres domaines de l'aviation, notamment la fabrication de chariots. Plus de 20 ans après la conception du modèle, les trikes Raj Hamsa sont enfin vendus en dehors de leur marché national. Le Clipper est équipé d'une aile interne et est destiné principalement aux écoles, offrant des caractéristiques de vol faciles et conviviales. Un Hirth 2706 de 65 ch peut remplacer le Rotax 503 standard si nécessaire, mais notez que bien que notre prix comprend le chariot, l'aile et le transport en Europe, il exclut le moteur et les instruments.

X-AIR - RAJ HANSA ULTRALIGHTS PVT LTD 99/A, 17th B Main Road, 5th Bock Koramnagala • Bengaluru - 560095 • INDE • Tél : +91 (0)80 / 6596 5835, Fax : +91 (0)80 / 2851 8485
rajhamsa@x-air.in • www.x-air.in

FAI-ML



CLIPPER

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
160	350	16,0	10,1	25	Rotax 503	50	2	100	70	50	3,5	15	-	-

X-AIR

Conçu il y a 20 ans, le «Voyager» a été un des tout premiers chariots biplaces à aile surbaissée et ligne de vol intelligente : entièrement suspendu hydraulique, doté d'un réservoir de 70 litres et d'une roue avant de 10 pouces pour effacer les obstacles, ce pendulaire simple et robuste à grosse capacité d'emport, a été pensé pour la longue distance et les raids en terrain difficile. La motorisation est maintenant remplacée par le Rotax 582.

X-AIR - RAJ HANSA ULTRALIGHTS PVT LTD 99/A, 17th B Main Road, 5th Bock Koramnagala • Bengaluru - 560095 • INDE • Tél : +91 (0)80 / 6596 5835, Fax : +91 (0)80 / 2851 8485
rajhamsa@x-air.in • www.x-air.in

FAI-ML



VOYAGER

MV	Mmax	S	b	Rés	Moteur	P	PI	Vh	Vc	Vs0	Vz	I/h	L	P complet HT
160	360	14,2	10,1	70	Rotax 503	50	2	120	90	55	3,0	15	-	-



UV + blue light + (IR) Protection

CARUSO & FREELAND GmbH

Advanced Eye Protection
www.carusofreeland.net

Visit us at our booth 707
in Oskosh 21-27 July 2025





Werner Pfändler : Sportif aérien. Pilote professionnel. Instructeur de vol libre, d'ULM, d'avions multimoteurs et d'hélicoptère. En ballon à gaz et à air chaud, ainsi qu'en dirigeable et en dirigeable à air chaud, mais exclusivement passager.

Avec l'hélice hors-bord pivotante en option, la montgolfière devient un dirigeable à air chaud ultraléger. Fabricant : FlyDOO.

Dirigeables à air chaud

Cent quatre-vingt-dix ans ont dû s'écouler après la première ascension de la Montgolfière - le premier ballon de l'aviation, une montgolfière à air chaud - avant que le premier dirigeable à air chaud ne décolle le 7 janvier 1973, piloté par son concepteur, l'Anglais Don Cameron. Plusieurs fabricants de ballons ont vu dans ce nouveau secteur de l'aviation une opportunité de marché. Mais la demande est restée limitée. Aujourd'hui, seul FlyDOO a encore une pertinence pour le World Directory. L'entreprise

française propose pour ses montgolfières ultralégères une hélice hors-bord pivotante maison, une solution efficace pour guider ses ballons. Depuis lors, Cameron Balloons Ltd. se concentre sur les ballons à air chaud et est considéré comme le leader mondial dans ce domaine. Sur demande spéciale, il existe des enveloppes pour dirigeables à air chaud (cameronballoons.com).

Werner Pfändler > Rédacteur Flying Pages > werner@flying-pages.com

NOM DU CONSTRUCTEUR

Court descriptif



Les constructeurs marqués de ce symbole ont mis au point une machine équipée d'un moteur électrique.

NOM ENTIER DU CONSTRUCTEUR

Adresse du constructeur
Courriel • Site

Volume	Longueur	Diamètre	Moteur	Vmax	Autonomie	Equipage	Masse maxi
--------	----------	----------	--------	------	-----------	----------	------------

QR code

NOM DU MODÈLE

Photo du modèle

→ Vous trouverez l'index des constructeurs et des annonceurs ainsi que les adresses des importateurs à la fin de la revue.

FLYDOO

Depuis 2018, FlyDOO fabrique des montgolfières, des paniers et des brûleurs qui comptent parmi les plus légers du marché. En quelques gestes, les ballons FlyDOO peuvent être transformés en dirigeables à air chaud ultralégers. Pour cela, il suffit de fixer à la nacelle l'hélice hors-bord pivotante maison. Cette unité électrique V.T.U. 600 (VectoredThrust Unit) pèse 25 kg, batterie comprise.

FlyDOO propose des nacelles pour une à cinq personnes, ainsi qu'une douzaine de tailles de ballons allant de 730 m² à 3400 m².

FLYDOO SARL 4 Impasse des Rentes • 16250 Val de Vignes • FRANCE • Tel.: +33 614436693

www.flydoo.fun

FLYDOO WD16-12



Volume	Longueur	Diamètre	Moteur	Vmax	Autonomie	Equipage	Masse maxi
1586 m ³	15,8 m	14,84 m	e-VTU	10 kts	3 h	1 + 1 Passager	450 kg



CET OUVRAGE UTILISE LE SYSTÈME MÉTRIQUE AVEC LES ABRÉVIATIONS SUIVANTES

Abréviations	Signification	Unités utilisées	Abréviations	Signification	Unités utilisées
-	Information non communiquée	-	Mot.	Moteur	-
A	Intensité	Ampères (moteur électrique)	MV	Masse à vide	kilogrammes (kg)
A	Allongement	-	Nbre enroul.	Nombre enroulements	-
Auton.	Autonomie	h (heure)	Nbre p.	Nombre de pales	-
b	Envergure (VM)	mètres (m)	NH	Nombre d'hélices	-
C	Combustion continue	-	NP	Nombre de pales d'hélice	-
ch	Chevaux	chevaux (ch)	Nm	Couple	Newton par mètre
Ch	Puissance maxi	chevaux par tours/minute ch@tr/mn	O	Configuration des pistons opposée (moteur)	-
CE	Capacité énergétique	Kilowatts par heure (Kwh)	Poids	Réducteur et contrôleur inclus (moteur électrique)	-
cm	Longueur	centimètres	P	Configuration à plat (moteur)	-
Conso	Consommation spécifique	grammes par chevaux et par heure (g/cv/h)	P	Puissance	chevaux à une vitesse donnée
Couple	Newton par tours/minute	Nm@tr/min	Prix HT	Prix hors taxes	euros, livres ou dollars
Cple max	Couple maxi	Nm@tr/min	P. complet	Prix complet hors taxe	euros, livres ou dollars
Cyl	Cylindrée	centimètres cubes (cm3)	P. kit	Prix kit hors taxe	euros, livres ou dollars
D	Diesel	-	PI	Nombre de places	-
DH	Diamètre hélice	-	PP	Poids Pilote	kilogrammes (kg)
Dim	Dimensions	longueur x largeur x hauteur (mm)	PR	Nombre de pales de rotor	-
e	Moteur électrique	-	Réd.	Type de réduction	-
E	Configuration radiale (moteur)	-	Rés.	Capacité réservoir	litres (l)
E	Envergure (VL)	mètres (m)	Rend.	Meilleur rendement (moteur électrique)	-
Encombrement	Longueur x largeur x hauteur	centimètres (cm x cm x cm)	R	Rotatif (moteur)	-
FAI-ML	FAI Microlight Class	-	Rm	Résistance interne	miliOhms (mo)
G	Essence	-	S	Supercharged	-
g/hp/h	Consommation spécifique	grammes par chevaux par heure	S	Surface alaire	mètres carrés (m2)
Hél.	Diamètre de l'hélice	centimètres (cm)	T	Turbocharged	-
hp	Puissance	chevaux vapeur	Tens.	Tension nominale	V (moteur électrique)
lo	Consommation à vide	(A) (moteur électrique)	Type réd.	Type de réducteur (moteur électrique)	-
J	Jet	-	Tx réd.	Taux de réduction	-
kg	Poids	kilogrammes	Pmax	Puissance maximum	kW (moteur électrique)
Kt	Constante de couple	Nm/A (moteur électrique)	Pmax cont.	Puissance maxi continue	kW (moteur électrique)
Kv	Constante de vitesse	tr/min/v (moteur électrique)	US-UL	US ULM Classe	-
kW	Puissance	Kilowatts (moteur électrique)	V	Configuration en V (moteur)	-
L	Configuration en ligne (moteur)	-	V	Tension, volts (moteur électrique)	-
L	Labellisation	-	Vc	Vitesse de croisière	kilomètres par heure (km/h)
l/h	Consommation	litres par heure (l/h)	Vmax	Vitesse maxi	kilomètres par heure (km/h)
M	Masse	kilogrammes (kg)	Vmin	Vitesse mini (planeur)	kilomètres par heure (km/h)
mm	Longueur	millimètres	Vs0	Vitesse mini	kilomètres par heure (km/h)
Mmax	Masse maxi	kilogrammes (kg)	Vh	Vitesse maxi	kilomètres par heure (km/h)
			Vne	Vitesse à ne pas dépasser	kilomètres par heure (km/h)
			Vz	Taux de montée	mètres par seconde (m/s)
			Vzmini	Taux de chute mini	-



Alphafrog est issu du développement logiciel et a présenté lors du salon AERO 2025 son G1 aircraft, et une solution d'instruments basée sur iPad qui, une fois commercialisée, proposera également des options de pilotage automatique et même d'atterrissage automatique à un prix raisonnable.



Robby Bayerl a débuté en parapente en 1992. Pilote d'ultra-légers convaincu depuis plus de 20 ans, il est instructeur ULM. En 2002, il empoche le brevet de pilote planeur, en 2008 la licence US-LSA, en 2009 US-PPL et, en 2012, validation de sa licence US JAR-FCL. Journaliste chez Flying-Pages, pilote d'essai multiaxes.

Nouveaux acteurs sur le marché

Garmin et Dynon ont montré la voie : les grands écrans (au moins 10 pouces) sont à la pointe de la technologie même dans les ULM et LSA modernes.

Les Garmin G3X et Dynon Skyview, qui ont connu un grand succès, font maintenant face à la concurrence en Europe. Flybox a dévoilé son EFIS (système d'information de vol électronique) de 10 pouces à AERO 2025. L'appareil combine tous les instruments de vol et l'affichage des paramètres moteur pertinents et peut être utilisé à la fois avec un bouton poussoir rotatif et un écran tactile. Une caractéristique spéciale est trackball (sorte de souris avec une commande rotative), conçue pour faciliter la saisie, en particulier lors de la définition des points de cheminement. Le fabricant tchèque Kanardia a également agrandi sa série EFIS Nesis de 7 et 8,4 pouces à une taille de 10 pouces.

Les petits appareils de secours tout-en-un comme le Garmin G5, l'Oblò de Flybox ou le Horis de Kanardia offrent un complément parfait au PFD (affichage principal de vol) standard et fournissent des connexions aux appareils monofonctionnels tels que les pilotes automatiques. L'Oblò2 de Flybox peut également échanger des plans de vol depuis des appareils mobiles via WiFi et les intégrer dans le système. Le Horis de Kanardia est disponible avec des boîtiers ronds de 57 mm et 80 mm.

La multifonctionnalité fait également son chemin dans les appareils COM/NAV. Becker et TRIG Avionics proposent des appareils combinés radio et navigation. Les deux appareils disposent d'un récepteur VOR/ILS et d'un convertisseur VOR/LOC.

Robby Bayerl > Editor Flügel - Das Magazin > robby@flying-pages.com

Marque	Modèle	Dimensions (w x h x d, mm)	Taille affichage (pouces)	Résolution (l x h, points)	Luminosité (candelar/m ²)	Affichage	Opération
A-efis	A-efis						
Advanced	AF 5400	206 x 173 x 92,5	8,4	1024 x 768	-	Color LCD	Drück-Dreh / Touchscreen
Advanced	AF 5600/5800	-	10,4/12,1	1024 x 768	1500	Color LCD	Turn Button/touch
Air Avionics	Air Control Display						
Aspen Avionics	Evolution 1000 Pro MAX	89 x 178 x 106	6	400 x 760	-	Color LCD	Turn - push button
Avidyne	IFD 550/440						
AvMap	EKP V	110 x 172 x 21	7	800 x 480	600	Color LCD	Hardkey Joystick
AvMap	Ultra Efis	95* X 95 X 78	3,5\	320x240	500		
Bendix King	xCruze 110	-	3,125	-	300	Color LCD	none
Changfeng	CF2000A	188 x131 x 44	5,7	800x480	700	TFT	knop
Dynon	D3 Pocket Panel	92 x 83 x29	3,5	1024 x 600	800	Color	Touch
Dynon	SkyView HDX						
Dynon	SkyView SE	262 x 179 x 59	7/10				
Flybox Avionics	Eclipse EFIS 2	196 x 139 x 60	10	800 x 480	600	Color LCD	Turn Push Button/Touch
Flybox Avionics	Mini EFIS OBLO2	196 x 139 x 60	7	800 x 480	600	WVGA TFT	Turn- Push Button
Flymap	Flymap L	158 x 120 x 51	6,4	-	1500	TFT	Touchscreen
Flymap	Flymap LD	240 x 157 x 51	2 x 6.4	-	1500	TFT	Touchscreen
Garmin	G3X touch	-	7	high res	-	Color LCD	Turn Push Button
Garmin	G5						
Glance Avionics	EFIS 105	192 X 137 X 50	5.7 / 7 / 10	320 x240	600	Color LCD	Touch/Push Button
GRT Avionics	Horizon HX/HXr	220 x 165 x 76	10,4	600 x 480	-	Color LCD	Turn Push Button
Helios	Horizon Access/HSS						
Kanardia	Horis AD-AHRS						
Kanardia	Nesis IV	243 x 185 x 65	10,1	640 x 480	-	translective	Turn Push Button
Levil Aviation	BOM						
Levil Aviation	iLevil AP						
LX Navigation	Colibri X		3,5				
LX Navigation	Zeus		2.8-7.0				
LXNAV	ecopilot		10 / 7	1024x600 / 800x480	1200	Color LCD	Turn Push Button
MAV srl	EVO						
MAV srl	IFD-NET EFIS Plus	83x87x67	2,36	240 x 240	1000	TFT round	knob - push button
MGL Avionics	iEFIS						

INSTRUMENTS MULTIFONCTIONS

A-EFIS

A-efis est une application. Il fonctionne comme un EFIS sur les appareils Android et IOS. A-efis utilise les capteurs internes standard des smartphones et des tablettes pour évaluer avec une grande précision l'attitude de l'avion et d'autres propriétés : indicateur de cap, altimètre, VSI, HSI, TAS, clignotant, G-mètre et plus encore. L'application A-efis a été développée par Haris Baltzakis d'Héraklion/Crète, en Grèce.



A-EFIS Arch. Makariou 12, • GR-71202, Heraklion • Crete • GRECE • Tél : +30 (0)281112775, Fax : +30 (0)2911101110
info@a-efis.com • <http://a-efis.com/>

A-EFIS

ADVANCED

L'AF-5400 est conçu pour remplacer les séries AF-3500/4500 existantes. L'unité s'adapte 1:1 dans la baie de montage. Il possède les mêmes caractéristiques que la série AF-5000 et le reste de la gamme de produits, notamment un écran tactile haute résolution, des listes de contrôle interactives, une connectivité radio et transpondeur, des cartes d'approche IFR. Bien sûr, l'EFIS est adaptable avec les systèmes de pilotage automatique et offre toutes les fonctionnalités imaginables.



ADVANCED FLIGHT SYSTEMS 320 S. Redwood Street • Canby OR 97013 • USA •
 Tél : +1 503 / 263 0037, Fax : +1 503 / 263 1138
info@advanced-flight-systems.com • www.advanced-flight-systems.com

AF 5400

ADVANCED

Avec les écrans AF 5600 et AF 5800 10,4 pouces et 12,1 pouces, les Américains offrent désormais également des capacités d'affichage à écran tactile pour EFIS / EMS. Les cartes d'approche IFR, les informations sur l'aéroport, les conditions météorologiques et la vision synthétique sont incluses avec l'EFIS. Étant donné qu'Advanced travaille en étroite collaboration avec TrueTrak, des systèmes tels que leur pilote automatique se complètent.



ADVANCED FLIGHT SYSTEMS 320 S. Redwood Street • Canby OR 97013 • USA •
 Tél : +1 503 / 263 0037, Fax : +1 503 / 263 1138
info@advanced-flight-systems.com • www.advanced-flight-systems.com

AF 5600/5800

AIR AVIONICS

L'AIR Control Display est la base d'une famille de produits flexible et modulaire. L'appareil fonctionne avec la radio airavionics ainsi qu'avec les transpondeurs AIR Avionics Mode-S. Il s'agit d'un altimètre approuvé ETSO installé, qui peut contrôler des radios et des transpondeurs ou même les deux en même temps. L'écran s'insère dans une coupe ronde de 57 mm.

AIR CONTROL DISPLAY



AIR AVIONICS GARRECHT AVIONIK GMBH Wieslocher Str. 38 • 69190 Walldorf • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 6224 98 96 999.
support@airavionics.aero • www.air-avionics.com

Poids écran (p)	EE, EF, MFD	MovingMap	Cartes d'approche (AIP)	Avertisseur terrain	Horizon artificiel	Connexion pilote	Avertisseur de trafic	Interface	Prix (HT)
									-
2117	EE	optional	optional	-	yes	optional	yes	SD Memory Card	\$ 4 479
-	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	-	\$ 5 200
1316	EE	optional	optional	optional	optional	optional	optional	SD Memory Card	\$ 5 995
400	-	-	-	yes	yes	yes	-	USB	\$ 10 500
230	-	-	-	yes	yes	yes	-	USB	€ 1 260
-	mini EFIS	-	-	-	-	-	-	-	€ 839
1000	EE / EF	no	no	no	yes	no	no	-	\$ 2 100
-	EE	optional	optional	optional	yes	no	yes	no	-
									\$ 1 009
									-
1250	EM	no	-	no	no	no	no	SD Memory Card	€ 4 500
900	EE	no	no	no	yes	optional	no	SD Memory Card	€ 1 199
980	EE	yes	yes	yes	optional	yes	optional	USB	€ 4 790
2100	EE	yes	optional	yes	yes	yes	Flarm / ADSB	USB	€ 7 990
-	EE	yes	yes	yes	yes	yes	optional	-	\$ 4 375
									€ 1 114
850	EE / EF	yes	no	no	yes	yes	-	no	€ 2 299
-	EE	optional	optional	optional	optional	optional	optional	-	\$ 7 000
									-
1110	EE	yes	no	yes	yes	yes	-	-	€ 4 960
									\$ 1 995
									-
									-
	EE	yes	yes	yes	yes	optional	-	-	€ 2 300
									€ 890
500	yes	yes	yes	yes	yes	yes	yes	SD memory card - RS 485	€ 990
									-

INSTRUMENTS MULTIFONCTIONS

ASPEN EVOLUTION 1000 PRO MAX

L'EFD 1000 Pilot a été développé en tant que mise à niveau pour remplacer le traditionnel pack de six instruments ronds de 3 1/8 pouces. L'EVS 1000 est un PFD et deux MFD, et fournit la navigation, le pilote automatique, des informations météorologiques et toutes les données de vol et de moteur. Aviation et Pilote n°560



ASPEN AVIONICS, INC 5001 Indian School Rd NE • Albuquerque NM 87100 • USA • Tél : +1 505 / 856 5034, Fax : +1 505 / 314 5440
salesupport@aspenavionics.com • www.aspenavionics.com

AVIDYNE IFD 550/440

Avidyne propose les écrans multifonctions de la série IFD avec écrans tactiles COM/NAV/GPS intégrés de 5,4 pouces. Avec le nouvel IFD-550, les Américains disposent d'un appareil qui combine les dernières technologies de navigation et de communication WAAS / SBAS / GPS / VHF avec la technologie 3D SVS. Tous les systèmes Avidyne sont certifiés. Avec l'application IFD100 pour iPad, le fabricant propose également le produit pour les tablettes.



AVIDYNE CORPORATION 55 Old Bedford Road • Lincoln MA 01773 • USA • Tél : +1 781-402-7592, Fax : +1 781 / 402 7599
safesteam@avidyne.com • www.avidyne.com

AVMAP EKP V

L'EKP V extrêmement plat a évolué au fil des ans pour devenir un EFIS complet et dispose de l'installation ainsi que d'un EFIS portable avec station d'accueil et de diverses fonctionnalités telles qu'un capteur AHRS. Le module moteur pour les moteurs Rotax est entièrement nouveau. Le système de gestion et de surveillance, en conjonction avec le portail EngiBOX, a la possibilité de n'importe quel emplacement et de n'importe quel support électronique pour récupérer les données du moteur.



AVMAP SRL Viale Zaccagna, 6 • 54033 Avenza - Carrara • ITALIE • Tél : +39 0585 7721, Fax : +39 0585 784 044
info@avmap.it • www.avmap.it

AVMAP ULTRA EFIS

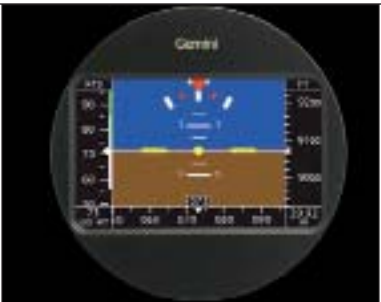
Le fabricant italien AvMap propose avec l'Ultra EFIS un appareil compact, qui s'intègre dans une installation de nuit de 80 mm. Avec 9 instruments en un, il dispose de toutes les fonctions qu'offre un EFIS. Avec une base de données Jeppesen supplémentaire, l'Ultra prend également en charge la navigation en tant que dispositif de sauvegarde.



AVMAP SRL Viale Zaccagna, 6 • 54033 Avenza - Carrara • ITALIE • Tél : +39 0585 7721, Fax : +39 0585 784 044
info@avmap.it • www.avmap.it

BENDIX KING XCRUZE 110

Le géant de l'avionique Bendix King a repris la société américaine TruTrak en 2019 et comble désormais l'écart avec les instruments certifiés de la société mère avec leurs instruments non certifiés. Les anciens modèles Vizion et Gemini sont utilisés pour contrôler le pilote automatique et s'appellent maintenant xCruze. Ils sont disponibles à la fois en tant qu'instruments plats et ronds.



BENDIX KING HONEYWELL 9201-B San Mateo Blvd. • Albuquerque, 87112 • New Mexico • USA • Tél : +1 505 828-6749
bendix.king@honeywell.com • http://www.bendixking.com/

CHANGFENG CF2000A

Le constructeur chinois dispose du CF 2000A spécialement conçu pour les trikes, les gyrocoptères et la classe LSA. Toutes les informations de vol habituelles et les données du moteur sont affichées sur l'écran TFT. L'écran partagé est particulièrement bon pour les petits panneaux.



SUZHOU CHANGFENG INSTRUMENT CO.,LTD 33Heshun road • 215001 Suzhou • CHINE • Tél : +86 (0)512-67246502, Fax : +86 (0)512-67261491
sz_cfi@163.com • www.szcfi.com

Marque	Modèle	Dimensions (w x h x d, mm)	Taille affichage (pouces)	Résolution (l x h, points)	Luminosité (candela/m²)	Affichage	Opération
Moving Terrain	MT VisionAir X	157 x 126 x 30	6,5	1024 x 768	500	Color LCD	Push Botton
Peschges	VP-EFIS	224 x 166 x 54	7/11,6	-	> 1000	transflective	Turn Push Button
RS Flight Systems	EMU						
Sky-Map	Sky-Map MFD	159 x 140 x 63	6,5	-	> 1000	TFT	Turn Push Button
Talos	Aeolus Sense 4 ADS-B	smartphone / tablet					
Talos	FlySense AoA						
TL elektronik	TL-6624 Integra	192 x 149 x 90	7 / 9	800 x 400	600	Color LCD	Turn Push Button
uAvionix	AV-20/AV-30						
Vertical Power	VP-400	195 x 127	9	1024 x 600	>1000	LED backlight	Push Button

INSTRUMENTS MULTIFONCTIONS

DYNON

D3 POCKET PANEL

Le D3 Pocket Panel est le successeur du D2 et diffère par la vision synthétique et l'écran tactile. L'appareil est uniquement portable, fonctionne sur batterie et est facile à monter. Contrairement au D2, le D3 n'a plus de WiFi.



DYNON AVIONICS 19825 141st PL NE • Woodinville WA 98072 • USA
• Tél : +1 425 / 402 0433, Fax : +1 425 / 984 1751
info@dynonavionics.com • www.dynonavionics.com

SKYVIEW HDX

DYNON

Le SkyView HDX est le dernier appareil de Dynon Avionics. L'EFIS dispose d'un écran tactile et de commandes traditionnelles. L'affichage peut être utilisé sur toute la surface, les boutons sont plus ergonomiques. Le HDX dispose également d'un écran HD plus lumineux et de meilleure résolution avec un angle de vision beaucoup plus large. Avec un pilote automatique intégré, vous pouvez contrôler les servos internes. L'EFIS est disponible avec un écran de 7 et 10 pouces et depuis peu aussi avec un écran de 12. L'appareil dispose également d'une approbation STC de la FAA. L'approbation de l'Europe est également en cours.



DYNON AVIONICS 19825 141st PL NE • Woodinville WA 98072 • USA
• Tél : +1 425 / 402 0433, Fax : +1 425 / 984 1751
info@dynonavionics.com • www.dynonavionics.com

DYNON

SKYVIEW SE

Le Skyview SE (Small Edition) est une solution pratique d'EFIS éprouvé, mais sans navigation et autres fonctionnalités. La SE remplacera l'ancienne série D 100. À un prix bon marché, Skyview est dans les modèles D 100/120/180.



DYNON AVIONICS 19825 141st PL NE • Woodinville WA 98072 • USA
• Tél : +1 425 / 402 0433, Fax : +1 425 / 984 1751
info@dynonavionics.com • www.dynonavionics.com

FLYBOX AVIONICS

ECLIPSE EFIS 2

L'EFIS de nouvelle génération dispose désormais d'un écran de 10 pouces. L'appareil peut afficher à la fois les instruments de vol et les données du moteur. En option, une caméra peut être connectée pour surveiller le train d'atterrissage. L'EFIS dispose d'un écran tactile combiné à un interrupteur rotatif/poussoir. L'EFIS se caractérise par une boule de commande qui permet d'améliorer la saisie et de définir des points de cheminement spécifiques.



FLYBOX AVIONICS Via Mortara 192-194 • 27038 Robbio • ITALIE • Tél : +39 0384670602, Fax : +39 0384671830
info@flyboxavionics.it • www.flyboxavionics.it

FLYBOX AVIONICS

MINI EFIS OBLÒ2

Le dernier produit de la société italienne Flybox Avionics est l'Oblò2, une évolution du Mini EFIS Oblò. En plus des fonctions précédentes pour la position de vol et la navigation, le développement ultérieur offre de nouveaux graphiques et couleurs. Grâce à la fonction de pilote automatique en option, les plans de vol des tablettes et des appareils mobiles peuvent désormais être envoyés à l'appareil via le Flybox connect. Les anciens appareils peuvent être mis à jour par le biais d'une mise à niveau.



FLYBOX AVIONICS Via Mortara 192-194 • 27038 Robbio • ITALIE • Tél : +39 0384670602, Fax : +39 0384671830
info@flyboxavionics.it • www.flyboxavionics.it

FLYMAP

FLYMAP L

Les appareils Flymap ont été l'un des premiers à utiliser un écran tactile. Le fabricant allemand propose plusieurs tailles d'écrans, du L (6,4 pouces) sur le LD (2x 6,4 pouces) jusqu'au XL (10,4 pouces). Les unités ont leurs propres cartes avec un design similaire à celui de l'OACI. L'avantage des cartes personnalisées est la transition transparente d'un pays (carte) à d'autres pays. Avec Flymap « on air », le constructeur propose un cloud pour transférer la planification des vols sur différents terminaux.



FLYMAP MARC STAUFF Jahnstr. 10 • 47877 Willich • ALLEMAGNE • Tél : +49 02154-8809711, Fax : +49 (0)2162-8109685
kontakt@flymap.de • www.flymap.de

Poids écran (p)	EE, EF, MFD	MovingMap	Cartes d'approche (AIP)	Avertisseur terrain	Horizon artificiel	Connexion pilote	Avertisseur de trafic	Interface	Prix (HT)
-	-	-	-	-	-	-	-	USB	-
900	EF	yes	optional	yes	yes	yes	Flarm / ADSB	SD Memory Card	€ 3 900
980	EE EFIS	yes no	optional no	yes no	yes yes	yes no	Flarm / ADSB no	USB	€ 4 790
1080	EE	yes	yes	-	yes	-	-	USB	€ 2 279
2400	EFIS	yes	yes	yes	yes	yes	-	-	€ 8 000

INSTRUMENTS MULTIFONCTIONS

FLYMAP

À l'origine une carte mobile avec un écran tactile intuitif, le Flymap L a évolué vers un EFIS en ajoutant la vitesse, l'altimètre, la vitesse verticale et un horizon artificiel. Il existe également des interfaces pour les données du moteur et l'alerte de collision. Avec le Flymap XXL, vous disposez d'un écran de la taille du Flymap LD (deux écrans de 6,4 pouces). La dernière génération dispose d'un processeur plus puissant et de 20 % de luminosité en plus.



FLYMAP MARC STAUFF Jahnstr. 10 • 47877 Willich • ALLEMAGNE • Tél : +49 02154-8809711, Fax : +49 (0)2162-8109685
kontakt@flymap.de • www.flymap.de

FLYMAP LD

GARMIN

Garmin propose le G3X Touch, un EFIS / EMS intégré non certifié pour les ULS, LSA ou expérimentaux avec vision synthétique. L'écran de 10,4 pouces est haute résolution, facile à utiliser et, en tant que particularité, utilise des capteurs infrarouges, ce qui permet d'assembler l'entrée à l'aide de gants ou d'un stylet. L'unité offre un large éventail d'options d'interface, telles que la radio, le transpondeur, le pilote automatique, etc.



GARMIN INTERNATIONAL 1200 East 151st St • Olathe KS 66062 • USA • Tél : +1 913 / 397 8200, Fax : +1 913 / 397 8282
info@garmin.com • www.garmin.com

G3X TOUCH

GARMIN

Avec l'horizon ou HSI électronique G5, le géant américain de l'aviation dispose également d'un petit EFIS avec un écran de 3,5 pouces pour le montage de freins de 80 mm. L'appareil est certifié et non certifié pour les UL et les expérimentaux à un prix inférieur. Il peut être utilisé comme un appareil autonome ou entièrement intégré. Le G5 montre tous les instruments de vol habituels et peut même être couplé à un pilote automatique.



GARMIN INTERNATIONAL 1200 East 151st St • Olathe KS 66062 • USA • Tél : +1 913 / 397 8200, Fax : +1 913 / 397 8282
info@garmin.com • www.garmin.com

G5

GLANCE AVIONICS

L'EFIS 105 avec écran 5,7pouces, qui est sur le marché depuis plusieurs années, est devenu une famille à part entière. Nouvellement présenté en 2023 est un MFD (écran multifonction) de 7,0 pouces et 10,0 pouces. Tous les appareils offrent tous les instruments de vol ainsi que les données du moteur et une base de données de navigation avec l'espace aérien mondial. L'écran de 10 pouces peut être installé à la fois verticalement et horizontalement.



GLANCE AVIONICS / TWENTY FOUR S.R.O. Saboska 8 • 16000 Praha 6 • TCHE-QUIE • Tél : +420 (0)773 078 426
info@glance-efis.com • glance-efis.com

EFIS 105

GRT AVIONICS

La société américaine GRT Avionics a récemment commencé à introduire ses produits de qualité sur le marché européen. Leur modèle EFIS Sport dispose d'un écran lumineux de 6,5 pouces ou 8,4 pouces et dispose d'une vision synthétique, de toutes les données de vol et du moteur et d'une interface pour la météo, le pilote automatique et les radios Garmin. Le modèle haut de gamme de GRP est le HXR avec un écran de 10,4 pouces.



GRT GRAND RAPIDS TECHNOLOGIES INC. 3133 Madison Avenue • Wyoming MI 49548-1211 • USA • Tél : +1 616 / 245 7700, Fax : +1 616 / 245 7707
sandy@grtavionics.com • www.grtavionics.com

HORIZON HX/HXR

HELIOS

Pour l'Horizon Access, l'entreprise allemande dispose à la fois d'un EFIS portable basé sur Android et iOS. Il dispose également d'une solution intégrée avec la suite Helios Horizon (HHS) sur le marché. L'appareil dispose d'une vision synthétique 3D, d'une carte mobile avec des cartes IFR et VFR.



HELIOS AVIONICS GMBH Weinbergstrasse 24 • 72218 Wildberg Sulz Am Eck • ALLEMAGNE • support@helios-avionics.com • helios-avionics.com

HORIZON ACCESS/HSS

KANARDIA

Le Horis a été développé en tant qu'instrument autonome ou de secours. L'instrument léger de 235 grammes (8,3 oz), qui est disponible en instruments ronds de 57 mm et 80 mm, offre tout ce qu'un EFIS a à offrir, à l'exception de la navigation : horizon artificiel, anémomètre, altimètre, indicateur de vitesse verticale et température extérieure.



KANARDIA D.O.O. Lopata 24 a • SI-3000 Celje • SLOVENIE • Tél : +386 40 190 951, Fax : +386 (0)40 360 512
info@kanardia.eu • www.kanardia.eu/

HORIS AD-AHRS

KANARDIA

La 4e génération d'appareils Nesis EFIS/EMS est équipée d'écrans tactiles. Disponible en tailles d'écran de 5,5 pouces et 8,4 pouces, l'EFIS de 10 pouces est un tout nouvel ajout, doté de plusieurs nouvelles fonctionnalités et pesant seulement 1110 grammes. Avec une unité de commande supplémentaire, l'appareil peut également être commandé via un interrupteur rotatif/poussoir. Le système de navigation propose des cartes vectorielles pour un affichage plus précis. Des servos de pilote automatique en option sont disponibles pour toutes les tailles d'écran.



KANARDIA D.O.O. Lopata 24 a • SI-3000 Celje • SLOVENIE • Tél : +386 40 190 951, Fax : +386 (0)40 360 512
info@kanardia.eu • www.kanardia.eu/

NESIS IV

INSTRUMENTS MULTIFONCTIONS

LEVL AVIATION

Le BOM (Broadcasting Outer Module) est la première nacelle avionique aérodynamique du marché en dehors du cockpit qui utilise le vent pour s'alimenter. Cette solution permet d'obtenir une variété d'informations sans poser un seul câble ! Tous les capteurs de pression et statiques ainsi que d'autres capteurs, tels que Airspeed, AHRS, ADS-B, GPS et AOA (angle d'attaque) sont intégrés dans l'appareil. Les données sont envoyées sans fil aux appareils iOS / Android via Wi-Fi. Le tube de Pitot pour l'indicateur de vitesse est même chauffé.



LEVL AVIATION - LEVL TECHNOLOGY CORP 1704 Kennedy Point, Suite 1124 • Oviedo, FL 32765 • USA • Tél : +1 (407) 542-3971
info@levil.com • www.levil.com

BOM

LEVL AVIATION

Pour l'iLevil AP, la société propose désormais également un pilote automatique. Des coussinets de compensation faciles à installer sur la gouverne de profondeur et les ailerons sont commandés via l'appareil, puis commandés via une tablette ou un smartphone.



LEVL AVIATION - LEVL TECHNOLOGY CORP 1704 Kennedy Point, Suite 1124 • Oviedo, FL 32765 • USA • Tél : +1 (407) 542-3971
info@levil.com • www.levil.com

ILEVIL AP

LX NAVIGATION

Le Colibri X est un enregistreur de vol autonome avec récepteur GPS et antenne intégrés. L'appareil est homologué IGC et est utilisé pour la documentation des vols. De plus, un altimètre pour la vitesse verticale est intégré. L'appareil est utilisé pour la navigation en vol et affiche les tâches sur l'écran tactile de 3,5 pouces. De plus, l'espace aérien portable dispose du Bluetooth et du WiFi.



LX NAVIGATION D.O.O. Tkalska ulica 10 • 3000 Celje • SLOVENIE • Tél : +386 (0)3 490 46 70, Fax : +386 (0)3 490 46 71
info@lxnavigation.com • www.lxnavigation.com

COLIBRI X

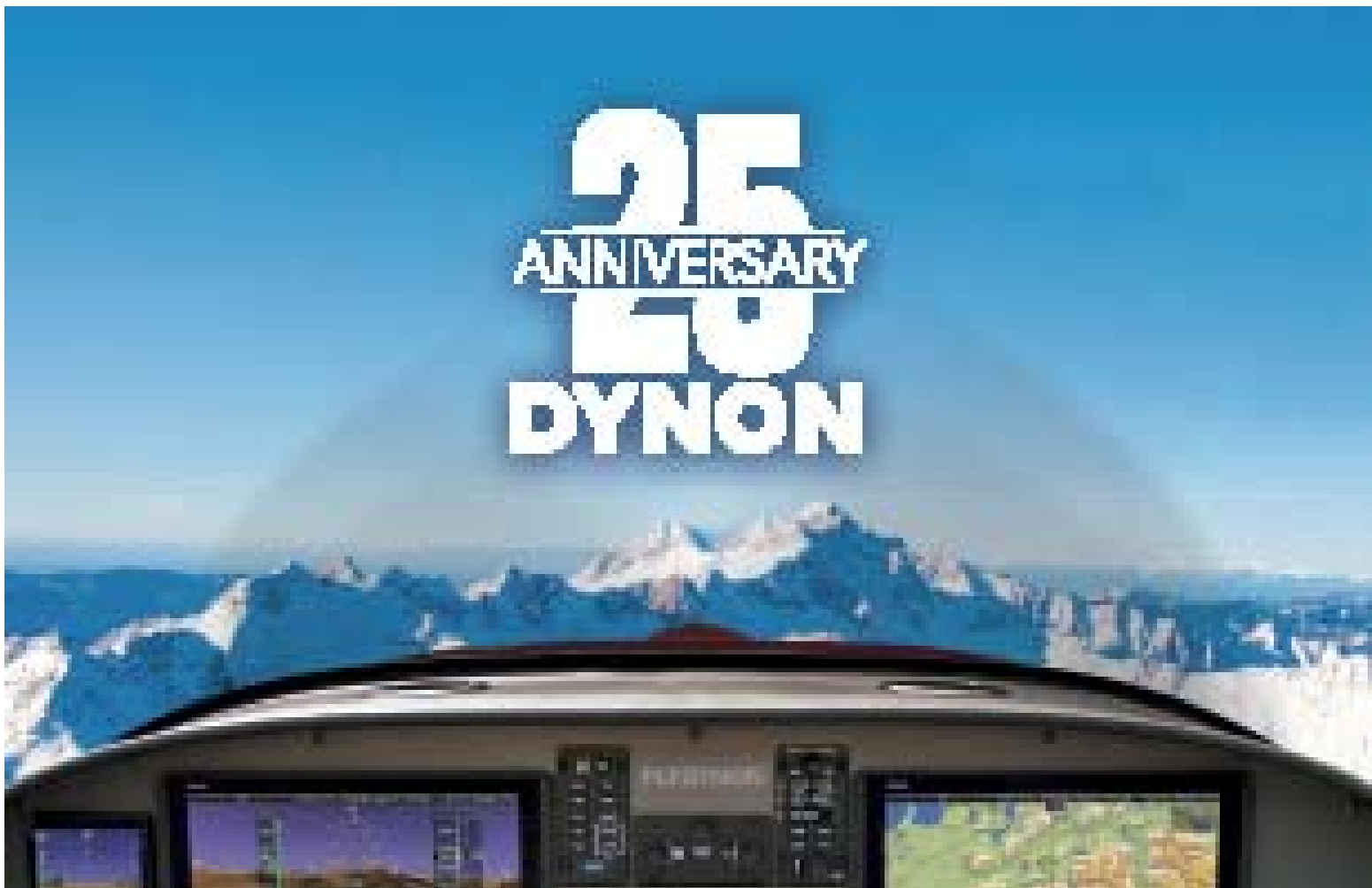
LX NAVIGATION

La famille LX Zeus se compose de 5 types d'appareils différents, qui diffèrent principalement par la taille de l'écran. Avec les tailles 2,8 pouces, 4,3 pouces, 5,5 pouces et 7 pouces, ces appareils sont principalement situés dans la zone de glisse. En plus de la navigation, l'écran multifonction offre toutes les fonctionnalités imaginables ainsi que l'intégration de l'anti-collision (Flarm).



LX NAVIGATION D.O.O. Tkalska ulica 10 • 3000 Celje • SLOVENIE • Tél : +386 (0)3 490 46 70, Fax : +386 (0)3 490 46 71
info@lxnavigation.com • www.lxnavigation.com

ZEUS



LXNAV

La société LXNAV vient en fait de la gamme de vol à voile. Avec l'ecopilot les Slovènes apportent une réduction EFIS avec écran de 7 pouces et 10 pouces pour les avions UL/LSA. Les fonctionnalités supplémentaires incluent l'intégration de dispositifs anti-collision tels que Flarm / ADS-B et radio / transpondeur. L'écran tactile dispose d'un contrôle automatique de la luminosité pour différents rayonnements solaires.



LXNAV D.O.O. Kidriceva ulica 24a • 3000 Celje • SLOVENIE • Tél : +386 (0)592 33 400, Fax : +386 (0)599 33 522
info@lxnav.com • www.lxnav.com

ECOPILOT

MAV SRL

EVO, le mini EFIS de, s'insère dans un trou standard de 80 mm. Il propose un HSI (horizon artificiel), un ADF et un Relèvement. De plus, les données du moteur peuvent être affichées sur l'appareil. Il dispose d'une fonction de pilote automatique qui se connecte directement aux servos disponibles en option. Le fabricant italien demande 400 euros par servo. Pour l'avenir, une carte animée est prévue pour l'appareil.



MAV SRL Via Lombardia 2-Complesso Sirio 1° piano • 25025 Manerbio (BS) • ITALIE • Tél : +39 030-9381299, Fax : +39 030 9381299
contatti@mav-lp.eu • www.mav-lp.eu

EVO

MAV SRL

IFD-NET EFIS Plus est le produit le plus complet de l'entreprise italienne. Parfaitement compatible avec le trou standard de 80 mm, l'IFD-NET EFIS Plus vous permet de choisir entre six écrans parmi NAV, Moving Maps, Nearest, IAS, VSI, vision synthétique avec modèle de terrain 3D et fonctionnalités de base, coordinateur de virage, indicateur de glissement, etc.



MAV SRL Via Lombardia 2-Complesso Sirio 1° piano • 25025 Manerbio (BS) • ITALIE • Tél : +39 030-9381299, Fax : +39 030 9381299
contatti@mav-lp.eu • www.mav-lp.eu

IFD-NET EFIS PLUS

MGL AVIONICS

L'IEFIS est un combiné EFIS / EMS pour les avions expérimentaux et ultralégers. Les Sud-Américains présentent le système EFIS de nouvelle génération, doté d'un écran tactile personnalisé sensible à la pression qui peut également être utilisé avec des gants. L'IEFIS fournit toutes les fonctions et représentations habituelles ainsi que la navigation. L'appareil est disponible en trois tailles. Discovery avec écran 7 pouces, Explorer avec 8,5 pouces et Challenger avec écran 10,4 pouces.

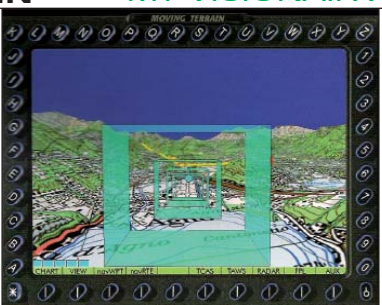


MGL AVIONICS CC Trident Park II 1 Niblick way • Somerset West 7130 • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 (0)21 852 2216, Fax : +27 (0)21 850 0243
info@mglavionics.co.za • www.mglavionics.co.za

IEFIS

MOVING TERRAIN

Le MT VisionAir X est passé d'un simple appareil de navigation à l'EFIS. Mais la force reste sa navigation. MT Relief Dynamics a une caractéristique unique. Une vision 3D du terrain est combinée à la carte d'aviation originale. Il n'y a pas de boîtier de capteur extérieur avec cet appareil ; Tout est dans un seul logement.



MOVING TERRAIN AIR NAVIGATION SYSTEMS AG Sparenberg 1 • 87477 Sulzberg • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8376 9214 11, Fax : +49 (0)8376 92 14 14
sales@moving-terrain.de • www.moving-terrain.de

MT VISIONAIR X

PESCHGES

La nouvelle série EFIS de Peschges Variometer GmbH se caractérise par de nombreuses nouveautés. Il existe différentes tailles d'écran de 7 pouces à 11,6 pouces, avec et sans fonctionnalité tactile. Une alerte de collision standard via ADSB et en option avec Powerflarm. De plus, le système offre une connectivité à la radio, aux transpondeurs et aux superpositions externes telles que les données météorologiques. Le fabricant propose une solution à un écran et à deux écrans avec sortie vocale dans sa gamme.



PESCHGES VARIOMETER GMBH Zieglerstr. 11 • D-52078 Aachen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)241 180 59 400, Fax : +49 (0)241 160 19 51
info@peschges-variometer.de • www.peschges-variometer.de

VP-EFIS

RS FLIGHT SYSTEMS

L'unité de gestion du moteur (EMU) pour les moteurs Rotax a été développée pour afficher toutes les données du moteur des moteurs Rotax 912iS et 915iS et fonctionne de manière entièrement redondante. Le « Single Lever Power Control » est disponible en option, qui ajuste automatiquement le pas de l'hélice pendant le vol.



RS FLIGHT SYSTEMS GMBH Oberer Luessbach 29-31 • 82335 Berg • ALLEMAGNE • Tél : +49 8178 8681-300, Fax : +49 8178 8681 - 300
contact@rs-flight-systems.com • www.rs-flight-systems.com

EMU

SKY-MAP

Le Sky Map MFD (MultiFunktions-Display) du fabricant allemand RS rassemble la navigation, l'horizon artificiel et tous les instruments de vol standard. Avec un modem GPRS, GAFOR et les NOTAM actuels (filtrés pour la route aérienne) peuvent être affichés. De plus, les informations radar et satellite peuvent être affichées en superposition sur la carte.



SKY-MAP RS-DATENTECHNIK An den Rehwiesen 30 • 34128 Kassel • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)561 / 65354, Fax : +49 (0)561 / 65360
info@sky-map.de • www.sky-map.de

SKY-MAP MFD



TALOS

AEOLUS SENSE 4 ADS-B

Le constructeur grec propose avec son boîtier de capteur Aeolus-Sense 4 ADS le logiciel pour un EFIS (electronic flight information system). La boîte dispose également de connexions pour la vitesse. L'écran est noir et blanc ou, dans la version légèrement plus chère, coloré. Les données sont envoyées sur le smartphone ou la tablette. La nouveauté est la fonction ADS-B pour l'avertissement de trafic.



TALOS AVIONICS INC. 195 Engineers Road Hauppauge, • New York 11788 • USA •
Tél : +1 309-874 4227
info@talosavionics.com • www.talosavionics.com

TALOS

FLYSENSE AOA

FlySense AoA fournit toutes les informations de vol et les alertes de trafic via ADS-B, comme le fait son prédécesseur Aerolus-Sense 4T4. De plus, l'appareil haut de gamme de la série Talos offre un avertissement visuel et sonore de l'AoA (Angle of Attack). Toutes les données de vol pertinentes sont envoyées à une tablette connectée par câble et éventuellement via Wi-Fi. Le système fonctionne avec le logiciel de navigation SkyDemon et affiche le trafic sur la carte en mouvement dans la version ADS-B.



TALOS AVIONICS INC. 195 Engineers Road Hauppauge, • New York 11788 • USA •
Tél : +1 309-874 4227
info@talosavionics.com • www.talosavionics.com

TL ELEKTRONIK

TL-6624 INTEGRA

Altimètre, anémomètre, vitesse verticale et surveillance du moteur - le constructeur tchèque a à peu près tout pour les normes 57 et 80 mm. Comme EFIS / EMS, le fabricant propose la série Integra, disponible avec des écrans de 7 et 9 pouces. La nouveauté est le fonctionnement via une unité de commande adaptée de BMW. Le contrôleur connu peut facilement être installé sur la console centrale. Les différentes fonctions fonctionnent avec des touches et un joystick. L'EFIS peut être combiné avec la radio Becker et les transpondeurs et est contrôlé par écran tactile.



TL ELEKTRONIK INC. Airport, Building 125 • 50341 Hradec Kralove • TCHEQUIE •
Tél : +420 (0)49 548 23 92, Fax : +420 (0)49 548 23 94
info@tl-elektronic.cz • www2.tl-elektronic.com

UAVIONIX

AV-20/AV-30

Avec l'appareil d'affichage AV-20/AV-30, vous obtenez un EFIS pour les instruments ronds de 80 mm avec un horizon artificiel, un altimètre, un anémomètre, une navigation et le contrôle du transpondeur TailBeaconX.



UAVIONIX CORPORATION 300 Pine Needle Lane • Bigfork MT 59911 • USA • Tél :
+1 +1 8 44-82 72 372
support@uavionix.com • www.uavionix.com

VERTICAL POWER

VP-400

Le VP-400 est un EFIS de secours. Son écran rétroéclairé LED brillant avec le capteur AHRS et le boîtier de capteur électrique font du VP-400 un EFIS/EMS à part entière. En cas d'urgence, la fonction « Runway-Seeker » indique immédiatement la meilleure piste et l'angle de plané nécessaire. Il dirige en outre le pilote automatique jusqu'au seuil de piste.



VERTICAL POWER INC. 317 Commercial ST NE, Suite G102 • Albuquerque NM 87102 • USA • Tél : +1 505-715 6172, Fax : +1 505-212 0493
info@verticalpower.com • www.verticalpower.com





Les instruments monofonctionnels sont souvent utilisés comme solution de secours pour les « glasscockpit » ou pour des fonctions spéciales telles que ce G-Meter pour avions de voltige de LX Navigation



Robby Bayerl a débuté en parapente en 1992. Pilote d'ultra-légers convaincu depuis plus de 20 ans, il est instructeur ULM. En 2002, il empoche le brevet de pilote planeur, en 2008 la licence US-LSA, en 2009 US-PPL et, en 2012, validation de sa licence US JAR-FCL. Journaliste chez Flying-Pages, pilote d'essai multiaxes.

Les appareils monofonctionnels restent des valeurs sûres

Cependant, cela concerne surtout les dispositifs additionnels tels que les systèmes anticollision utilisant les technologies FlarmouADSB, proposés par F.U.N.K.E. Avionics avec le TM 350 ou Air Avionics avec leur Air Traffic System. Tous ces instruments sont désormais basés sur la technologie « solid-State », remplaçant l'ancienne technologie et garantissant que les coûts d'entretien restent aussi bas que possible.

La protection contre les collisions basée sur des stations au sol et les réseaux GSM est également proposée par divers fabricants grâce à des solutions d'application pour appareils mobiles. Ces systèmes fonctionnent avec des logiciels de navigation tels que SafeSky, Air Navigation, Skydemon, EasyVFR, ForeFlight, Garmin Pilot ou

Sky-Map. En tant que spécialiste des instruments ronds traditionnels, Winter propose des instruments de vol sous différents designs, y compris des modèles spécifiques pour les avions historiques. Le fabricant italien Flybox et la société tchèque Kanardia offrent une large gamme d'appareils électroniques individuels : indicateurs de surveillance moteur, débitmètres, pilotes automatiques ou contrôleurs d'hélice entièrement automatiques. Leur gamme inclut aussi des instruments de vol électroniques dans des boîtiers ronds classiques de 57 mm ou 80 mm.

Robby Bayerl > Editor Flügel - Das Magazin > robby@flying-pages.com

4AVIATION FOXTRAL

Avec le dispositif anti-collision Foxtral, les alertes trafic sont reçues via ADS-B et Mode S sur 1090 MHz, Pilot Aware sur 868 MHz, Flarm et le nouvel ADS-L selon la norme EASA. L'appareil est compatible avec SkyDemon, ForeFlight, easyVFR et d'autres applications de navigation. Le système Foxtral peut être connecté à des glass cockpits tels que MGL, Dynon, Kanardia, etc. Il n'est pas compatible avec Garmin.



4AVIATION FOXTRAL SP ZO.O. st. Wielicka 28, • 30-552 Krakau • POLOGNE • Tél : +48 519400614
office@foxtral.eu • foxtral.eu

FOXTRAL

A & A TECH

FLIGHT DATA SYSTEM FLS

Integrated Avionics System (IAS) est le nom donné par le fabricant polonais aux instruments électroniques individuels qui, ensemble, constituent un système d'instrumentation complet. Il donne au pilote toutes les données d'information de vol provenant de l'anémomètre, de l'altimètre et du variomètre. Les instruments EDS (Engine Data System) fournissent toutes les données moteur, les jauges de carburant, etc. sous forme d'instruments circulaires individuels.



A & A, AUTO A& AERO TECHNOLOGIES SP Z O.O. ul. Mazowiecka 10/5 • 20-723 Lublin • POLOGNE • Tél : +48 (0)502 022 042
info@aatech.pl • www.aatech.pl/

AIR AVIONICS

AIR TRAFFIC DISPLAYS

Le nouvel Air Traffic de chez Air Avionics remplace les TRX et PowerFLARM. En plus d'être un FLARM haut de gamme, cet instrument peut être connecté à plusieurs antennes, son interface est plus flexible par options faciles à configurer et intègre un Wi-Fi permettant d'utiliser d'autres écrans et leurs appli.



AIR AVIONICS GARRECHT AVIONIK GMBH Wieslocher Str. 38 • 69190 Walldorf • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 6224 98 96 999.
support@airavionics.aero • www.air-avionics.com

AIR AVIONICS

AIR TRAFFIC MODUL

L'AIR Traffic est la base pour l'envoi et de la réception des données FLARM, des informations routières ADS-B et Mode-S. Il détecte une grande partie du trafic aérien et avertit efficacement des approches dangereuses. L'appareil envoie des positions de trafic et des avertissements aux systèmes d'affichage compatibles, tels que les écrans de circulation aérienne. Son concept d'interface flexible permet une intégration facile avec les systèmes existants à l'intérieur du cockpit.



AIR AVIONICS GARRECHT AVIONIK GMBH Wieslocher Str. 38 • 69190 Walldorf • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 6224 98 96 999.
support@airavionics.aero • www.air-avionics.com

INSTRUMENTS MONOFONCTIONS

AIRBOX AEROSPACE

Avec son écran de 4,3 pouces, le Clarity est un modèle d'entrée de gamme. Son écran est tactile. Le Foresight 2.0 est proposé pour 999 euros avec un écran de 7 pouces. Toutes les cartes de navigation de l'Europe peuvent être chargées par l'intermédiaire d'un port SD Card.



AIRBOX AEROSPACE LTD Harvard House, Downsview Road, Wantage • Oxon OX12 9FF • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1235 / 227250
interest@airboxaero.com • www.airboxaero.com

CLARITY

ASTRONICS

Max-Viz X1 +HR est une caméra thermique plus légère que son nom, robuste, sobre en fonctionnement. L'image provenant de la sonde peut s'afficher sur n'importe quel écran des standards vidéo NTSC ou PAL/analog RS-170. Cette caméra annonce au pilote, grâce à son EVS (Enhanced Vision System), tous les dangers potentiels, de façon fiable et précise, de jour comme de nuit, afin de réduire le stress dont pâtirait l'être humain.



ASTRONICS MAX-VIZ 130 Commerce Way • East Aurora, NY 14052 • USA • Tél : +1 716.805.1599, Fax : +1 514.636.9921
LSINHsales@astronics.com • www.astronics.com

MAX-VIZ X1 +HR

BECKER

En plus de l'instrument rond AR6201 à radio 8,33 kHz, le fabricant allemand traditionnel propose également l'écran plat AR6203, techniquement équivalent. Les appareils sont équipés d'un interphone à commande vocale intégrée et peuvent être commandés avec la puissance d'émission de 6 ou 10 watts. Un nouveau venu dans la gamme est le RT6201 avec une unité de contrôle séparée, disponible en version intégrée ou télécommandée.



BECKER AVIONICS SYSTEMS Baden Airpark B 108 • 77836 Rheinmuenster • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7229 / 305-0, Fax : +49 (0)7229 / 305217
info@becker-avionics.com • www.becker-avionics.com

AR6201/6203

BECKER

Tous les transpondeurs Becker mode S s'affichent sur des écrans ronds de 57 mm. Ce BXP 6403 se présente sur 160 mm. Les instruments Becker sont certifiés en classes 1 et 2.



BECKER AVIONICS SYSTEMS Baden Airpark B 108 • 77836 Rheinmuenster • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7229 / 305-0, Fax : +49 (0)7229 / 305217
info@becker-avionics.com • www.becker-avionics.com

BXP6401/6403

BECKER

Avec le Com/Nav NCT 6500, le spécialiste de l'avionique dispose désormais également d'une solution numérique pour la radionavigation combinée et les radiotéléphones 8,33 kHz.



BECKER AVIONICS SYSTEMS Baden Airpark B 108 • 77836 Rheinmuenster • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7229 / 305-0, Fax : +49 (0)7229 / 305217
info@becker-avionics.com • www.becker-avionics.com

COM/NAV NCT 6500

BST TECHNOLOGY

Ce fabricant chinois propose une production basée sur des badins, altimètres ou instruments moteur. Il existe également une gamme de gyroscopes.



BST SOURCING TECHNOLOGY CO.,LTD No.68 Beiyuan Road, Chaoyang District • Beijing • CHINE • Tél : +86 (0)10-84927919, Fax : +86 (0)10-84935040
bst_ltd@hotmail.com • http://aircraftflightinstruments.sale.tjskl.org.cn/

ALTIMETER BG-3E

CHANGFENG

Les instruments de vol fabriqués par cette entreprise chinoise ont été choisis par de plus en plus d'avionneurs et de pilotes passionnés. D'excellentes performances et un prix très étudié sont les raisons pour lesquelles on les choisit. CFI est spécialisé dans la Ramp;D et la fabrication d'instruments et d'afficheurs intégrés pour l'aviation civile depuis plus de 30 ans, et est la seule entreprise



en Chine et même dans le monde à fabriquer une gamme complète d'instruments et d'émetteurs/récepteurs pour LSA, hélicoptères et avions. Les produits CFI sont disponibles sur le site Aircraft Spruce, ULM.
SUZHOU CHANGFENG INSTRUMENT CO.,LTD 33Heshun road • 215001 Suzhou • CHINE • Tél : +86 (0)512-67246502, Fax : +86 (0)512-67261491
sz_cfi@163.com • www.szcfi.com

FLIGHT INSTRUMENT

CHARTERWARE

Charterware produit un log book électronique qui enregistre automatiquement tous vos vols. Particulièrement pratique pour les clubs et les écoles, cet instrument enregistre et transfère ces données sur un serveur, dont l'identité du pilote. Tout y est conservé, y compris les touch and go. Par exemple, le suivi du vol peut être produit et adressé en pressant simplement sur un bouton.



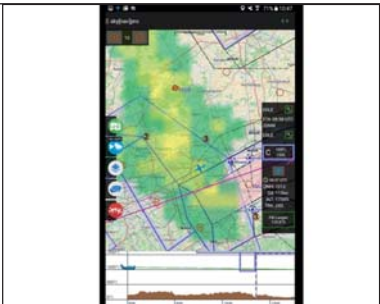
CHARTERWARE Europa Allee 1, Industriepark • 54343 Fohren • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)6502-9385667
Otmar.Ripp@charterware.net • www.charterware.net

FLIGHTLOGGER 3.0

INSTRUMENTS MONOFONCTIONS

DACHER SYSTEMS

Le SkynavPro propose une météo en temps réel, un anti-collision, une navigation et le plan de vol prévu ainsi que le tracking du trajet «réel». Sur la «BlueLine Box» associée, les radars météo et les données GAFOR via WDLAN s'afficheront sur votre tablette. Cette box reçoit aussi ADS-B et FLARM en assurant les alarmes éventuelles inhérentes. Cet émetteur exploite les réseaux terrestres et satellitaires dont les signaux se voient sur la tablette via WLAN.



DACHER SYSTEMS GMBH Klärwerkstr. 1a • 13597 Berlin • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)30 39 8009 109 , Fax : +49 (0)30 39 800 91-29
info@skynavpro.aero • www.skynavpro.aero

SKYNAVPRO

DR. GOLZE

L'ADL 200 permet aussi de recevoir une météo via LTE à basse altitude. A de plus hauts niveaux de vol, c'est par Iridium que sont diffusées les images sat. Ce boîtier nouveau est compatible avec le logiciel de navigation SkyDemon et intègre maintenant l'état du trafic ADS-B ainsi qu'une sonde d'altitude AHRS.



DR. GOLZE ENGINEERING Bredowstr. 29 • 10551 Berlin • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)3039805204, Fax : +49 (0)3039805204
adi@ing-golze.de • www.ing-golze.de/

ADL 200

DR. GOLZE

L'ADL 150 est un instrument fixe à installer dans l'aéronef et dédié à la météo. Connecté au réseau SAT Iridium, grâce à son antenne, il reçoit ainsi les données météo (de radar, flash images, METAR et TAF...). Vous pouvez aussi envoyer un message en texte. La société berlinoise produit cet instrument non certifié, à installer dans le cockpit pour l'associer à une tablette.



DR. GOLZE ENGINEERING Bredowstr. 29 • 10551 Berlin • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)3039805204, Fax : +49 (0)3039805204
adi@ing-golze.de • www.ing-golze.de/

ADL140/150

FALCON GAUGE

L'Américain Falcon Gauge tente d'imiter les produits de l'Allemand Winter. Ces répliques d'instruments ronds s'adressent à ceux qui se méfient du suréquipement électronique en vol. Les paramètres de vol sont complétés par leur instrument (électronique) de données moteur.

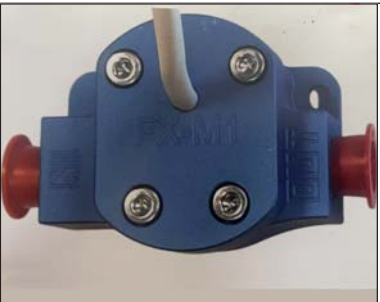


FALCON - WULTRAD INC 950 Rand Road, Suite 119 • Wauconda IL 60084 • USA • Tél : +1 847 487 9960, Fax : +1 847 526 9158
[info@falcongauge.com](http://www.falcongauge.com) • www.falcongauge.com

FALCON GAUGE

FLYBOX AVIONICS FX-M1 FLOW METER

Cet appareil est conçu pour mesurer avec précision la consommation de carburant. Le fabricant annonce une précision de 1,5 % et, avec ses 70 grammes, il est véritablement léger. Il convient aux expériences et aux avions ultralégers.



FLYBOX AVIONICS Via Mortara 192-194 • 27038 Robbio • ITALIE • Tél : +39 0384670602, Fax : +39 0384671830
info@flyboxavionics.it • www.flyboxavionics.it

FLYBOX AVIONICS

Dans les règles de l'art complexe de l'électronique, l'Omnia57 est facile d'usage et réserve de bonnes surprises. Bénéficiant de l'héritage de l'instrumentation de l'aviation homologuée en l'actualisant, Flybox propose une solution légère, compacte et dotée d'un écran TFT plus lisible, encore même dans le soleil. L'USB permet de piloter et de mettre à jour l'instrument ainsi qu'un double bus pour le connecter à d'autres instruments Flybox.



FLYBOX AVIONICS Via Mortara 192-194 • 27038 Robbio • ITALIE • Tél : +39 0384670602, Fax : +39 0384671830
info@flyboxavionics.it • www.flyboxavionics.it

OMNIA57

FLYBOX AVIONICS

En complément à la fabrication des EFIS, les collaborateurs italiens de Flybox produisent aussi des systèmes de réglage pour les hélices ajustables électroniquement. Leur calculateur assure une vitesse de rotation constante de l'hélice et optimise ainsi la gestion des réglages de pas.



FLYBOX AVIONICS Via Mortara 192-194 • 27038 Robbio • ITALIE • Tél : +39 0384670602, Fax : +39 0384671830
info@flyboxavionics.it • www.flyboxavionics.it

PR1-P

FLYBOX AVIONICS

Vigilus est une nouveauté Flybox qui gère les paramètres moteur ainsi que la consommation. Il ne requiert qu'un espace de 80 mm pour produire de très nombreuses informations, tant il est compact. Les données sont organisées par page. Il est compatible avec presque tous les moteurs. Quand les limites sont dépassées, une alarme audio vous prévient.



FLYBOX AVIONICS Via Mortara 192-194 • 27038 Robbio • ITALIE • Tél : +39 0384670602, Fax : +39 0384671830
info@flyboxavionics.it • www.flyboxavionics.it

VIGILUS

FLYING NEURONS

NEURON SYSTEM

Le Flying Neurons est un petit dispositif anticollision facile à utiliser qui fonctionne avec de nombreux systèmes de navigation bien connus tels que SkyDemon, ForeFlight, easy VFR. Sur une tablette ou un téléphone mobile, les données ADS-B et Flarm sont affichées sur une carte. L'appareil peut également envoyer des signaux SOS et vous pouvez ensuite regarder le vol en direct en 3D. ADS-B est également prévu pour l'avenir.



FLYING NEURONS Technopole Arbois Mediterranee Avenue Louis Philibert • 13100 Aix en Provence • FRANCE • Tél : +33 06 86 56 69 97
contact@flyingneurons.com • www.flyingneurons.com

FUNKE

FSG8

L'Allemand FUNKE produit la seule radio portable 8.33 kHz autorisée en Allemagne comme radio terrestre pour le trafic aérien. Cette licence si difficile à obtenir a été accordée par la fédération d'Allemagne pour l'Air Traffic Control (ou BAF).

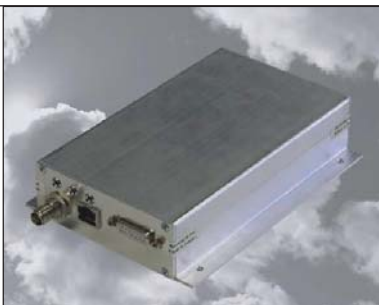


FUNKE AVIONICS GMBH Heinz-Strachowitz-Str. 4 • D-86807 Buchloe • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8241 80066-0, Fax : +49 (0)8241 80066-99
info@funkeavionics.de • www.funkeavionics.de

FUNKE

RTH80

L'Allemand FUNKE produit aussi une gamme de récepteurs terrestres ADS-B. Le RTH80 reçoit l'ADS-B en 1090 MHz émis par des appareils en vol. Via un ordinateur, ces infos sont affichées sur Google Earth et représentent la position de l'avion émetteur en temps réel.



FUNKE AVIONICS GMBH Heinz-Strachowitz-Str. 4 • D-86807 Buchloe • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8241 80066-0, Fax : +49 (0)8241 80066-99
info@funkeavionics.de • www.funkeavionics.de

FUNKE

TM 350

Avec le TM 350, FUNKE propose un nouveau dispositif d'avertissement de collision pour la surveillance de l'espace aérien. Le module avionique évalue les signaux FLARM ainsi que transpondeur et les envoie à l'EFIS via une interface RS232 ou à une tablette ou un smartphone via Wifi.



FUNKE AVIONICS GMBH Heinz-Strachowitz-Str. 4 • D-86807 Buchloe • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8241 80066-0, Fax : +49 (0)8241 80066-99
info@funkeavionics.de • www.funkeavionics.de

FUNKE

TRT 800

Le TRT 800 fait office de transpondeur aux côtés de la radio ATR500 qui constitue une référence en la matière. L'ATR 833 avec sa base de données intégrée complète la gamme de produits. Ces appareils sont livrés en diamètre 57 mm.



FUNKE AVIONICS GMBH Heinz-Strachowitz-Str. 4 • D-86807 Buchloe • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8241 80066-0, Fax : +49 (0)8241 80066-99
info@funkeavionics.de • www.funkeavionics.de

GARMIN

AREA 760

Avec l'Area 760, le géant de l'aviation présente le successeur du plus petit Area 660 avec un écran tactile couleur de 7 pouces. L'appareil de navigation est doté de nombreuses fonctions qui devraient faciliter le travail dans le cockpit. Essai dans Aviation et Pilote n°575.



GARMIN INTERNATIONAL 1200 East 151st St • Olathe KS 66062 • USA • Tél : +1 913 / 397 8200, Fax : +1 913 / 397 8282
info@garmin.com • www.garmin.com

GARMIN

GNC 255A NAV COM

Garmin propose ce GNC 255A qui affiche les données de navigation et de communication sur un écran de 160 mm. Il remplacera le célèbre SL 30/40th. Il convient particulièrement en complément d'avionique Garmin multifonction tels que les G500 et G3X. Le GTR 255A est aussi une radio.



GARMIN INTERNATIONAL 1200 East 151st St • Olathe KS 66062 • USA • Tél : +1 913 / 397 8200, Fax : +1 913 / 397 8282
info@garmin.com • www.garmin.com

HELM NAVIGATION

X650

Cet écran super lumineux et contrasté est tactile. Des spécificités que l'on retrouve dans les applications militaires. Le X650 est un GPS à l'architecture ouverte et évolutive. Le pilote peut installer et exécuter n'importe quel logiciel de cartographie fonctionnant sur Windows. Il peut être connecté à internet, à un clavier et à une souris pour en faire un vrai PC. Les options sont illimitées.



HELM NAVIGATION, LLC 22232 W. Yavapai St. • Buckeye 85326 • Arizona • USA • Tél : +1 623-377 4356, Fax : +1 623-321-0276
info@helmnavigation.com • www.helmnavigation.com

INSTRUMENTS MONOFONCTIONS

ICFLY

L'ICFLY est une sonde qui produit les données nécessaires à un horizon artificiel externe. C'est aussi un instrument multifonction. L'antenne de positionnement, dotée en option d'une sonde de pression, calcule la position en permanence. Les pistes sont indiquées ainsi que les taux de montée grâce à un référencement statique.



ICFLY IN-CIRCUIT GMBH Boltzenhagener Str. 124 • 01109 Dresden • ALLEMAGNE •
Tél : +49 (0)351 - 42 66 850
office@in-circuit.de • www.in-circuit.de

ICFLY

J.P. INSTRUMENTS

JP Instruments est un des plus grands constructeurs dans le secteur des instruments monofonctions pour la surveillance du moteur. Elle s'est forgée une réputation avec des Engine Management Systems certifiés et propose, à côté des instruments standard ronds, des écrans plus grands comme l'EDM 830 et 930.



J.P. INSTRUMENTS PO Box 7033 • Huntington Beach CA 92646 • USA • Tél : +1 714 / 557 3805, Fax : +1 714 / 557 9840
jpinstruments@yahoo.com • www.jp instruments.com

EDM 830/930

KANARDIA

Une série d'instruments nouveaux dans un aspect classique, à l'ancienne, mais tout est numérique et dans la meilleure qualité du genre. Altimètre, variomètre, compte-tours ou vitesse air et sol sont proposés par Kanardia.



KANARDIA D.O.O. Lopata 24 a • SI-3000 Celje • SLOVENIE • Tél : +386 40 190 951,
Fax : +386 (0)40 360 512
info@kanardia.eu • www.kanardia.eu/

INDU

LEVEL AVIATION

L'Astro+ combine une technologie AHRS de pointe, un récepteur ADS-B bi-bande et un GPS WAAS interne pour la navigation, dans un appareil portable, complétant ainsi la gamme d'appareils du fabricant américain avec un dispositif anti-collision.



LEVEL AVIATION - LEVEL TECHNOLOGY CORP 1704 Kennedy Point, Suite 1124 • Oviedo, FL 32765 • USA • Tél : +1 (407) 542-3971
info@level.com • www.level.com

ASTRO PLUS

LEVEL AVIATION

L'iLevel s'adresse aux «Experimental» et aux ULM. La société américaine propose la version AW de cet instrument qui fournit une météo ADS, des informations sur le trafic, un GPS intégré, soit la navigation et le positionnement. Une sonde de pression et de compensation assure l'affichage de la vitesse sur une tablette via WLAN. Contrairement à la version SW, ce produit AW peut être mobile ou fixé dans la machine.



LEVEL AVIATION - LEVEL TECHNOLOGY CORP 1704 Kennedy Point, Suite 1124 • Oviedo, FL 32765 • USA • Tél : +1 (407) 542-3971
info@level.com • www.level.com

ILEVEL3-AW

LX NAVIGATION

L'EOS est un élément du système ZEUS qui peut être utilisé en instrument autonome. Cet EOS produit toutes les principales informations ou AIR DATAS : calculateur de vol, IGC/ENL, logbook, écran FLARM et navigation. Il transmet via Bluetooth ses informations sur un smartphone, une tablette ou autres écrans mobiles ou fixes. En 57 ou 80 mm de diamètre, qui affiche alors l'espace aérien.



LX NAVIGATION D.O.O. Tkalska ulica 10 • 3000 Celje • SLOVENIE • Tél : +386 (0)3 490 46 70, Fax : +386 (0)3 490 46 71
info@lxnavigation.com • www.lxnavigation.com

EOS VARIO

LXNAV

Ce fabricant propose le LX 9000, un système de navigation avec la vision synthétique en option sur un écran 5,6 pouces. Le LX 9000 vise aussi les pilotes de planeurs. En effet, il intègre le FLARM (système anticollision). En outre, un capteur AHRS pour un horizon artificiel est disponible.



LXNAV D.O.O. Kidriceva ulica 24a • 3000 Celje • SLOVENIE • Tél : +386 (0)592 33 400, Fax : +386 (0)599 33 522
info@lxnav.com • www.lxnav.com

LX 9000

MAV SRL

Le IFD-NET est tout digital pour s'adapter à des logements de 57 ou 80 mm de diamètre. L'écran affiche un horizon artificiel ainsi que les paramètres de vol. Il peut aussi servir d'instrument de secours pour la navigation, car il propose MovingMap, ou comme instrument consacré à la gestion moteur. Ce fabricant produit aussi des unités spécifiques à la vitesse, l'altitude, les accélérations ou la position sur les axes.



MAV SRL Via Lombardia 2-Complesso Sirio 1° piano • 25025 Manerbio (BS) • ITALIE • Tél : +39 030-9381299, Fax : +39 030 9381299
contatti@mav-tp.eu • www.mav-tp.eu

IFD NET

INSTRUMENTS MONOFONCTIONS

MIKROTECHNA

HORIZONT LUN 1241

Les fournisseurs d'instruments ronds classiques se font de plus en plus rares. Mikrotechna Praha propose des anémomètres, des altimètres, des variomètres, des indicateurs de virage et d'inclinaison et un horizon artificiel. Les appareils sont certifiés. L'entreprise propose également des capteurs de pression et un tube de Pitot chauffant.



MIKROTECHNA PRAHA A.S. Barrandova 409/1 • 14300 Praha4 • TCHEQUIE • Tél : +420 225 273 513, Fax : +420 225 273 222
sales@mikrotechna.cz • www.mikrotechna.cz

RS FLIGHT SYSTEMS

ANEMOI

La société allemande RS Flight Systems a développé le système d'affichage du vent en temps réel Anemoi spécialement pour les planeurs et les hydravions. Le système se compose d'un capteur inertiel 3 axes de haute précision, d'un capteur de pression absolue et d'un capteur de pression différentielle. Grâce au logiciel spécialement développé et à l'algorithme unique, il permet d'obtenir des informations sur le vent en temps réel de la plus haute précision.



RS FLIGHT SYSTEMS GMBH Oberer Luessbach 29-31 • 82335 Berg • ALLEMAGNE
 • Tél : +49 8178 8681-300, Fax : +49 8178 8681 - 300
contact@rs-flight-systems.com • www.rs-flight-systems.com

SAFESKY

SAFESKY

SafeSky est une application gratuite d'alerte collision avec informations trafic en temps réel. SafeSky collecte les données de trafic générées par l'application elle-même ainsi que celles provenant de nombreuses stations au sol. Ces stations fournissent la position des avions transmettant des signaux ADS-B, Flarm ou OGN. Cette version donne également accès à des fonctionnalités de pilotage avancées telles que SmartRadar, des mises à jour météo en temps réel, une couche AIP sur la carte, etc.



SAFESKY Avenue Du Champ De La Bloquerie 42 • 1420 Braine-l'Alleud • BELGIQUE •
info@safesky.app • www.safesky.app

SKYDEMON

SKYDEMON

SkyDemon propose son propre logiciel pour la navigation, le plan de vol et la météo, compatible Apple et Android. Le plan de vol est automatiquement affiché sur le trajet réel et peut être transmis par internet. L'anti-collision est une nouveauté et détecte les appareils équipés de FLARM ou d'ADSB. Une version de 30 jours d'essai gratuite est proposée.



SKYDEMON Aviation House, Eastgate Court • Frome BA11 1QD • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1963 250029
rob@skydemon.aero • www.skydemon.aero

STOCK FLIGHT SYSTEMS

EMU 912iS

L'EMU 912iS est un système de surveillance des paramètres spécifiquement pour le nouveau Rotax 912iS. Il affiche toutes les données du moteur, surveille en permanence l'état de fonctionnement et génère des alertes en cas de dépassement de limites. Le capteur de pression de carburant est en option.



STOCK FLIGHT SYSTEMS Schuetzenweg 8a • 82335 Berg/Farchach • ALLEMAGNE
 • Tél : +49 (0)8151/96070-0, Fax : +49 (0)8151/9607-30
info@stockflightssystem.com • www.stockflightssystem.com

TQ SYSTEMS

KRT2 / KRT2-F

Le KRT2 (génération 8,33 kHz) s'est développé en toute une gamme de produits. La radio, qui ne pèse que 360 grammes, est également disponible dans une version mini avec un affichage horizontal «paysage» et vertical «portrait». Le KRT2-F, un appareil plat pour une fixation de montage de 160 mm, sera bientôt sur le marché. Tous les appareils disposent de 100 emplacements de mémoire, d'une double veille et utilisent la technologie numérique la plus récente.



TQ SYSTEMS GMBH Muehlstraße 2 • 82229 Seefeld • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8153-9308-660, Fax : +49 (0)8153-9308-7660
info@tq-avionics.com • www.tq-avionics.com

TQ SYSTEMS

KTX2-S.V2 / -F.V2

Le transpondeur Mode-S KTX2, au boîtier rond de 57 mm, est maintenant également disponible en tant qu'appareil plat de 160mm avec la technologie ADS-B out intégrée, qui rend l'avion visible pour les autres usagers de l'espace aérien. L'appareil est également disponible en version mini 60 x 44 mm.



TQ SYSTEMS GMBH Muehlstraße 2 • 82229 Seefeld • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8153-9308-660, Fax : +49 (0)8153-9308-7660
info@tq-avionics.com • www.tq-avionics.com

TRIG AVIONICS

TRIG NAV COM

Le constructeur écossais a désormais homologué le dispositif NAV/COM présenté en 2022.



TRIG AVIONICS Building 4, Heriot Watt Research Park, Riccarton • Edinburgh Currie EH14 4AP • Scotland • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)131 / 449 8810
enquiries@trig-avionics.com • www.trig-avionics.com

TRIG AVIONICS

TT21/TT31

Avec une longueur de 141 mm, une hauteur de 45 mm et une largeur de 63 mm, les transpondeurs de Trig Avionics sont parmi les plus petits transpondeurs Mode-S au monde. Les deux modèles TT21 et TT22 se distinguent par leur puissance de transmission. Ils offrent une sortie ADS-B et peuvent donc être détectés par des dispositifs anticollision. Avec le TT31, le fabricant propose également une version avec un boîtier plat.



TRIG AVIONICS Building 4, Heriot Watt Research Park, Riccarton • Edinburgh Currie EH14 4AP • Scotland • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)131 / 449 8810
enquiries@trig-avionics.com • www.trig-avionics.com

TRIG AVIONICS

TX56/TX57

Le fabricant de radios et de transpondeurs a mis sur le marché la dernière génération d'appareils NAV/COM avec les TX56 et TX57. L'appareil dispose d'un récepteur VOR/ILS et d'un convertisseur VOR/Loc. La radio dispose d'un interphone stéréo à 2 voies. Avec une hauteur de seulement 33 mm, c'est l'un des appareils les plus minces du marché.



TRIG AVIONICS Building 4, Heriot Watt Research Park, Riccarton • Edinburgh Currie EH14 4AP • Scotland • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)131 / 449 8810
enquiries@trig-avionics.com • www.trig-avionics.com

TRIG AVIONICS

TY91/92

La maison écossaise propose deux produits légers et compacts. Le TY91 transmet à 6 W de puissance et conviendra à la majorité des pilotes. La puissance par le TY92 s'élève à 16 W et s'adresse aux pilotes d'appareils équipés en 28 V. Ces radios offrent jusqu'à 9 pré-sélections ou mémoires et un double affichage.



TRIG AVIONICS Building 4, Heriot Watt Research Park, Riccarton • Edinburgh Currie EH14 4AP • Scotland • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)131 / 449 8810
enquiries@trig-avionics.com • www.trig-avionics.com

TRIG AVIONICS

TY96/97

Avec le nouveau TY96/97, le fabricant écossais propose un appareil plat de 8,33 kHz avec une hauteur de seulement 33 mm. La radio offre des fonctionnalités telles que le «say again» (répétition du dernier message radio en appuyant sur un bouton), un bouton d'urgence avec fréquence 121,5 mémorisée et la fonction populaire Dual Watch pour l'écoute de la fréquence de veille.



TRIG AVIONICS Building 4, Heriot Watt Research Park, Riccarton • Edinburgh Currie EH14 4AP • Scotland • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)131 / 449 8810
enquiries@trig-avionics.com • www.trig-avionics.com

UAVIONIX

SKYECHO

Avec le SkyEcho, l'entreprise américaine a développé un dispositif anticollision mobile. L'appareil affiche tous les signaux ADS-B et Flarm.



UAVIONIX CORPORATION 300 Pine Needle Lane • Bigfork MT 59911 • USA • Tél : +1 +1 8 44-82 72 372
support@uavionix.com • www.uavionix.com

UAVIONIX

TAILBEACONX

Le TailBeaconX est un transpondeur avec un feu de position intégré, qui est installé en remplacement du feu arrière conventionnel. L'appareil envoie des Modes +ADS-B et contient un récepteur GPS certifié.



UAVIONIX CORPORATION 300 Pine Needle Lane • Bigfork MT 59911 • USA • Tél : +1 +1 8 44-82 72 372
support@uavionix.com • www.uavionix.com

UMA

UMA NON-TSO

L'américain Uma propose toute une gamme d'instruments ronds. Pendant longtemps, cette société s'est concentrée sur le marché certifié, mais les jauges d'appoint et autres instruments de la série Uma NON-TSO sont destinés au marché expérimental et ultraléger.



UMA, INC PO Box 100, 260 N Main St • Dayton VA 22821 • USA • Tél : +1 540 / 879 2040, Fax : +1 540 / 879 2738
umainc@umainstruments.com • www.umainstruments.com

WINTER CLASSIC FLIGHT INSTRUMENTS

Nombreux sont les pilotes qui vouent un véritable culte aux instruments Winter. Toutes les informations utiles sont déclinées en autant de magnifiques objets à l'écran rond de 80 et 57 mm de diamètre. Plusieurs design sont proposés : le noir profond côtoie une anodisation alu ou un ton ivoire. Tous les pilotes trouveront leur bonheur.



GEBR. WINTER GMBH & CO.KG Hauptstr. 25 • 72417 Jungingen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7477 / 262, Fax : +49 (0)7477 / 1031
info@winter-instruments.de • www.winter-instruments.de



UV + blue light + (IR) Protection

CARUSO & FREELAND GmbH

Visiter nous à ULM Blois 2025
Stand 65



www.carusofreeland.net



WINTER

Le fabricant traditionnel d'instruments ronds classiques propose des anneaux LED pour ses instruments ronds de 50 mm et 80 mm. L'installation de l'anneau lumineux est facile et s'adapte à tous les instruments ronds Winter. Le prix est de 89 euros.



GEBR. WINTER GMBH AMP; CO.KG Hauptstr. 25 • 72417 Jungingen • ALLE-MAGNE • Tél : +49 (0)7477 / 262, Fax : +49 (0)7477 / 1031
info@winter-instruments.de • www.winter-instruments.de

LED RING

WINTER

Le constructeur allemand fabrique des instruments de haute précision depuis 1931, qui sont utilisés aussi bien dans l'aviation de loisir que commerciale. La société produit des altimètres, badins, variomètres et compas ainsi que des écrans aux échelles très variées.



GEBR. WINTER GMBH AMP; CO.KG Hauptstr. 25 • 72417 Jungingen • ALLE-MAGNE • Tél : +49 (0)7477 / 262, Fax : +49 (0)7477 / 1031
info@winter-instruments.de • www.winter-instruments.de

MONO WOOD

XAMPLE

Air Nav est un logiciel free ware en version Standard ou Pro. Ces versions sont disponibles en ligne en applications Apple ou Android. La version Pro à 39 euros est recommandée pour un usage sur iPad. Des cartes du monde entier sont disponibles. Les temps de vol sont enregistrés automatiquement et la météo en temps réel est accessible sous connexion (METAR).



XAMPLE GMBH AIRNAVIGATION Coteau des lfs 41b • 1400 Cheseaux-Noreaz • SUISSE •
romy.ferner@gmx.de • airnavigation.aero/

AIR NAV PRO

XCOM AVIONICS

Ce fabricant australien s'est fait un nom grâce à des radios encastrables à des prix avantageux qui allègent le quotidien des pilotes grâce à des fonctions supplémentaires comme «remote 2nd display». Les Radios Xcom sont maintenant certifiées dans beaucoup de pays et le fabricant renommé Narco Avionics a une licence de production pour le marché américain.



XCOM AVIONICS Factory 14, No 26 Nestor Drive • Meadowbrook, . 4131 • Queensland • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)7 / 3200 4702, Fax : +61 (0)7 / 3200 4702
mcoates@mcp.com.au • www.xair.com.au/

2 1/4 VHF



✓ Covers for more than 500 types of aircrafts ✓ CAD-Design ✓ Digital cut

CLOUDDANCERS

www.cloudancers.de

AERO-CONVERSIONS

(Sonex Aircraft, Aero-Conversions, Inc) PO Box 2521 • Oshkosh WI 54903-2521 • Wisconsin • USA
Tél : +1 920 / 231 8297
Fax : +1 920 / 426 8333
info@aeroconversions.com
www.aeroconversions.com/

AEROMOMENTUM

(Aeromomentum, Inc.) 3590 SE Dixie Hwy • Stuart FL 34997 • Florida • USA
Tél : +1 772-240-2266
aeromomentum@yahoo.com
http://www.aeromomentum.com

AEROTWIN

(AeroTwin Engine / AirScooter Corporation) 980 American Pacific Dr, Suite 111 • Henderson NV 89014 • USA
Tél : +1 702 / 566 4602
Fax : +1 432 / 689 4339
info@aerotwinmotors.com
www.aerotwinmotors.com

AICTA

(AICTA Design Work, sro) V Olšinách 82/16 • 10000 Praha • TCHEQUIE
Tél : +420 271 730 129
Fax : +420 274 822 971
adw@aicta.com
http://adw.aicta.cz

AIE

(Advanced Innovative Engineering (UK) Ltd.) Unit 2, Ringway Industrial Estate Eastern Avenue, • Lichfield. WS13 7SF • Staffordshire • ROYAUME-UNI
Tél : +44 (0) 1543 420700
Fax : +44 (0) 1543 420709
AlexanderV@aieuk.com
http://www.aieuk.com

AIXRO

(Aixro GmbH) Münsterstraße 44 • Aachen 52076 • ALLEMAGNE
Tél : +49 2151 / 151020
w-e@woelfle-engineering.com
www.aixro.de

AUSTRO ENGINES

(Austro Engine GmbH) Rudolf-Diesel-Str. 11 • 2700 Wiener Neustadt • AUTRICHE
Tél : +43 (0)2622 /23000 2500
Fax : +43 (0)2622 /23000 2711
office@austroengine.at
www.austroengine.at/

BAILEY AVIATION

BelleVue Farm, Old North Road, Bassingbourn • Royston, Hertfordshire SG8 5JR • ROYAUME-UNI
Tél : +44 (0)1954 / 230725
Fax : +44 (0)1954 / 230725
bruce@baileyaviation.com
www.baileyaviation.com

BAUTEK

Gewerbegebiet • 54344 Kenn • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0) 6502 / 989 0725
info@bautek.com
www.bautek.com

BETTER HALF

(Better Half VW) 4107 Sports Flyer Lane, PO Box 747 • Brookshire TX 77423 • USA
Tél : +1 281 / 375 5453
Leonard@emiliholland.com
www.betterhalfvw.com

BRIGGS & STRATTON

(Briggs & Stratton Commercial Power) PO Box 702 • Milwaukee WI 53201 • USA
Tél : +1 414 / 259 5333
www.commercialpower.com

CHONGQING ZONGSHEN AERO ENGINE MANUFACTURING CO., LTD

(Zongshen Aero Engine) Zongshen Industry Zone • Chongqing • Banan District • CHINE
Tél : +86 02366376087
aero@zsongshen.com
http://en.zsongshen.com/en.zsongshen.cn



CMD AVIO

Via Pacinotti, 2 • 81020 San Nicola la Strada • ITALIE
Tél : +39 0823 424055
info@cmdengine.com
www.cmdengine.com

COMPACT RADIAL ENGINES

(Compact Radial Engines Inc) #3, 8473 - 124th Street • Surrey V3W 9G4 • British Columbia • CANADA
Tél : +1 604 / 590 2950
leon@compactradialengines.com
www.compactradialengines.com

CONTINENTAL

(Continental Aerospace Technologies) 2039 Broad Street • Mobile AL 36615 0090 • Alabama • USA
Tél : +1 682.936.2303
Fax : +1 251.753.4659
emoore@airpowerinc.com
http://www.continental.aero

CORS-AIR

(CORS-AIR srl) Via Falcone 4 • 42021 Barco di Bibbiano (RE) • ITALIE
Tél : +39 (0)522 / 246544
Fax : +39 (0)522 / 246169
jpxitalia@jpxitalia.com
http://www.corsairmotors.com/

D-MOTOR

Kapelstraat 198 • 8540 Deerlijk • BELGIQUE
Tél : +32 (0)56 / 77 12 77
Fax : +32 (0) 56 / 78 21 10
info@d-motor.eu
www.d-motor.eu

DELTAHAWK ENGINES

(DeltaHawk Engines LLC) 2903 Golf Avenue • Racine WI 53404 • WI • USA
Tél : +1 262 / 634 9660
Fax : +1 262 / 634 9625
sales@deltahawkengines.com
www.deltahawkengines.com/

DIESEL AIR

(Diesel Air Ltd) Olney House, High Street, Olney • Bucks MK46 4EB • ROYAUME-UNI
Tél : +44 (0)1234 / 711360
sales@dair.co.uk
www.dair.co.uk/

ECOFLY GMBH

Im Steigert 5 • 67459 Boehle-Iggelheim • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)6232 / 26462
Fax : +49 (0)6324 / 70 89
sales@ecofly.de
www.ecofly.de

ECOYOTA (JLT MOTORS)

200 Impasse des Fourieres • 76520 Boos • FRANCE
Tél : +33 (0)6 / 9883 0931
ecoyota@neuf.fr, ecoyota.neuf.fr

EGGENFELLNER AIRCRAFT

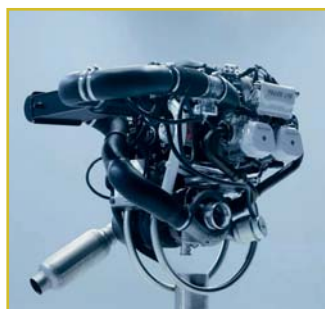
(Eggenfellner Aircraft Inc) 735 S Airport Rd, Hangar A5 • Edgewater FL 32132 • USA
Tél : +1 386 / 566 2616
eaainc@aol.com
www.eggenfellneraircraft.com

ABRÉVIATIONS

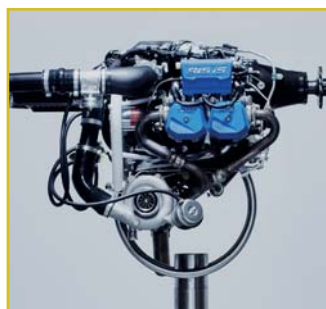
MOTEUR À PISTONS

C	Combustion continue
ch	Puissance, chevaux
cm	Longueur, centimètres
D	Diesel
E	Configuration radiale
G	Essence
J	Jet
g/hp/h	Consommation spécifique grammes par chevaux par heure
h	Puissance, chevaux vapeur
kg	Poids
kW	Puissance, Kilowatts
L	Configuration en ligne
mm	Longueur, millimètres
Nm	Couple, Newton par mètre
O	Configuration des pistons opposée
P	Configuration à plat
Prix HT	Les prix s'entendent hors taxes
R	Rotatif
S	Supercharged
T	Turbocharged
tr/min	Régime tours par minute
V	Configuration en V

Marque	Modèle	ch (hp@rpm)	Poids (kg)	Prix HT	Cycle	nbre cyl.	Carburant	Encombrement (mm)
Aero-Conversions	AeroVee 2.1	80/3400	72	\$ 6 995	4	4 B	G	762 x 343 x 616
Aeromomentum	AM10	85/6000	63	\$ 8 500	4	3	Mogas	
Aeromomentum	AM13	100/5800	77	\$ 8 995	4	4	Mogas	
Aeromomentum	AM15	117/5800	84	-	4	4	Mogas	
AeroTwin	AT 972T	65/4200	45	\$ 7 800	4	2 L	G	-
AICTA	LMD 416-00R	120/3950	82	€ 22 000	Diesel	4 P	A1, Diesel	
AIE	650S 120BHP	120	28	-	wankel			383x420x498
Aixro	XF40	36/6500	18,7	€ 4 100	Wankel	1 R	G	300x250x250
Austro Engines	AE 300	168/3880	185	-	4	4 L	D	-
Austro Engines	IAE 50R	55/7750	28	-	4-Wankel	1 R	G	585 x 310 x 300
Austro Engines	IAE 75R	75/7000	33	-	4-Wankel	2 R	G	720 x 530 x 420
Bailey Aviation	Bailey Hornet	28-30	15,5	-	2	2		
Bailey Aviation	V5	20.5/8000	15,2	£ 2 737	4	1	G	-
Bautek	B&S Vanguard 630	38	34	€ 3 390	4	2 V	G	40 x 37 x 30
Better Half	1/2 VW	30	40	-	4	2 P	G	-
Briggs&Stratton	Vanguard V-T. BB 31hp	31/3600	57	\$ 2 200	4	2 V	G	384 x 496 x 725
Briggs&Stratton	Vanguard V-T. BB 35hp	35/3600	57	\$ 2 700	4	2 V	G	384 x 496 x 725
Chongqing Zongshen Aero Eng.	C100	100/5800	60	€ 13 700	4	4		
Chongqing Zongshen Aero Eng.	C115	115/5800	74,5	-	4	4		
Chongqing Zongshen Aero Eng.	C145	145/5800	80	-	4	4		
Chongqing Zongshen Aero Eng.	C20F	27/6500	18,5	-	2	2		
Chongqing Zongshen Aero Eng.	C80	80/58000	58	€ 13	4	4		
CMD Avio	CMD22	118/5000	85	-	4	4		
CMD Avio	GF56	295/2400	220	-	2 Diesel	6		
Compact Radial Engines	MZ100	18/9700	14	\$ 2 250	2	1	G	-
Compact Radial Engines	MZ202	60/5800	40	\$ 5 560	2	2 L	G	-
Compact Radial Engines	MZ301	85/5800	53	\$ 9 130	2	3 L	G	392 x - x 333
Compact Radial Engines	MZ313	30/6250	17	\$ 3 120	2	1	G	301 x 198 x 338
Compact Radial Engines	MZ34	30/6250	19	\$ 2 840	2	1	G	301 x 196 x 359
Continental	CD-135	135	134	-	4 Diesel	4 L	Jet A/A1/Diesel	816x778x636
Continental	CD-155	155	134	-	4 Diesel	4 L	Jet A/A1/Diesel	816x778x636
Continental	CD-230	230/2200	208,7	-	4	4 B	Jet A-JP8	834 x 929 x 750
Continental	CD-265	265/2500	198,8	-	4	4Boxer		
Continental	CD-300	300	-	-	Diesel	6	Jet A, Jet A1	
Continental	IO-360-AF	200/2800	138	-	4	6	Unleaded Aviation Gas	922 x 839 x 665
Continental	O-200AF	95/2750	90,3	-	4	4	Unl. Av. Gas Comp.	666 x 801 x 666
Continental	TSIOF-550-K	315/2500	243,7	-	4	6	100/100LL	999x 1079x 863
Cors-Air	M 25 Y Black Devil	21/7900	16	€ 1 789	2	1	G	240 x 250 x 330
D-Motor	LF26	89/2800	57	€ 12 600	4	4	G	481 x 446 x 369
D-Motor	LF39	130/3000	78,5	-	4	6		649x566x423



Rotax Aircraft Engines / 914



Rotax Aircraft Engines
915 iS A/ iSc A/ iS C24/ iSc C24



Rotax Aircraft Eng. / 912 iS / iSc Sport



Turbotech TP-R90



Lycoming Engines / O-320-B



Continental / IO-360-AF



Chongqing Zongshen Aero Eng.
Manufacturing Co., Ltd / C115



Chongqing Zongshen Aero Eng.
Manufacturing Co., Ltd / C80

Cylindrée (cm3)	Alésage (mm)	Course (mm)	Tx de comp	Refruid.	Allumage	Réducteur	Type	Rapport	Couple maxi (Nm@rpm)	Conso (g/hp/h)	Modèle
2180	92	82	8	Air	DCDI	Direct	-	-	-	20	AeroVee 2.1
1000	71	84	11/1	Liquide	Electronique	Mécanique		2,42/1			AM10
1298	74	75,5	10,1/1	Liquide	Electronique	Mécanique		2,58/1			AM13
1497	75	84,5	9,5/1	Liquide	Electronique	Mécanique		2,58/1			AM15
972	102	60	8,0	Air / Huile	Electronique	Mécanique	Embrayage	1,88, 2,00, 2,14	-	-	AT 972T
1600	80	80	18/1	Air / Liquide	Diesel	Mécanique	Engrenages obliques	1:1,6	206/2200		LMD 416-00R
650			9,6		CDI					0,57lb	650S 120BHP
294	-	-	-	Liquide	CDI	Courroie	Poly-V	1:2,5	35/4500	5-7	XF40
1991	83	92	-	Liquide		Mécanique	Amortisseur intégré	1,69	513/3880	162	AE 300
294	-	-	9	Air / Liquide	DCDI	Mécanique	Engrenages obliques	3,225	53/7500	-	IAE 50R
588	-	-	9,5	Air / Liquide	DCDI	Mécanique	Engrenages obliques	2,96	65/7000	-	IAE 75R
				Air							Bailey Hornet
195	-	-	-	Air / Huile	CDI	Courroie	Poly-V	3,2	-	-	V5
630	76	70	9,6	Air / Huile	Magnéto	Courroie	Poly-V	2,25	-	-	B&S Vanguard 630
920	92	85	8,5	Air	Bobine	Direct	-	-	-	-	1/2 VW
895	86	78	-	Air-Fan	Electronique	Direct	-	-	64/2400	-	Vanguard V-T. BB 31hp
993	86	87	-	Air-Fan	Electronique	Direct	-	-	71/2200	-	Vanguard V-T. BB 35hp
1352	84	61		Air / Liquide	Volant magnétique dble	Mécanique	Engrenages	2,43/1	128/5100		C100
1211	79,5	61,0		Air / Liquide	Volant magnétique dble	Mécanique	Engrenages obliques	2,43/1	140/4900		C115
1417	86	61		Liquide	Double électronique	Mécanique	Taille oblique	2,43/1	189/4900		C145
342	66	55		Air	Volant magnétique dble	Courroie					C20F
1211	79,5	61,0		Air / Liquide	Volant magnétique dble	Mécanique			103/4800		C80
2200	100	70		Air / Huile	Electronique	Mécanique		1:2			CMD22
5600	106	105		Liquide	Diesel	Direct					GF56
98	50	50	-	Air		Courroie	Poly-V	3,64	-	-	MZ100
626	76	69	-	Air-Fan	Double électronique	Mécanique	Engrenages	2.18-3.66	-	-	MZ202
939	76	69	-	Air-Fan	Electronique	Mécanique	Engrenages	2.18-3.66	-	-	MZ301
313	76	69	-	Air	Electronique	Courroie	Poly-V	2.24, 2.34	-	-	MZ313
313	76	69	-	Air	Electronique	Courroie	Poly-V	1.84-2.34	35/4500	-	MZ34
1991	83	92	18/1	Liquide	Diesel	Mécanique	Embrayage	1:1,69	410	15-20	CD-135
1991	83	92	18/1	Liquide	Diesel	Mécanique	Embrayage	1:1,69	473		CD-155
4988	126	100	17:1	Air	Diesel	Direct	-	-	-	-	CD-230
4976	126	100	15/1	Air / Huile	Diesel	Direct	-	-	-	-	CD-265
2987	83	92	15,1/1	Liquide	Diesel	Mécanique		1:1,66	918		CD-300
5899,34	112,8	98,43	7.5:1	Air		Direct	-	-	-	-	IO-360-AF
3293,8	103,12	98,55	7.0:1	Air		Direct	-	-	-	-	O-200AF
9045,66	133,35	107,95	7.5:1	Air	Double électronique	Direct					TSIOF-550-K
173	65	52	11,1	Air	CDI	Courroie	Poly-V	2.2, 2.3, 2.5, 2.6	-	-	M 25 Y Black Devil
2690	103,6	80	8,0	Liquide	Double électronique	Direct	-	-	220/2500	14,0	LF26
3993	103,6	79	8/1	Liquide	Double électronique	Direct			300/2500		LF39

EPA POWER S.R.L.

Via Salvemini, 23 • 28012 CRESSA • ITALIE
Tél : +39 0322 098077
Fax : +39 0322 1979972
epapower@epapower.com
www.epapower.com

EPS

150 West First Street • New Richmond 54017 • Wisconsin • USA
Tél : +1 715-803-4290
info@eps.aero
http://eps.aero

FIREWALL FORWARD

(Firewall Forward Aero Engines Inc) 1033 Green Lake Road • Ontario K0M 1J1 • CANADA
Tél : +1 705 754 9743
sales@firewall.ca
www.firewall.ca

GEIGER MOTOR GMBH

In der Bög 9 • 91330 Eggolsheim • ALLEMAGNE
Tél : +49 09191 320980
info@geiger-gmbh.de
http://www.geiger-gmbh.de

GEN CORPORATION

5652-83 Sasaga, Matsumoto-shi • Nagano-ken 399-0033 • JAPON
Tél : +81 (0)263 / 26 1212
Fax : +81 (0)263 / 26 0757
aviation@gen-corp.jp
www.gen-corp.jp

GOEBLER-HIRTH

(Hirth Engines GmbH) Max-Eyth Strasse 10 • 71726 Benningen • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)7144 / 8551-0
Fax : +49 (0)7144 / 5415
info@hirthengines.com
hirthengines.com

GREAT PLAINS AIRCRAFT

7011 N 160 Avenue • Bennington NE 68007 • USA
Tél : +1 402 / 493 6507
info@greatplainsas.com
www.greatplainsas.com

HAERY

(HAERY Anhui Haery Aviation Power Co. LTD) TechnicalInnovationCenter/F Wandong Road • Xinwu EconomicDevelopmentZ. Wuhu, Anhui • Anhui • CHINE
Tél : +86 0553-7568819
welcome@haerypower.com
http://www.haerypower.com/

HB MOTORS

(HB Motors UG) Hugo- Schmidt - Str. 9 • 99610 Soemmerda • ALLEMAGNE
Tél : +49 03634 692456
http://hbmotoren.de/

HCI

(Heli Aviation Inc) 3461 Dissen Road • New Haven MO 63068 • USA
Tél : +1 573 / 237 3605
andy@hciaviation.com
www.hciaviation.com

HELI TECH

(Heli Tech) Aerodrome Montelimar Ancone-Route de l'Entrée de L'Aérodrome • 26200 Montelimar • FRANCE
Tél : +33 (0)6 36 64 84 13
heli-tech@live.fr
www.heli-tech.fr

HELVENCO AG

Buchmattestrasse 46 - 48 • CH - 3400 Burgdorf • SUISSE
Tél : +41 34 426 66 69
info@helvenco.com
www.helvenco.com/

HERON ENGINES

Markelinou Amianou 6, Kato Polemidia • CY4170 Limassol • Cyprus • GRECE
Tél : +30 6972546994
info@heronengines.com
https://www.heronengines.com/

HEXATRON

(Hexatron Engineering Co Inc.) Box 26896 • Salt Lake City UT 84126-0896 • USA
Tél : +1 801 / 363 8010
webmaster@hexatronengineering.com
www.hexatronengineering.com

HKS AVIATION

(HKS Aviation Co Ltd) 7181 Kitayama, Fujinomiya-shi • Shizuoka-ken 418-0103 • JAPON
Tél : +81 (0)544 / 541781
Fax : +81 (0)544 / 541410
hks_aviation@hks-power.co.jp
www.hks-global.com/en/business/lightsports.html

I.C.P.

(ICP srl) S.P. 16, Km 15,150 • 14022 Castelnuovo Don Bosco(AT) • ITALIE
Tél : +39 011 9927503
info@icp.it
www.icpaviazione.it

JABIRU AIRCRAFT

(Jabiru Aircraft Pty) PO Box 5792 • Bundaberg West 4670 • Queensland • AUSTRALIE
Tél : +61 (0)7 / 4155 1778
info@jabiru.net.au
www.jabiru.net.au

LANITZ AVIATION

Am Ritterschloesschen 20 • 04179 Leipzig • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)341 / 44 23 05 38
Fax : +49 (0)341 / 44 23 05 99
info@oracover.de
www.lanitz-aviation.com

LIMBACH - FLUGMOTOREN

(Limbach - Flugmotoren GmbH amp; Co.KG) Kotthausener Strasse 5 • 53639 Koenigswinter-Sassenberg • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)2244 / 92010
Fax : +49 (0)2244 / 920130
sales@limflug.de
www.limflug.de

LOM PRAHA

Tiskarska 8 • 100 38 Praha 10 • TCHEQUIE
Tél : +420 (0)296 / 505 251
Fax : +420 (0)296 / 505 610
lompraha@lompraha.cz
www.lompraha.cz

LORAVIA

6 route de Stuckange • 57310 Bertrange • FRANCE
Tél : +33 (0)3 82 56 63 71
loravia@wanadoo.fr
www.loravia.com

LSA-ENGINES GMBH

Am Stichkanal 45, • 14167 Berlin • ALLEMAGNE
Tél : +49 030 / 847 287 11
Fax : +49 030 / 847 288 29
http://www.lsa-engines.de

LYCOMING ENGINES

(Lycoming Textron) 652 Oliver Street • PA 17701 Williamsport • USA
Tél : +1 570) 323-6181
www.lycoming.textron.com

M&D FLUGZEUGBAU

(M&D Flugzeugbau GmbH & Co. KG) Streeker Str. 5b • 26446 Friedeburg • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)4465 / 97 87 80
Fax : +49 (0) 44 65 9 78 78 99
info@md-flugzeugbau.de
www.md-flugzeugbau.de

MAE

(Modena Avio Engines) Via Pitagora, 14 • 42048 Rubiera (MO) • ITALIE
Tél : +39 (0)522 / 262691
Fax : +39 (0)522 / 624961
info@modena.avioengines.com
www.modena.avioengines.com

MARCMOTOR

(Marcmotor di Marcolini Gianluca) via dei Velini 293 • 62100 Macerata • ITALIE
Tél : +39 (0)733 / 493158
Fax : +39 (0)733 / 493158
info@marcmotor.com
www.marcmotor.com

MICHAEL PLATZER

Am Rohleiber 20 • 34302 Ellenberg • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)5665 / 2820
Fax : +49 (0)5665 / 2820
www.kiebitzflieger.de

Marque	Modèle	ch (hp@rpm)	Poids (kg)	Prix HT	Cycle	nbre cyl.	Carburant	Encombrement (mm)
DeltaHawk Engines	DH160	160	148	\$ 29 000	2	4 V	D	-
DeltaHawk Engines	DH180	180		\$ 29 000	2	4 V		
DeltaHawk Engines	DH200	200		€ 325 000	2	4 V		
Diesel Air	Dair 100	100/2500	93	£ 12 000	2	2/4	D	698 x 368 x 563
Ecofly GmbH	M160	100/5600	57	€ 10 554	4	3 L	D	-
Ecoyota (JLT Motors)	Ecoyota 100	100	70	€ 10 000	4	3 L	G	550 x 620 x 490
Ecoyota (JLT Motors)	Ecoyota 82	82	70	€ 8 060	4	3 L	G	550 x 620 x 490
Eggenfellner Aircraft	E6-3.0L	240/6500	159	\$ 18 995	4	6 P	G	-
Eggenfellner Aircraft	E6-3.6L	250/6000	159	\$ 25 995	4	6 P	G	-
EPA Power S.R.L.	SA-R917Ti	135		-	4	4		
EPS	Vision 350	350		\$ 100 000	4 Diesel	8 V	Jet A, Diesel	
Firewall Forward	Cam 100	100	103	\$ 7 995	4	4 L	G	570 x 641 x 813
Firewall Forward	Cam 125	125	113	\$ 9 850	4	4 L	G	571 x 635 x 800
Geiger Motor GmbH	A 1-37	50/7500	19	€ 6 900	Wankel	1		
Geiger Motor GmbH	A 2-74	100/7500	31	€ 11 900	Wankel	2		
Geiger Motor GmbH	B 2-200	200	90	-	Wankel	4		
Gen Corporation	Gen 125	10hp/8,400rpm	2,8	-	2	2 P	G	-
Goebler-Hirth	3202E	55/5500	25	€ 7 000	2	2		
Goebler-Hirth	3203E/V	65/6300	31	-	2	2		
Goebler-Hirth	3503 E/V	70/6500	36	-	2	2 L	G	-
Goebler-Hirth	3701 ES/VS	100/6000	45	-	2	3 L	G	490 x 280 x 420
Goebler-Hirth	F23	50/6500	22	€ 4 700	2	2 P	G	355 x 570 x 247
Goebler-Hirth	F33	28/6200	13	€ 2 500	2	1	G	300 x 230 x 380
Goebler-Hirth	H3203Heli	65/6300	31	€ 8 000	2	2	G -Injection	
Great Plains Aircraft	Type 1 2180	100/3400	-	\$ 3 184	4	4 P	G	-
Great Plains Aircraft	VW 1835 FD	65	75	\$ 3 700	4	4 P	G	-
HAERY	Goldeagle	808/4000	515	-	four stroke	8	Diesel, RP-3/RP-5	1155x1109x911
HAERY	Lark	150/4000	98	-	4stroke	4	Diesel rp-3-5	655x680x620
HB Motors	HB-Motor 1400light	40	40kg	-	4 stroke	2	Benzin 91 bleifrei	
HCI	R 180	75/2150	54	\$ 12 000	4	5 E	G	679 x 679 x 686
HCI	R 220	123/2500	75	\$ 16 800	4	7 E	G	679 x 679 x 686
Heli Tech	HT422i	135	35	-	2	4		
Helvenco AG	swissauto250 aero1000	39/10000rpm		-	4stroke	1	4,3	
Heron Engines	GVA-130	130SHP	40	€ 35 000	Turbine			
Hexatron	Hexadyne P 60	60/5750	45	\$ 8 800	4	2 P	G	596 x 406 x 450
HKS Aviation	HKS 700 E	60/6200	55	\$ 8 977	4	2 P	G	610 x 435 x 514
HKS Aviation	HKS 700 T	80/5300	57,5	-	4	2 P	G	-
I.C.P.	M09	115/7000	67	€ 12 000	4	2		

ABRÉVIATIONS

MOTEUR À PISTONS

C	Combustion continue
ch	Puissance, chevaux
cm	Longueur, centimètres
D	Diesel
E	Configuration radiale
G	Essence
J	Jet
g/hp/h	Consommation spécifique grammes par chevaux par heure
h	Puissance, chevaux vapeur
kg	Poids
kW	Puissance, Kilowatts
L	Configuration en ligne
mm	Longueur, millimètres
Nm	Couple, Newton par mètre
O	Configuration des pistons opposée
P	Configuration à plat
Prix HT	Les prix s'entendent hors taxes
R	Rotatif
S	Supercharged
T	Turbocharged
tr/min	Régime tours par minute
V	Configuration en V



Rotec / R 2800



SMA / SR 305-230E



Simonini Racing / Mini 3



Austro Engines AE 300



Red A 03



PBS Velka Bites / Tj 100 Turbine



Limbach - Flugmotoren / L



Jabiru Aircraft / Jabiru 2200

Cylindrée (cm ³)	Alésage (mm)	Course (mm)	Tx de comp	Refruid.	Allumage	Réducteur	Type	Rapport	Couple maxi (Nm@rpm)	Conso (g/hp/h)	Modèle
-	-	-	22	Liquide	Diesel	Direct	-	-	-	165	DH160
				Liquide	Diesel	Direct					DH180
				Liquide	Diesel	Direct					DH200
1810	80	90	18	Liquide	Diesel	Direct	-	-	-	-	Dair 100
698	68	66	9,5	Liquide	Diesel	Courroie	-	-	130/2500	-	M160
998	71	84	10,5	Liquide	Electronique	Courroie	HTD	2,41	116/3300	59	Ecoyota 100
998	71	84	10,5	Liquide	Electronique	Courroie	HTD	2,41	95/3300	71	Ecoyota 82
3000	-	-	-	Liquide	Electronique	Mécanique	Engrenages	2,02	215/4100	-	E6-3.0L
3600	-	-	-	Liquide	Electronique	Mécanique	Engrenages	2,02	240/4300	-	E6-3.6L
				Air / Liquide	Double électronique	Mécanique					SA-R917Ti
4400				Liquide	Diesel	Mécanique					Vision 350
1488	74	87	9,6	Liquide	Electronique	Courroie	Crantées	2,4	-	194	Cam 100
1590	75	85	9,2	Liquide	Electronique	Courroie	Crantées	2,4	-	270	Cam 125
300				Liquide	Electronique	Courroie			46/7500		A 1-37
600				Liquide	Electronique	Mécanique			85/7500		A 2-74
1200				Liquide	Electronique	Mécanique					B 2-200
125	-	-	-	Air	CDI	Direct	-	-	-	-	Gen 125
625	76	69	9,5/1	Air-Fan		Mécanique			71,6/5000		3202E
625	76	69		Air-Fan	Double électronique	Mécanique			73/6000		3203E/V
625	76	69	-	Liquide	DCDI	Mécanique	Engrenages obliques	2.16, 3.65	77,3/6000	-	3503 E/V
939	76	69	-	Liquide	DCDI	Mécanique	Taille oblique	2.16, 2.29, 2.59	120/5500	-	3701 ES/VS
521	72	64	9,5	Air	CDI	Courroie	Poly-V	1.8, 2.2, 2.5	53/6300	-	F23
313	76	69	9,5	Air	Electronique	Courroie	Poly-V	1.8, 2.2, 2.5	32/5800	-	F33
625	76	69		Liquide	Double électronique		Engrenages obliques		73/6000		H3203Heli
2185	92	82	9	Air / Liquide	Bobine	Direct	-	-	-	-	Type 1 2180
1835	92	69	10,5	Air	Magnéto	Direct	-	-	-	-	VW 1835 FD
				Liquide							Goldeagle
											Lark
1400	97,5	94	8/1	Air / Liquide	Magnéto double	Direct	Amortisseur + embrayage		80 N	4-6	HB-Motor 1400light
3080	94	89	7,5	Air	Electronique	Direct	-	-	-	-	R 180
4300	94	89	7,5	Air	Electronique	Direct	-	-	-	-	R 220
1600				Liquide	Double électronique	Mécanique					HT422i
250	75	56,5									swissauto 250 aero 1000
										40	GVA-130
800	92	-	9,0	Air	Electronique	Mécanique	1 étage	2,5	79/4500	-	Hexadyne P 60
680	85	60	11,3	Air / Huile	DCDI	Mécanique	Engrenages obliques	2.58, 3.47	70/5000	7,0	HKS 700 E
709	85	62,5	8,8	Air / Huile	DCDI	Mécanique	Engrenages obliques	-	-	-	HKS 700 T
1225				Liquide	Double électronique	Mécanique	Engrenages obliques	2,95:1			M09

MINARI ENGINE BY PARMAKIT SRL

Strada Antolini, 18/C • 43044 Lemignano di Collecchio (PR) • Parma • ITALIE
Tél : +39 521 303 413
Fax : +39 521 543 379
info@minari-engine.com
http://www.minari-engine.com

MISTRAL ENGINES

(RADIAN ENGINEERING) Av. Du Mont-Blanc 36 • 1196 Gland • SUISSE
Tél : +41 0041 22 909 24 23
b.mury@radian.ch

MTH ENGINES

(MTH Engines GmbH) Fischerstr. 9 • 5163 Mattsee • AUTRICHE
Tél : +43 (0)664 / 303 3098
Fax : +43 (0)2 / 9308562
office@mth-engines.at
www.mth-engines.at

MWFLY

(Mwfly srl) Via Forlanini 76/D • 20024 Garbagnate Milanese (MI) • ITALIE
Tél : +39 (0)2 / 9308562
info@mwfly.it
www.mwfly.it

NST

(NS.T Maschinenbau) Muehlenweg 11 • 14913 Niedergoersdorf • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)176 - 54883768
elam@gmx.de
http://ns-t.de/fliegermeister

PARMA TECHNIK

(Parma Technik sro) Uherskobrodska 962 • 763 26 Luhacovice • TCHEQUIE
Tél : +420 (0)577 / 132 610
Fax : +420 (0)577 / 132 610
info@parmatechnik.cz
www.parmatechnik.cz

PBS VELKA BITES

Vlkovska 279 • 595 12 Velka Bite • TCHEQUIE
Tél : +420 566 822 111
Fax : +420 566 822 135
pbsvb@pbsvb.cz
http://www.pbsvb.com

POLINI

(Polini Motori) VIALE PIAVE 30 • 24022 ALZANO LOMBARDO -bg- • (BG) • ITALIE
Tél : +39 035 / 227 5111
dalila@pp-communication.com
www.polini.com

RADNE

(Radne Motor AB) Box 3035 • 136 03 Haninge • SUEDE
Tél : +46 (0)8 556 506 90
Fax : +46 (0)8 556 506 91
info@radne.se
http://www.radne.se

RAM PERFORMANCE, LTD

5021 Greystone Ave. • Blackstock, 29014 • South Carolina • USA
Tél : +1 803-899-1960
info@ramengines.com
www.ramengines.com

RAVEN REDRIVE

(Raven Redrive Inc.) 1025 Rosewood Avenue, Suite 100 • Boulder CO 80304 • USA
Tél : +1 303 / 440 6234
info@raven-rotor.com
www.raven-rotor.com

RED AIRCRAFT GMBH

Am alten Wehr 23 • D-53518 Adenau • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)26 91 / 9 37 76 - 0
info@red-aircraft.com
red-aircraft.com

RIMA

(Rima, MotorAV) Distrito Industrial Bocaiuva • 39390-000 Minas Gerais • BRÉSIL
Tél : +55 31 2121 4005
crego@motorav.com
www.motorav.com

ROLLS-ROYCE

65 Buckingham Gate • London SW1E 6AT SW1E 6AT • ROYAUME-UNI
Tél : +44 (0)20 7222 9020
Fax : +44 (0)20 7227 9170
richard.wray@rolls-royce.com
www.rolls-royce.com

ROTAX AIRCRAFT ENGINES

(BRP GmbH & Co KG) Rotaxstrasse 1 • 4623 Günskirchen • AUTRICHE
Tél : +43 (0)7246 / 601-0
marketing@rotax.com
www.flyrotax.com/



ROTEC

(Rotec Engineering Pty Ltd) 12/86 Stuart Rd. • Tyabb 3913 • Victoria • AUSTRALIE
Tél : +61 (0)3 / 9587 9530
Technical@RotecAerosport.com
www.rotecradialengines.com

ROTRON

(Rotron Power LTD.) 9 CHALDICOTT BARNES Tokes Line • Semley SP79AW • Dorset • ROYAUME-UNI
Tél : +44 1747 440 510
INFO@ROTRON.CO.UK
http://www.rotronuav.com

SAUER FLUGMOTORENBAU

(Sauer Flugmotorenbau GmbH) Nieder Olmer Strasse 16 • 55270 Ober-Olm • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)6136-89377
info@sauer-flugmotorenbau.de
http://www.sauer-flugmotorenbau.de

SIMONINI RACING

(Simonini Racing SRL) Via per Marino 4303 • 41010 San Dalmazio di Serramazzoni (MO) • ITALIE
Tél : +39 (0)536 / 95 3005
info@simonini-flying.com
www.simonini-flying.com

SMA

(SMA Engines) 10-12 rue Dider Daurat • 18021 Bourges Cedex • FRANCE
Tél : +33 (0)2 46 67 56 12
Fax : +33 (0)2 48 50 01 41
sales@smastr.com
www.smaengines.com

SODEMO MOTEURS

(Sodemo) Technopole BP37 • 58470 MAGNY COURS • FRANCE
Tél : +33 03 86 21 29 20
f.dancona@sodemo.com
http://www.sodemo.com/

SOLO UL-KLEINMOTOREN

(Solo Kleinmotoren) Hegnacherstr. 43 • 70736 Fellbach • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)711 / 513 484
Fax : +49 (0)711 / 519 598
soloaviation@aol.com
www.solo-germany.com

STRATUS

(Stratus 2000 Inc) 5145 SE 3rd St • Corvallis OR 97333 • USA
Tél : +1 541 / 754 4114
Fax : +1 541 / 754 4114
mjt@camano.net
stratus2000.homestead.com

SUPERIOR

(Superior Aviation Group) 621 South Royal Lane, Suite 100 • Coppell TX 75019-3805 • TX • USA
Tél : +1 972-829-4600
sales@superiorairparts.com
http://www.superiorairparts.com

TAKE OFF

(Take Off GmbH) Christinenweg 15 • 59069 Hamm • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)2381 / 50877
Fax : +49 (0)2381 / 52355
info@takeoff-ul.de
www.takeoff-ul.de

TURBOTECH

(Turbotech SAS) Bâtiment 209, Aérodrome de Toussus-Le-Noble, • 78117 Toussus-Le-Noble • FRANCE
contact@turbotech-aero.com
www.turbotech-aero.com

UL POWER

(UL Power Aero Engines) Zonnebeekseweg 379 • B-8900 LEFER • BELGIQUE
Tél : +32 +0032 57 466 120
info@ulpower.com
www.ulpower.com

Marque	Modèle	ch (hp@rpm)	Poids (kg)	Prix HT	Cycle	nbre cyl.	Carburant	Encombrement (mm)
Jabiru Aircraft	Jabiru 2200	85/3300	62,8	€ 8 995	4	4	G	582 x 445 x 536
Jabiru Aircraft	Jabiru 3300	120/3300	83,5	€ 12 084	4	6	G	582 x 445 x 675
Lanitz Aviation	3W-342IB2F TS	32/6500	8,7	-	2	2	G	-
Limbach - Flugmotoren	L 2000 EA	80/3400	73	-	4	4	G	680 x 790 x 400
Limbach - Flugmotoren	L 2400 DF/EFI	100/3000	76	-	4	4 P	G	461 x 788 x 380
Limbach - Flugmotoren	L 2400 DT.X	130/3000	86	-	4	4	G	667 x 792 x 416
Limbach - Flugmotoren	L 275 E	20/7200	7,2	-	2	2 P	G	255 x 400 x 261
Limbach - Flugmotoren	L 550 E	50/7500	16	-	2	4 P	G	300 x 410 x 301
Lom Praha	M 132A/AK	120-140	105	\$ 11 000	4	4 L	G	-
Lom Praha	M 137A/AK	185-210	146/153	\$ 20 270	4	6 L	G	-
Loravia	LOR 75	75/6000	75	€ 81 500	4	3 L	G	-
LSA-Engines GmbH	LSA850-105	105/7250	85	€ 12 850	4 stroke	2	95	562x536x482
LSA-Engines GmbH	LSA850-130	130/7500	85	€ 18 750	4 stroke	2	95	
Lycoming Engines	O-235 LSA	116/2800	98	-	4	4 B	G	737 x 812 x 568
Lycoming Engines	O-320-B	160/2700	128	-	4	4 P	G	-
Lycoming Engines	O-540-A	250/2575	185	-	4	6 P	G	-
M&D Flugzeugbau	MDTJ-42	380	3,2	-	turbine		Jet A1	
MAE	MAE 323	130/4500	82	€ 25 000	4	3 E	G	672 x 660 x 623
MAE	MAE 323 R	150/5500	93	€ 25 000	4	3 E	G	660 x 660 x -
Marcmotor	Ros 200	40/9000	16	€ 2 460	2	2 L	G	410 x 180 x 300
Michael Platzer	Platzer MA 12 P/Nissan	33/5600	54	€ 5 500	4	4 L	G	650 x 550 x 400
Minari Engine by Parmakit Srl	Stratos	50/8000	34	-	2	2		
Mistral Engines	G-200	200/2250	132	€ 46 000	4, rotary	2 R	G	-
Mistral Engines	G-300	300/2250	177	€ 56 000	4, rotary	3 R		
MTH Engines	R 422-CG	105/6500	42	-	2	2	G	-
MWfly	B22D	95/3300	75	-	4	4 B	G	629 x 758 x 427
MWfly	B22L	115/3950	75	€ 14 500	4	4 P	G	629 x 758 x 427
MWfly	B22R	130/4700	79	-	4	4 P	G	629 x 758 x 427
MWfly	B25R	150/4550	79	\$ 21 900	4	4B		640x758x427
NST	BS 650	35/4200	33	-	4	2 V	G	400 x 360 x 280
Parma Technik	Mikron III A	65/2600	70	-	4	4		
Parma Technik	Mikron III B	75/2760	72	-	4	4		
Parma Technik	Mikron III UL	84/2800	70	-	4	4 L	G	-
PBS Velka Bites	TJ 100 Turbine	up to 1200N	59	-	Turbine		Jet A1	485x272
PBS Velka Bites	TP 100	240/2158	59	-	Turbine		Jet A	891x330x383
Polini	Thor 200	29/7400		€ 2 490	2	1	G	
Polini	Thor 250	35/7500		-	2	1		
Radne	Raket 120 ES-RD	14/9000	6,8	€ 916	2	1	G	219 x 234 x 171
RAM Performance ltd	RAM 115A	115 hp / 5200	65	\$ 13 995	4	4		

ABRÉVIATIONS

MOTEUR À PISTONS

C	Combustion continue
ch	Puissance, chevaux
cm	Longueur, centimètres
D	Diesel
E	Configuration radiale
G	Essence
J	Jet
g/hp/h	Consommation spécifique grammes par chevaux par heure
h	Puissance, chevaux vapeur
kg	Poids
kW	Puissance, Kilowatts
L	Configuration en ligne
mm	Longueur, millimètres
Nm	Couple, Newton par mètre
O	Configuration des pistons opposée
P	Configuration à plat
Prix HT	Les prix s'entendent hors taxes
R	Rotatif
S	Supercharged
T	Turbocharged
tr/min	Régime tours par minute
V	Configuration en V



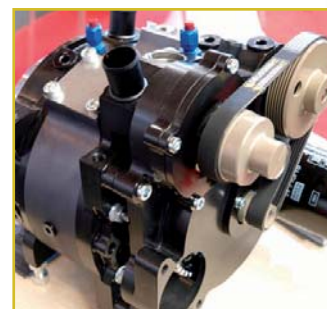
I.C.P. / M09



Goebler-Hirth / 3503 E/V



UL Power / 260 I



Geiger Motor GmbH / A 1-37



Bailey Aviation / V5



Aero-Conversions / AeroVee



UL Power / 520 T



Vittorazi / Easy 100 Plus

Cylindrée (cm3)	Alésage (mm)	Course (mm)	Tx de comp	Refruid.	Allumage	Réducteur	Type	Rapport	Couple maxi (Nm@rpm)	Conso (g/hp/h)	Modèle
2200	98	74	8,1	Air	DCDI	Direct	-	-	210/2500	15	Jabiru 2200
3300	98	74	8,1	Air	DCDI	Direct	-	-	276/2700	26	Jabiru 3300
342	66	50	-	Air	Double électronique	Courroie	Poly-V	-	-	-	3W-342iB2F TS
1994	90	78	8,6	Air	Magnéto	Direct	-	-	-	12,0	L 2000 EA
2424	97	82	9,5	Air / Liquide	Electronique	Direct	-	-	200/3000	22,3	L 2400 DF/EFI
2424	97	82	8	Air / Liquide	Double électronique	Direct	-	-	-	-	L 2400 DT.X
274	66	40	-	Air	CDI	Direct	-	-	22/4750	11,6	L 275 E
548	66	40	-	Air	Magnéto	Direct	-	-	52/6500	21,4	L 550 E
3980	105	115	6,3	Air	Magnéto	Direct	-	-	-	-	M 132A/AK
5970	105	115	6,3	Air	Magnéto	Direct	-	-	-	-	M 137A/AK
998	71	84	10,5	Liquide	Electronique	Courroie	Crantées	2,46/3,72	100/4000	-	LOR 75
850	89	68	9 to 1	Liquide	Electronique	Mécanique	Taille oblique	1:3,33	130/3300	-	LSA850-105
850	89	68	9/1	Liquide	Electronique	Mécanique	Taille oblique	1:3,33	130/3300	-	LSA850-130
3851	-	-	8,1	Air	Double électronique	Direct	-	-	-	-	O-235 LSA
5243	-	-	8,5	Air	Magnéto double	Direct	-	-	-	-	O-320-B
8849	-	-	8,5	Air	Magnéto double	Direct	-	-	-	-	O-540-A
									98000	78	MDTJ-42
2238	100	95	9,0	Liquide	Double électronique	Mécanique	Engrenages	1,91	207/4000	162	MAE 323
2238	100	95	9,0	Liquide	Double électronique	Mécanique	Engrenages	1,91	223/4000	147	MAE 323 R
196	50	50	10,6	Air-Fan	CDI	Mécanique	Engrenages obliques	3,5	-	-	Ros 200
1235	71	78	10,3	Liquide	Magnéto	Courroie	-	2,6	94/3200	200	Platzer MA 12 P/Nissan
388	66	56,8	11:1	Air	Electronique	Courroie	-	1:3,1	-	-	Stratos
2x3x654	-	-	-	Liquide	Double électronique	Mécanique	Intégré	2,82	-	-	G-200
3x3x654	-	-	-	Liquide	Double électronique	Mécanique	Intégré	2,82	-	-	G-300
1339	99	87	12	Liquide	Electronique	Mécanique	Crantées	3,0	197/6000	-	R 422-CG
2203	93	81	10,4	Liquide	Electronique	Direct	-	-	200/3200	-	B22D
2203	93	81	10,4	Liquide	Electronique	Mécanique	Engrenages	1,73	205/3950	173	B22L
2203	93	81	10,4	Liquide	Double électronique	Mécanique	Engrenages	2,14	201/4200	-	B22R
2500	100	81	10.5/1	Liquide	Double électronique	Mécanique	Taille oblique	1:1.958	234/4200	-	B25R
630	76	70	9,0	Air	Magnéto double	Courroie	Poly-V	2,7	55/2800	-	BS 650
2440	90	90		Air	2 magnétos	Direct	-	-	-	-	Mikron III A
2440	90	96		Air	2 magnétos	Direct	-	-	-	-	Mikron III B
2440	90	96	7,0	Air	2 magnétos	Direct	-	-	-	20	Mikron III UL
				Air							Tj 100 Turbine
				Air		Mécanique	2 étages	20,75/1	796(44790)		TP 100
193	64	60	11,4	Air-Fan	Electronique	Mécanique	Engrenages obliques	2,8	-	-	Thor 200
244	72	60	11,5	Liquide	Electronique	Mécanique	Engrenages obliques	2,8	-	-	Thor 250
119	60	42	10,0	Air	Electronique	Courroie	Poly-V	-	-	-	Raket 120 ES-RD
2,1											RAM 115A

VALERIAN DESIGN

Büschlein 14 • 96215 Lichtenfels-Roth •
Oberfranken • ALLEMAGNE
Tél : +49 9576) 1093
Fax : +49 9576) 1008
info@valeriandesign.de
https://valeriandesign.de

VAXELL

(Vaxell sp. z o.o.) ul. Zywiecka 3 • 85-378 85-
378 Bydgoszcz • POLOGNE
Tél : +48 52 583 93 93
Fax : +48 48 52 320 70 41
vaxell@vaxell.com
www.vaxell.com

VENKOJET

Rodina 2 str, Bankya • 1320 Sofia • Sofia •
BULGARIE
Tél : +359 896 66 54 01
Fax : +359 888 97 44 36
venkost@gmail.com

VERNER MOTOR

Vilkyrovce 562 • 788 13 Sumperk • TCHEQUIE
Tél : +420 583 / 211 576
vernermotor@vernermotor.com
www.vernermotor.com

VIKING ENGINES

(Viking Aircraft Engines) 735 S. Airpark Rd.,
Hangar C3 • Edgewater 32132 • FL • USA
Tél : +1 386 566-2616
Info@Vikingaircraftengines.com
http://www.vikingaircraftengines.com

VITTORAZI

(Vittorazi Motors) Via Marche, 1/3/5 • 62010
Morrovalle (MC) • ITALY • ITALIE
Tél : +39 (0)733 / 866585
Fax : +39 (0)733 / 866585
info@vittorazi.com
www.vittorazi.com

WANKEL AG

Bahnhofstr. 79 • 08107 Kirchberg (Sachsen) •
ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)37602 67768 0
Fax : +49 (0)37602 67768 99
mail@wankel-ag.de
www.wankel-ag.de

WARBIRDS-ENGINES

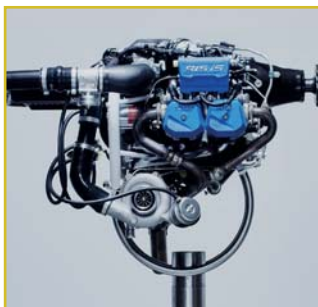
(Warbirds-engines.com Cesky znalecky
institut s.r.o.) Konevova 237 • 130 00 Praha 3 •
TCHEQUIE
Tél : +420 608 740 277
david.horsky@centrum.cz
www.warbirds-engines.com

WESLAKE

The Old Rectory Church Lane • Guesting
Hastings TN35 4HT • ROYAUME-UNI
Tél : +44 1424 813457
info@weslake.eu
http://www.weslake.eu



Rotax Aircraft Engines / 914



Rotax Aircraft Engines
915 iS A / iSc A / iS C24 / iSc C24



Rotax Aircraft Eng. / 912 iS / iSc Sport



Continental / Centurion 4.0



UL Power / 520 T



SMA / SR 305-230E

ABRÉVIATIONS

MOTEUR À PISTONS

C	Combustion continue
ch	Puissance, chevaux
cm	Longueur, centimètres
D	Diesel
E	Configuration radiale
G	Essence
J	Jet
g/hp/h	Consommation spécifique grammes par chevaux par heure
h	Puissance, chevaux vapeur
kg	Poids
kW	Puissance, Kilowatts
L	Configuration en ligne
mm	Longueur, millimètres
Nm	Couple, Newton par mètre
O	Configuration des pistons opposée
P	Configuration à plat
Prix HT	Les prix s'entendent hors taxes
R	Rotatif
S	Supercharged
T	Turbocharged
tr/min	Régime tours par minute
V	Configuration en V

Marque	Modèle	ch (hp@rpm)	Poids (kg)	Prix HT	Cycle	nbre cyl.	Carburant	Encombrement (mm)
Raven Redrive	1000 UL	62/5700	67	\$ 5 495	4	3 L	G	-
Raven Redrive	1300 SVS/Turbo	115/5700	80	\$ 10 950	4 T	4 L	G	-
Raven Redrive	1600 SV	110/5500	97	\$ 8 825	4	4		
RED aircraft GmbH	RED A03	500-550		-	Diesel	12	jet fuel	
Rima	2,6 R	95/2,800		\$ 12 500	4	4		
Rolls-Royce	RR 300 Turbine	240-300	80	-				
Rotax Aircraft Engines	912 iS / iSc Sport	100/5800	63,6	-	4	4	G	
Rotax Aircraft Engines	912 UL / A / F	80/5800	55,4	-	4	4	G	-
Rotax Aircraft Engines	912 ULS / S	100/5800	56,6	-	4	4	G	-
Rotax Aircraft Engines	914 UL / F	115/5800	64	-	4	4	G	-
Rotax Aircraft Engines	915 iS A / iSc A / iS C24 / iSc C24	141/5800	82,2	-	4	4	G	
Rotax Aircraft Engines	916iS/c	160/5800	85,8	-	4	4		
Rotec	R 2800	110/3600	102	-	4	7 E	G	810 x 810 x 640
Rotec	R 3600	150/3600	125	-	4	9	G	850 x 850 x 640
Rotron	RT300	32/7500	14,3	-	Wankel	1		208x250x240
Rotron	RT600	66/7500	23	-	Wankel	2		366x240x308
Sauer Flugmotorenbau	S1800 UL	68/3200	64	-	4	4 B	G	500 x 700 x 380
Sauer Flugmotorenbau	S2100 UL	80/3000	66	€ 8 972	4	4 B	G	500 x 700 x 380
Sauer Flugmotorenbau	S2400 UL	100/3500	75	-	4	4 B	G	500 x 700 x 380
Simonini Racing	Mini 3	34/7000	22	€ 2 260	2	1	G	256 x 375 x 498
Simonini Racing	Victor 1 Super	54/6200	32	€ 4 400	2	1	G	320 x 340 x 350
Simonini Racing	Victor 2	92/6200	52	€ 6 600	2	2 L	G	648 x 410 x 490
Simonini Racing	Victor 2 Super	110/6200	52	€ 7 000	2	2 L	G	648 x 410 x 490
SMA	SR 305-230E	227/2200	207	-	4	4 B	Jet A	820 x 930 x 730
SMA	SR460	330-400	270	-	4	6 B		
Sodemo Moteurs	V2-1,0	102/6500	55	-	4	2		
Sodemo Moteurs	V2-1,2	136		-	4	2		
Solo UL-Kleinmotoren	2625 02i	68/6600	24	-	2	2		
Stratus	Stratus EA 81	100/5400	84	-	4	4 P	G	660 x 533 x 444
Stratus	Stratus EJ-22	180/5900	120	-	4	4 P	9	-
Superior	Gemini Diesel 100	100	72,5	-	2- Diesel	3	Diesel	
Superior	Gemini Diesel 125	125	79,5	-	2-Diesel	3	Diesel	
Superior	XP-360	180	131	-	4	4		
Superior	XP-400	215	141	-	4	4		
Superior	XP320	160	130	-	4	4		

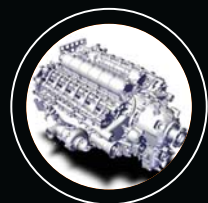
RED A03 – 003
Regular gearbox
non-inverted ops.



RED A03 – 300
No gearbox for
Helicopter, Airship
and generators



RED A03 – 102
Gearbox for
Aerobatic capability



RED A03 V12 Benefits & USPs

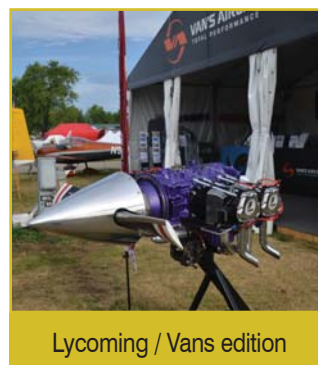
- Designed for Aviation
- Type Certified Diesel Engines
- Parallel & Serial Hybrid / APU Experience
- Best Fuel Efficiency
- Sustainable Aviation Fuel (SAF) approved
- Single Lever Operation
- Redundancy - independent cylinder banks
- Down-Sizing to V8 / V6 / V4 foreseen
- FADEC DAL B - Development inhouse
- Independency
- production 90% inhouse



www.red-aircraft.com

info@red-aircraft.com

Cylindrée (cm3)	Alésage (mm)	Course (mm)	Tx de comp	Refroid.	Allumage	Réducteur	Type	Rapport	Couple maxi (Nm@rpm)	Conso (g/hp/h)	Modèle
993	74	77	-	Liquide	Electronique	Courroie	HTD	2,11	-	94	1000 UL
1300	74	77	-	Liquide	Electronique	Courroie	HTD	2,11	-	80	1300 SVS/Turbo
1590	75	90		Liquide	Electronique	Courroie		2,36			1600 SV
						Mécanique					RED A03
2600	94	94		Air	CDI	Direct					2,6 R
											RR 300 Turbine
1352	84	61		Air / Liquide	Double électronique	Mécanique	Engrenages obliques	2,43	132/5000	16	912 iS / iSc Sport
1211	80	61		Air / Liquide	DCDI	Mécanique	Limiteur de couple	2,27 (2,43)	103/4800	11,0	912 UL / A / F
1352	84	61		Air / Liquide	DCDI	Mécanique	Limiteur de couple	2,43	128/5100	16	912 ULS / S
1211	80	61		Air / Liquide	Double électronique	Mécanique	Limiteur de couple	2,43	144/4900	20	914 UL / F
1352	84	61		Air / Liquide	Double électronique	Mécanique	Engrenages obliques	2,54		26	915 iS A/ iSc A/ iS C24/ iSc C24
1352	84	61		Air / Liquide	Double électronique	Mécanique	Engrenages obliques		193/5800		916iS/c
2800	80	80	-	Air	2 magnétos	Mécanique	Epicycloïdale	1,5	-	-	R 2800
3600	80	80	-	Air	2 magnétos	Mécanique	Epicycloïdale	1,5	-	-	R 3600
			9,6/1	Liquide		Courroie	Crantées				RT300
600			9,6/1	Liquide	Double électronique	Courroie	Crantées				RT600
1835	92	69	8,5	Air	Magnéto	Direct	-	-	16/(2700)		S1800 UL
2135	90	84	8,5	Air	Magnéto	Direct	-	-	210/2700	92	S2100 UL
2332	94	84	7,9	Air	Magnéto	Direct	-	-	230/2700		S2400 UL
270	73	65	10,1	Air	Electronique	Courroie	Poly-V	2,49, 2,57, 2,76	40/6500	2,9	Mini 3
401	80	76	9,5	Liquide	DCDI	Courroie	Poly-V	2,70, 2,80, 3,00	-	6,0	Victor 1 Super
724	80	72	9,5	Liquide	DCDI	Mécanique	Engrenages	2,54-4.00	104/6000	8,0	Victor 2
802	82	76	9,5	Liquide	DCDI	Mécanique	Engrenages	2,54-4.00	102/6200	90	Victor 2 Super
4823	-	-	18	Air / Huile	Diesel	Direct	-	-	-		SR 305-230E
7500				Air / Huile	Diesel	Direct					SR460
992	90	78		Liquide	DCDI	Mécanique					V2-1,0
1200				Liquide	DCDI	Mécanique	Taille oblique				V2-1,2
625	76	69	9,5	Liquide	Double électronique	Courroie					2625 02i
1781	92	67	9,0	Liquide	Electronique	Courroie	HTD	2,2	145/3800	217	Stratus EA 81
2200	96,9	75	9	Liquide	Electronique	Courroie	HTD	2,2	-		Stratus EJ-22
	70	72		Liquide	Diesel	Mécanique	Taille oblique	1,586:1			Gemini Diesel 100
				Liquide	Diesel	Mécanique	Taille oblique				Gemini Diesel 125
360ci			8,5:1	Air		Direct					XP-360
400ci				Air		Direct					XP-400
320ci			8,5:1	Air		Direct					XP320



ABRÉVIATIONS	
MOTEUR À PISTONS	
C	Combustion continue
ch	Puissance, chevaux
cm	Longueur, centimètres
D	Diesel
E	Configuration radiale
G	Essence
J	Jet
g/hp/h	Consommation spécifique grammes par chevaux par heure
h	Puissance, chevaux vapeur
kg	Poids
kW	Puissance, Kilowatts
L	Configuration en ligne
mm	Longueur, millimètres
Nm	Couple, Newton par mètre
O	Configuration des pistons opposée
P	Configuration à plat
Prix HT	Les prix s'entendent hors taxes
R	Rotatif
S	Supercharged
T	Turbocharged
tr/min	Régime tours par minute
V	Configuration en V

Marque	Modèle	ch (hp@rpm)	Poids (kg)	Prix HT	Cycle	nbre cyl.	Carburant	Encombrement (mm)
Take Off	TBM 11	98/7100	74	-	4	2 B	G	-
Take Off	TBM 12	115/7200	73	€ 10 300	4	2 P	G	-
Turbotech	TP-R90	120	64	€ 84 000		Turboprop		
UL Power	UL260i	97/3300	72	€ 12 400	4	4 P	G	543 x 654 x 475
UL Power	UL260iF	100/3000	72,3	€ 12 400	4	4 P	G	543 x 654 x 475
UL Power	UL260iS	107/3300	72,3	-		4		
UL Power	UL350i	118/3300	78,4	-	4	4 B	G	-
UL Power	UL350iS	130/3300	-	-	78,4	4 B		
UL Power	UL390i	140/3300	100	-	4	6		
UL Power	UL390iS	160 hp / 3300	100	-	4	6		
UL Power	UL520i	180/3200	108	-	4	6 B		
UL Power	UL520iS	200/3300	108	-	4	6 B		
UL Power	UL520T	220/2700	122	-	4	6 turbo		
Valerian Design	Espace Reserve			-				
Vaxell	Vaxell 100i	90/3100	79,3	€ 7 800	4	4 B		
Vaxell	Vaxell 60i	60/3200	68,4	€ 5 400	4	4		
Vaxell	Vaxell 80i	76/3100	68,4	€ 7 100	4	4B		
VenkoJet	MPE 750 BR	77/7500	57kg	-	4-stroke	2	unl. Gas 91-980kt	
Verner Motor	Scarlett 3VW	42Hp/2500RPM	33,5	-	4	3	petrol, octane 95	
Verner Motor	Scarlett 5Si	83/2200	-	-	4	5		602x810
Verner Motor	Scarlett 7Hi	117/2300	81	€ 13 800	4-stroke	7		602x780
Verner Motor	Scarlett 7Si	137/2200	-	-	4	7		602x810
Viking Engines	Viking 130	130/5400	100	\$ 10 995	4	4	Mogas	685x610x560
Viking Engines	Viking 170T	180	118	\$ 16 995	4	4	100LL/Mogas	685x610x560
Viking Engines	Viking 90	90/5800	69	\$ 9 995	4	3	Mogas	
Vittorazi	Easy 100 Plus	18/9500	12	€ 1 585	2	1	G	540 x 500 x 212
Wankel AG	LCR - 407 SGti	37/6000	35,0	-	4	1 R	G	481 x 462 x 430
Wankel AG	LCR - 814 TGti	75/6000	46,0	-	4	2 R	G	600 x 462 x 430
Warbirds-engines	ASz-62 IR	1000/2200	591	-	4	9	G-fuel	1328x1328x1380
Weslake	A80	80/2450	72,5	€ 20 000	2 - Diesel	2	Diesel	



ULPOWER

AERO ENGINES

UL350



UL520



UL520T

220HP Aero Engine



97 to 220HP – Direct drive – Air cooled – Fuel injected - Fadec

Made in Belgium
since 2006



www.ULPower.com



info@ULPower.com



Cylindrée (cm3)	Alésage (mm)	Course (mm)	Tx de comp	Refruid.	Allumage	Réducteur	Type	Rapport	Couple maxi (Nm@rpm)	Conso (g/hp/h)	Modèle
1085	101	73	11,5	Air / Huile	Double électronique	Mécanique	Amortisseur+embrayage	3.55, 3.2, 2.8	110/6300		TBM 11
1185	79	59	13,1	Air / Huile	Electronique	Mécanique	Taille oblique	3.5, 1.8, 2.13, 2.58	127/7000		TBM 12
						Mécanique				25-30	TP-R90
2592	106	74	8,16	Air	Double électronique	Direct	-	-	208/2400	190	UL260i
2592	106	74	8,16	Air	Double électronique	Direct	-	-	240/2800	190	UL260iF
2592	105,6	74	9,10/1	Air		Direct			240/2800		UL260iS
3503	105,6	100	8/1	Air	Double électronique	Direct	-	-	305/2400	112	UL350i
3503	105,6	100	8,7/1	Air	Double électronique	Direct			320/2400		UL350iS
3888	106	74	8,2	Air / Huile	Double électronique	Direct			320/2800		UL390i
3900	106	100	9,1/1	Air	Double électronique	Direct			370/2800		UL390iS
5254	105,6	100	8	Air / Huile	Double électronique	Direct			425/2600		UL520i
5254	105,5	100	8,7/1	Air	Double électronique	Direct			465/2800		UL520iS
5254	105,6	100		Air	Double électronique	Direct			585/2300		UL520T
											Espace Reserve
2300				Air / Huile	Electronique	Direct			222/2200		Vaxell 100i
1600				Air / Huile	Electronique	Direct			145/2300		Vaxell 60i
1900				Air / Huile	Electronique	Direct			208/2950		Vaxell 80i
750cm3	85	66	9,6	Liquide	Electronique	Courroie	Poly-V	2,75	8400	6l/h	MPE 750 BR
1582	94	76	1,7	Air					123Nm/2100RPM		Scarlett 3VW
3615	95	102	7,3/1	Air	CDI	Direct			298/1700		Scarlett 5Si
4466	95	90	7,3/1	Air	Electronique	Direct			363/2300		Scarlett 7Hi
5061	95	102	7,3/1	Air	CDI	Direct			445/2200		Scarlett 7Si
1500				Liquide	Electronique	Mécanique	Engrenages obliques	2,33/1		18	Viking 130
1998				Liquide	Electronique	Mécanique	Engrenages obliques			10	Viking 170T
1193	75	90	10.5:1	Liquide	Electronique	Mécanique		2,33/1			Viking 90
98,2	50	50	10,0	Air-Fan	CDI	Courroie	Poly-V	3.8-3.3	-	3,25	Easy 100 Plus
407	-	-	-	Liquide	Double électronique	Courroie	Crantées	3,0	42/4500	-	LCR - 407 SGti
814	-	-	-	Liquide	Double électronique	Courroie	Crantées	3,0	90/4000	-	LCR - 814 TGti
1823 cu. in.	155,5	174,5	6,4	Air	Magnéto	Mécanique	Engrenages	-	-	195	ASZ-62 IR
1332	74,2	77	16,5/1	Liquide	Diesel	Mécanique	Taille oblique	1,57:1	250/1500		A80



MOTEURS ÉLECTRIQUES

ACTIA ELECTROMOBILITY

5 rue Jorge Semprun • 31400 Toulouse • FRANCE
Tél : +33 05 61 17 61 61
Fax : +33 02 37 33 34 35
commercial@actia.fr
electromobility.actia.com

ADVANCED ELECTRIC MACHINES

10-11 Teal Farm Way, Teal Farm Park, • Washington NE38 8BG, • Durham England • ROYAUME-UNI
Tél : +44 0191 4477010
info@advancedelectricmachines.com
advancedelectricmachines.com

ATB

(ATB Austria Antriebstechnik AG) Danube City Road 6 / Top 15a 1220 Vienna • 1220 Vienna • AUTRICHE
Tél : +43 43 1 902 50 0
Fax : +43 43 1 902 50 110
info@atb-motors.com
http://www.atb-motors.com

AXTER AEROSPACE

(AXTER AEROSPACE Light Division) Av. Gregorio Peces Barba, 1 • 28919 Madrid Leganes • ESPAGNE
Tél : +34 654647495
info@axteraerospace.com
www.axteraerospace.com

BAUMUELLER NUERNBERG

(BaumueLLer Nuernberg GmbH) Ostendstr. 80-90 • 90482 Nuernberg • Franken • ALLEMAGNE
Tél : +49 911 5432 0
Fax : +49 911 5432 130
mail@baumueLLer.de
www.baumueLLer.de

BORGWARNER INC.

3850 Hamlin Road • Auburn Hills MI 48326 • USA
Tél : +1 248 754 9200
info-eu@borgwarner.com
www.borgwarner.com

BOSCH GENERAL AVIATION TECHNOLOGY

(Bosch General Aviation Technology GmbH) Goellnergasse 15-17 • A-1030 Wien • AUTRICHE
Tél : +43 (1)79722-4300
Fax : +43 (1)79722-4310
bosch.aviation@bosch.com
http://www.bosch-aviation.com

BRUSA

(BRUSA Elektronik AG) Langaulstrasse 60 • 9470 Buchs • SUISSE
Tél : +41 81 758 19 00
info@brusa.biz
www.brusa.biz

COLLINS AEROSPACE POWER & CONTROLS

One Hamilton Road • Windsor Locks CT CT06096-1000 • USA
Tél : +1 860 654 6000
calvan@rockwellcollins.com
www.collinsaerospace.com

CONTRA ELECTRIC PROPULSION LTD.

1 Chubb Close • Malmesbury SN16 9JW • Wiltshire • ROYAUME-UNI
Tél : +44 01666 825340
info@contraelectric.co.uk
www.contraelectric.com

DENSO EMOTOR

(DENSO Corporation Emotor) 1-1, Showa-cho, Kariya • Aichi 448-8661, • JAPON
Tél : +81 0566-25-5511
Fax : +81 566-24-4779
kaan_aksu@denso-diam.com
www.denso.com

ELECTRIC AIRCRAFT CORP

(Electric Aircraft Corporation) 118 Pine Street, Suite 3 • Cliffside Park NJ 07010 • USA
Tél : +1 561 / 351 1190
randall@electraflyer.com
www.electraflyer.com

EMRAX D.O.O.

Pod hribom 4 • SI-1235 Radomlje • SLOVENIE
Tél : +386 82053850
Fax : +386 017227905
support@emrax.com
http://emrax.com

ENGIRO GMBH

Rathausstr. 10 • 52072 Aachen • ALLEMAGNE
Tél : +49 0241/56816-60
Fax : +49 0241/56816-65
engineering@engiro.de
http://www.engiro.de

EQUIPMAKE

Unit 7, Snetterton Business Park • Snetterton NR16 2JU • Norfolk • ROYAUME-UNI
Tél : +44 01953 661200
enquiries@equipmake.co.uk
equipmake.co.uk

EVOLARIS AVIATION GMBH

(evolaris aviation gmbh / InnoCampus) Dr. Schneider-Strasse 92 • 2560 Nidau • SUISSE
Tél : +41 79 857 27 81
Fax : +41 79 857 27 81
info@evolaris-aviation.ch
http://www.evolaris-aviation.com



Santroll / HTDM



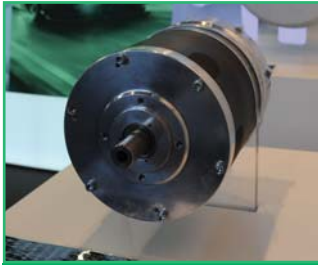
Pipistrel by Textron eAviation E-811

Marque	Modèle	Pmax (kW)	Poids	Prix	Commut ²	Type	Nbre enroulements	Nbre p.
Actia Electromobility	AP-MOT-110KW-250NM	110	55	-	Permanent Magnet	12,000		
Actia Electromobility	AP-MOT-140KW-400NM	140	75	-	Permanent Magnet	12,000		
Actia Electromobility	AP-MOT-160KW-2300NM	160	296	-	Permanent Magnet			
Actia Electromobility	AP-MOT-250KW-3000NM	250	429	-	Permanent Magnet			
Advanced Electric Machines	HDSRM 150TC	50	30	-				
Advanced Electric Machines	HDSRM300	160	80	-				
Advanced Electric Machines	HDSRM300T	160	75	-				
Advanced Electric Machines	HDSRM300X	300	140	-				
ATB	IEC motors	up to 2000		-				
AXTER AEROSPACE	AX-100E Electric Propulsion Sys.			-				
BaumueLLer Nuernberg	PowerMela140	154	147	-				
BaumueLLer Nuernberg	PowerMela50	75	90	-				
BaumueLLer Nuernberg	PowerMela80	88	90	-				
BorgWarner Inc.	HVH250-090-DOM	180	49	-				
BorgWarner Inc.	HVH250-115-DOM	350	57,2	-		10.000		
BorgWarner Inc.	HVH410-075-DOM	105	98	-		5.500		
BorgWarner Inc.	HVH410-150-DOM	110	140	-		5.000		
Bosch General Aviation Tech.	IMG	90		-				
Bosch General Aviation Tech.	SMG 2.1	320		-				
Bosch General Aviation Tech.	SMG 280/290	420	140	-				
Brusa	DTS01-096	150	51	-		13000		
Brusa	DTS01-097	125	52	-		11400		
Brusa	DTSP1	250	51	-		12000		
Brusa	HSM1-10.18.13	180	51	-	brushless	4,900		10
Brusa	HSM1-10.18.22	210	73	-	brushless	4,600		10
Brusa	HSM1-6.17.12	125	51,5	-	brushless	1,200		6
Collins Aerospace Power & Controls	One MW project			-				
Contra Electric Propulsion Ltd.	CRPS	25	95	-				
Denso Emotor	EPU Denso Honeywell	125		-				
Electric Aircraft Corp	Electra 1 /Uls	15	12	\$ 4 200	Brushed	-	-	-
EMRAX d.o.o.	EMRAX 188	52	7	-	brushless		Outrunner	20
EMRAX d.o.o.	EMRAX 208	68	9	-	brushless		Outrunner	20
EMRAX d.o.o.	EMRAX 228	109	12	€ 2 790	brushless		Outrunner	20
EMRAX d.o.o.	EMRAX 268	160-200	20	-	brushless		Outrunner	20
EMRAX d.o.o.	EMRAX 348	170-380	42	-	brushless		Outrunner	20
ENGIRO GmbH	159AH_06020_ABC	34	12	-	brushless	8.000		10
ENGIRO GmbH	205 A_04XXX	8,5-75	20	-	brushless	8000		8
ENGIRO GmbH	205 W_04XXX	8.3-25	25-55	-	brushless			8
ENGIRO GmbH	260 W_08XXX	58-262	68-149	-	brushless	2800-6000		10
ENGIRO GmbH	260 W_20XXX	253-672		-	brushless	4210-6000		
ENGIRO GmbH	370 W_29XXX	292-707		-	brushless	3.900		12
Equipmake	APM120	125	24,5	-		12.000		
Equipmake	APM200	220	57	-		10.000		
evolaris aviation gmbh	EVO220	260	45	-	brushless			
Geiger	HPD 12	15	3,75	-	brushless	2180	Outrunner	
Geiger	HPD16	20	4,7	-	brushless	2.280	Outrunner	

ABRÉVIATIONS

MOTEUR ÉLECTRIQUE

A	Intensité, Ampères
Cple max	Couple maxi
Dim	Dimensions, longueur x largeur x hauteur (mm)
Kt	Constante de couple (Nm/A)
KV	Constante de vitesse (tr/min/V)
Io	Consommation à vide (A)
Nbre enrroul.	Nombre d'enroulements
Nbre p.	Nombre de poles
Poids	réducteur et contrôleur inclus (kg)
Rend.	Meilleur rendement
Rm	Résistance interne (mΩ)
Tens.	Tension nominale (V)
Type réd.	Type de réducteur
Tx réd.	Taux de réduction
Pmax	Puissance maximum (kW)
Pmax cont.	Puissance maxi continue (kW)
V	Tension, volts



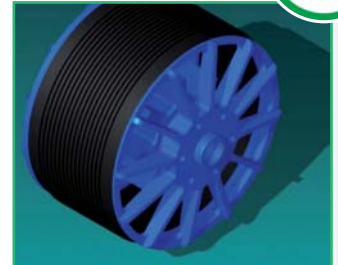
eMosys / Boost-Drive-Speed



Safran / ENGINEUS



YASA Limited / P400



Rotex Electric / REX 50



MGM Compro / REX 90



magniX Technologies Pty Ltd /



Magnax bvba / AXF250-S



H55 / EPS

Dim (L x l x H, mm)	KW (rpm V)	KI. (Nm/A)	Rm (m0)	I ₀ (A)	Rend. (%)	Tens. (V)	Type réd	Tx réd.	Pmax (kW)	couple max (Nm)	Modèle
317*255									65	250	AP-MOT-110KW-250NM
350x315									80	400	AP-MOT-140KW-400NM
									120	2300	AP-MOT-160KW-2300NM
693x512									130	2300	AP-MOT-250KW-3000NM
158x210x277						700			25	100	HDSRM 150TC
386x195x420						700			75	325	HDSRM300
386x200x420						700			75	600	HDSRM300T
425x386x420						700			150	100	HDSRM300X
											IEC motors
											AX-100E Electric PropulsionSystem
						400			140	455	PowerMela140
						695			50	160	PowerMela50
						400			80	250	PowerMela80
277 x 242					95	max700			130	340	HVH250-090-DOM
302 x 242					95	up to 700			135	420	HVH250-115-DOM
252 x 490					95	up to 700			95	1000	HVH410-075-DOM
278 x 490					95	up to 700			90	2000	HVH410-150-DOM
					95	up to 400				400	IMG
					97	up to 800				620	SMG 2.1
					92	650			240	900	SMG 280/290
501 x 325 x 456									80	270	DTS01-096
513 x 383 x 428									80	250	DTS01-097
504 x 328 x304									220	600	DTSP1
256x292x328					95	400			100	390	HSM1-10.18.13
344x292x326					95	400			125	440	HSM1-10.18.22
256x292x328					95	400			70	310	HSM1-6.17.12
									1000		One MW project
						800			150	790	CRPS
											EPU Denso Honeywell
-	-	-	-	-	85	74	Direct	1	-	-	Electra 1 /Uls
77x188x188					98	300	Direct		up to 30	90	EMRAX 188
85x208x208					98	350	Direct	-	up to 41	140	EMRAX 208
86x228x228					98	500	Direct	-	up to 62	230	EMRAX 228
91x268x268					98	650	Direct		up to 107	500	EMRAX 268
107x348x348					98	800	Direct		up to 210	1000	EMRAX 348
182 x 218					90	96			9.6	75	159AH_06020_ABC
220-340 x 250					96	48-140			3-18	95	205 A_04XXX
220-340 x 256					96	48-650			5.3-15	95	205 W_04XXX
330 x 530 x 315					96	96-700			32-135	437	260 W_08XXX
40 x 530 x 315						650-700			130-342	1090	260 W_20XXX
550 x 509 x 440					96	700			182-400	3900	370 W_29XXX
									75	130	APM120
										420	APM200
660x380x380						420	Direct	1	220		EVO220
									12		HPD 12
									16		HPD16



MOTEURS ÉLECTRIQUES



MAGicALL / MAGiDRIVE 150



Geiger / HPD32D

GEIGER

(Geiger Engineering GmbH) Grosse Wiese 4 • 96114 Seigendorf Hirschaid • Oberfranken • ALLEMAGNE
Tél : +49 09545 4415480
Fax : +49 09545 4415478
jgeiger@geigerengineering.de
www.geigerengineering.de

H3X TECHNOLOGIES INC.

1600 Utica Ave S, STE 900 • St Louis Park MN 55416 • USA
info@h3x.tech
www.h3x.tech/

H55

(H55) Route Chandoline 25E • 1950 Sion • SUISSE
Tél : +41 (0)79 821 19 29
contact@h55.ch
www.h55.ch

HACKER BRUSHLESS MOTORS

(Hacker Motor GmbH) Schinderstrassl 32 • 84030 Ergolding • ALLEMAGNE
Tél : +49 871-953628-0
Fax : +49 871-953628-29
shop@hacker-motor-shop.com
www.hacker-motor-shop.com/

INTEGRAL POWERTRAIN LTD

Merlewood Drive Shenley Wood • Milton Keynes MK5 6GR • ROYAUME-UNI
Tél : +44 01908 278600
info@integralp.com
integralp.com

LZ DESIGN D.O.O.

Brod 3D Obrtniska 6g • 1370 LOGATEC • SLOVENIE
Tél : +386 41 449194
info@lzdesign.si
http://www.lzdesign.si/

MAGICALL

(MAGicALL inc) 4550 Calle Alto • Camarillo, CA 93012 • USA
Tél : +1 805) 484-4300
Fax : +1 805) 484-4447
webcontact@magicall.biz
http://www.magicall.biz

MAGNAX BVBA

Evolis 100 • 8500 Kortrijk • BELGIQUE
Tél : +32 499 225 225
Fax : +32 471 783 804
info@magnax.com
www.magnax.com

MAGNETAR PLUS S.L

Carrer d'En Prim 123 • 08911, Badalona • Barcelone • ESPAGNE
Tél : +34 687 673 779
Fax : +34 622 843 708
info@magnetarplus.com
magnetarplus.com

MAGNIX TECHNOLOGIES PTY LTD

3301 Seaway Blvd Suite 130 • Everett WA 98203 • USA
Tél : +1 2063048129
info@magnix.aero
www.magnix.aero

Marque	Modèle	Pmax (kW)	Poids	Prix	Commut ^e	Type	Nbre enroulements	Nbre p.
Geiger	HPD20SD	25	4,7	-	brushless	2.600	Outrunner	
Geiger	HPD32D	40	12	-	brushless	2.280	Outrunner	
Geiger	HPD40D	60	12	-	brushless	2.600	Outrunner	
Geiger	HPD50D	70	16	-	brushless	2.600	Outrunner	
H3X Technologies Inc.	HPDM-250	250	15	-				
H55	EPS	100		-				
Hacker Brushless Motors	Q150-4M-V2	12	2,4	€ 1 754	brushless			28
Integral Powertrain Ltd	CTSM242-01 (HV)	364	30	-		15.000		
Integral Powertrain Ltd	CTSM242-02 (LV)	250	30	-		12.000		
Integral Powertrain Ltd	CTSM242-03 (HP)	400	31,3	-		15.000		
LZ design d.o.o.	FES M100 Front Electric Sustainer	22	7,3	-	brushless		Outrunner	
MAGicALL	MAGiDRIVE 150	150	16-35	-	brushless		Inrunner	
MAGicALL	MAGiDRIVE 300	300	30-60	-	brushless		Inrunner	
MAGicALL	MAGiDRIVE 40			200	brushless	Inrunner		5-10
MAGicALL	MAGiDRIVE 500	500	50-100	-	brushless		Inrunner	
MAGicALL	MAGiDRIVE 6	6	0.70 - 1.5	-	brushless		Inrunner	
MAGicALL	MAGiDRIVE 75	75	9.0 - 19.5	-	brushless		Inrunner	
Magnax bvba	AXF250-S	200		-				
Magnax bvba	AXF250-X	300		-				
Magnax bvba	AXF290	325	25	-	brushless			
MAGNETAR PLUS S.L	CR24-400	55		-		2.450		
magnIX Technologies Pty Ltd	2 MW class			-				
magnIX Technologies Pty Ltd	magni350	350	115	-		2.300		
magnIX Technologies Pty Ltd	magni650	640	200	-	brushless	2.300		
MGM Compro	REB 30	40	8	-	brushless	4.000		
MGM Compro	REB 50	50	12	-		1500-4000		
MGM Compro	REB 60	60	15	-		4.000		
MGM Compro	REB 90	80	22	-	brushless	4.000		
MGM Compro	RET 60	35	7,2	-	brushless	2000-8000		
MGM Compro	REX 30	25	5,2	-	brushless	1500-6000		
MGM Compro	REX 50	35	8	-		1500-6000		
MGM Compro	REX 90	70	17	-	brushless	1500-4000		
Neva Aerospace	Athena A V 1.58	1,2	1,1	-				
Phi-Power AG	Ph 381	200	38	-		6.000		
Phi-Power AG	Ph 382	400	68	-		6.000		
Phi-Power AG	Phi 270	155	20	-		12.000		
Phi-Power AG	Phi 301	160	29	-		9.000		
Pipistrel by Textron eAviation	E-811	57,6	22,7	-		2.500		
Plettenberg Elektromotoren	NOVA 30/50/B4 P70 V2	30	6,5	-		3.600		
Qinetix	A03AC	40	13,5	-	brushless	3.600		
Rolls-Royce Electrical Deuts.	RRP200D		49	-	brushless	1.300	Inrunner	
Rolls-Royce Electrical Deuts.	RRP260D-X		50	-	brushless	1.500	Inrunner	
Rolls-Royce Electrical Deuts.	RRP70D	90	26	-	brushless		Inrunner	
Rotex Electric	REB 20 H	20	8,5	-	brushless	3.000		
Rotex Electric	REB 30	30	8,2	-	brushless	4.000		
Rotex Electric	REB 90	80	23	-	brushless	2.800		
Rotex Electric	RET 60	25	7	-	brushless	4.500		
Rotex Electric	REX 50	28	7,9	-	brushless	7.900		
Rotex Electric	REX 90	60	17	-	brushless	2.200		
Safran	2MW project			-				
Safran	ENGINEus 100 project			-				
Safran	ENGINEus 45	70		-		2.500		
Scylax GmbH	Scylax E10 Motor			-				
SINETON	A30K016		15,8	-	brushless	1800		
Tianjin Santroll Electric	Motor 1	435	78,5	-				
TM4	IPM200-33	15	18	-		6750		
TM4	MV275	205	42	-	brushless	15.000		
TM4	SRI 200	70		-		9000		
TM4	SUMO LD HV1000	240	87	-		4.700		
TM4	SYR300	70		-		9.000		
Turntide Technologies	evo AF125	100	22	-		12.000		
Turntide Technologies	evo AF130	140	30,5	-		8.000		
Turntide Technologies	evo AF140	220	42,5	-		5.000		
Turntide Technologies	evo AF230	280	82	-		8.000		
Turntide Technologies	evo AF240	440	82	-		5.000		
Turntide Technologies	evo AF340	660	122	-		5.000		
Xoar Propeller	Noname			-				
YASA Limited	750 R	200	37	-	brushless	3250	Outrunner	
YASA Limited	P400	160	24	-	brushless	8.000	Outrunner	



Dim (L x l x H, mm)	KW (rpm V)	Kl. (Nm/A)	Rm (m0)	I ₀ (A)	Rend. (%)	Tens. (V)	Type réd	Tx réd.	Pmax (kW)	couple max (Nm)	Modèle
									20		HPD20SD
									32		HPD32D
									40		HPD40D
									50		HPD50D
207x235									200	120	HPDM-250
									80		EPS
80x150x150				6,78		46			10		Q150-4M-V2
						850			222	468	CTSM242-01 (HV)
						850			158	468	CTSM242-02 (LV)
						850			249	520	CTSM242-03 (HP)
100 x 180									20		FES M100 Front Electric Sustainer
140x191 x 381					95				120	1200	MAGiDRIVE 150
152x203 x 483					96	96			240	2400	MAGiDRIVE 300
102x147 x 229					93	93			40	32	MAGiDRIVE 40
178x254 x 610					96				400	5000	MAGiDRIVE 500
58x89x114					91				5	18	MAGiDRIVE 6
114x165 x 292					94				60	500	MAGiDRIVE 75
											AXF250-S
											AXF250-X
D = 290					97					500	AXF290
						400			45		CR24-400
											2 MW class
		1410				500-800			280	1610	magni350
		2820							560	3020	magni650
101 x 267						63-800			30	150	REB 30
127 x 267						600-800			40	200	REB 50
131 x 271						400-800			45	250	REB 60
212 x 270						400-800			70	300	REB 90
123 x 169						up to 800			25	100	RET 60
81 x 216						up to 400			17	70	REX 30
						63-800			25	120	REX 50
203 x 219						400-800			50	200	REX 90
215 x 252						22,4			0,8		Athena A V 1.58
115 x 380									90	640	Ph 381
230 x 380									180	1280	Ph 382
95 x 270									90	240	Phi 270
120 x 300									85	530	Phi 301
268x91									49,2	220	E-811
93x198x198					90	30-140			24	100	NOVA 30/50/B4 P70 V2
77 x gt;194						78				100	A03AC
216x657x657					95	450-850	direct	1	204	1500	RRP200D
					95		direct	1	260	1000	RRP260D-X
						450			70	330	RRP70D
112 x 267						120			8		REB 20 H
101 x 267						120			15		REB 30
212x270x270	7,5					380			30		REB 90
124x169x169	7,5					120			20		RET 60
94 x 216	7,5					120			15		REX 50
203 x 219	7,45					380			25		REX 90
									2000		2MW project
									100		ENGINEUS 100 project
					94				45	250	ENGINEUS 45
									300		Scylax E10 Motor
	1800rpm	160-200					direct		30	200	A30K016
500x500x280						540			20	200	Motor 1
						24-96			8	45	IPM200-33
251 x 377 x 388						450			100	275	MV275
						48-144			20	250	SRI 200
379 x 304 x 316						750			120	1000	SUMO LD HV1000
						144			60	700	SYR300
110x258									59	220	evo AF125
110x300									64	350	evo AF130
110x380									94	600	evo AF140
212x380									128	700	evo AF230
212x380									188	1200	evo AF240
352x380									282	1800	evo AF340
											Noname
92x368x368					95	450	direct		70	790	750 R
80x305x305					96	700			100	370	P400



MOTEURS ÉLECTRIQUES

MGM COMPRO

Ruzova 307 • 76302 Zlin • TCHEQUIE
Tél : +420 777 001 350
info@mgm-compro.com
http://www.mgm-compro.com

NEVA AEROSPACE

(Neva Aerospace Ltd) Sussex Innovation Centre
Falmer • Brighton BN1 9SB • ROYAUME-UNI
Tél : +44 (0) 1273 704788
sales@neva-aero.com
www.neva-aero.com/

PHI-POWER AG

Fabrikstrasse 2 • CH-8330 Pfäffikon • ZH • SUISSE
Tél : +41 44 555 89 67
info@phi-power.com
www.phi-power.com

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

Goriska cesta 50 a • 5270 Ajdovscina • SLOVENIE
Tél : +386 (0)5 / 366 3873
info@pipistrel-aircraft.com
www.pipistrel-aircraft.com/

PLETTENBERG ELEKTROMOTOREN

(Plettenberg Elektromotoren GmbH amp; Co. KG)
Rostocker Str. 30 • D-34225 Baunatal - Großenritte • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0) 56 01 / 97 96-0
Fax : +49 (0) 56 01 / 97 96-11
sales@plettenbergmotors.com
https://plettenbergmotors.com/

QINETIX

(Qinetix GmbH) Mendelssohnstraße 2 • 87700 Memmingen • ALLEMAGNE
Tél : +49 (9)173-3263606
info@qinetix.de, www.qinetix.de

ROLLS-ROYCE ELECTRICAL DEUTSCHLAND

(Rolls-Royce Electrical) Otto-Hahn-Ring 6 • 81739 München • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0) 172 8919196
Fax : +49 (0)173 7273726
www.rolls-royce.com

ROTEX ELECTRIC

Priborska c.ev. 3 • 19900 Praha 9Letnany • TCHEQUIE
Tél : +420 607 954 648
Fax : +420 602 226 197
rotexelectric@gmail.com
www.rotexelectric.eu



SAFRAN

Parc d'activité d'Andromède, 1, rue Louis Blériot • 31702 BLAGNAC Cedex • FRANCE
Tél : +33 (0)5 34 28 20 00
Fax : +33 (0)6 42 81 99 04
technicalsupport.power.sep@safrangroup.com
www.safran-electrical-power.com

SCYLAX GMBH

Am Penzinger Berg 15 • 86899 Landsberg am Lech • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)8191 9619943
Fax : +49 89 552 13 66 29
info@scylax.eu
www.scylax.eu

SINETON

Plecnikova ulica 9 • SI-2000 Maribor • SLOVENIE
Tél : +386 262 02 195
Fax : +386 59 121 909
info@sineton.com
http://www.sineton.com

TIANJIN SANTROLL ELECTRIC TECHNOLOGIE CO LTD

(Santroll Electric Technologie Co LTD) No.1. West 10th rd • Airport Economic Area Tianjin 300308 • CHINA
Phone : +86 22-5821 8688
Fax : +86 22 5821 8616
veason@sanroll.com
http://en.sanroll.cn

TM4

(Dana TM4) 135 J.-A.-Bombardier suite 25 • Boucherville, J4B 8P1 • Québec • CANADA
Tél : +1 450-645-144
Fax : +1 450-645-1864
jeff.cole@dana.com
www.danatm4.com

TURNTIDE TECHNOLOGIES

1295 Forgewood Ave • Sunnyvale CA 94089 • USA
Tél : +1 669-224-4377
Fax : +1 191 497 9000
support@turntide.com
turntide.com

XOAR PROPELLER

713 W. Durate Rd. Unit G #165 • Arcadia, CA 91007 • USA
Tél : +1 626.608.3336
Fax : +1 626.608.3336
info@xoarintl.com
www.xoarintl.com/

YASA LIMITED

(Yasa Motors Limited) 11-14 Mead Road Oxford Industrial Park, Yarnton, • Kidlington OX5 1QU • ROYAUME-UNI
Tél : +44 (0) 1865 952 100
sales@yasa.com
http://www.yasa.com



evolaris aviation gmbh / EVO220



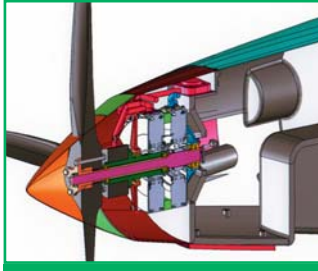
EMRAX d.o.o. / EMRAX 348



Nidec / HAPS



Denso Emotor / EPU Denso Honeywell



Contra Electric Propulsion Ltd. / CRPS



BorgWarner Inc. / HVH410-075-DOM

Moteurs électriques en développement, informations techniques non communiquées.

AEROMARINE LSA

(Aeromarine LSA Consulting) 207 Rosana Dr • Brandon FL 33511 • USA
Tél : +1 262 408 0124
info@aeromarine-lsa.com
http://aeromarine-lsa.com/

AMPAIRE

(AMPAIRE inc) 3507 JACK NORTHROP AVE. • HAWTHORNE, CA 90250 • USA
Tél : +1 (951) 704-8523
info@ampaire.com
www.ampaire.com

AXTER AEROSPACE

(AXTER AEROSPACE Light Division) Av. Gregorio Peces Barba, 1 • 28919 Madrid Leganes • ESPAGNE
Tél : +34 654647495
info@axteraerospace.com
www.axteraerospace.com

COLLINS AEROSPACE AEROSTRUCTURES

850 Lagoon Drive • Chula Vista, CA 91910-2098 • USA
Tél : +1 619 691 4111
Fax : +1 619 691 3030
nacellerepairs@collins.com
www.collinsaerospace.com

DOMEL

Otoki 1, • 4228, Zelezniki • SLOVENIE
Tél : +386 4 51 17 100
Fax : +386 4 51 17 106
info@domel.com
http://www.domel.com

EHANG INC.

Building No.3 of Yixiang Science Park.No.72 • 510700 Huangpu District, Guangzhou Guangdong • Guangdong • CHINE
Tél : +86 020-29028899
service@ehang.com
www.ehang.com

ELECTRIC FLYTRAIN GMBH

Hessstraße 89 • 80797 Munich • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0)179 426 7950
info@electricflytrain.com
www.electricflytrain.com

EUROPEAN SUSTAINABLE PROPULSION ESP

(European Sustainable Propulsion SAS) 9 RUE DES OTAGES • 60500 CHANTILLY • FRANCE
Tél : +33 (0)3 65 96 04 01
contact@eu-sp.fr, http://eu-sp.fr/

JAXA JAPAN AEROSPACE EXPLORATION AGENCY

Ochanomizu sola city, 4-6 • Kandasurugadai, Chiyoda-ku, Tokyo 101-8008 • JAPON
Tél : +81 3-5289-3650
z-jda@ml.jaxa.jp
www.aero.jaxa.jp/spsite/eclair-sp/

JLEM

(JLEM Zhejiang Jinlong Electrical Machinery Stock Co., Ltd) 999, Jinqing Avenue West, • Jinqing -Luqiao • Zhejiang • CHINE
Tél : +86 576-82899777
jinlong@china-jinlong.com
www.china-jinlong.com

JOBY AVIATION

(Joby Aviation, Inc.) 340 Woodpecker Ridge • Santa Cruz, CA 95060 • USA
Tél : +1 831-426-3733
info@jobyaviation.com
www.jobyaviation.com

SCHUEBELER JETS

(Schuebeler Technologies GmbH -Jets) Schulze-Delitzsch Weg 1 • 33175 Bad Lippspringe • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0) 52 52 - 839 84 95
info@schuebeler-tech.de
www.schuebeler-tech.com

SZD

(SZD - Allstar PZL Glider Sp.z o.o.) Ul. Cieszyńska 325 • 43-300 Bielsko-Biala • POLOGNE
Tél : +48 883 008 933
office@szdallstar.com
https://szdallstar.com/

WEG

Av. Prefeito Waldemar Grubba, 3000 • Jaragua do Sul SC • BRESIL
Tél : +55 47 3276 4000
info-br@weg.net
www.weg.net

WEG- AUSTRIA

(WEG - Watt Drive Antriebstechnik GmbH) Wollersdorfer Straße 68 • 2753 Markt Piesting • Niederösterreich • AUTRICHE
Tél : +43 2633 4040
info-at@weg.net
www.weg.net/

XAEROS ZELL AM MOOS

(XAEROS AvioPower GmbH) Erlenweg 3 • 4893 Zell am Moos • AUTRICHE
Tél : +43 676 5695500
info@xaeros.com
www.xaeros.com

INSTITUTS DE RECHERCHE

MOTEURS ELECTRIQUES

AERONAUTICAL ENGINEERING OFFICE

KASAERO HYFLY
(Kasaero Hyfly) Gründels 5 • 88316 Isny • ALLEMAGNE
Tél : +49 (0) 7566 306360
karl.kaeser@kasaero.de
www.kasaero.de



34^e édition

Votre carrière dans *l'aéronautique,* *l'aérien et le spatial*

FORMATION
RECRUTEMENT
CONFÉRENCES

ENTRÉE DU SALON
GRATUITE
INCLUT LA VISITE DU MUSÉE



www.salondesformationsaero.fr





Et les motorisations hybrides ?

Depuis quelque temps, les constructeurs qui avaient annoncé des projets basés sur l'utilisation de l'hydrogène ou de motorisations « full electric » ont fait machine arrière, annonçant l'abandon de leur projet ou un retard significatif dans le développement. Effectivement, une fois que la raison prend le dessus et que l'on se rend compte que les lois de la physique ou de la chimie sont immuables, nombre de projets se sont révélés un peu trop optimistes...

Du coup, les projets qui ont fait le pari d'une transition plus raisonnable reviennent sur le devant de la scène et se révèlent plus crédibles que jamais.

D'ailleurs, dans d'autres domaines, tels que le nautisme, l'hybridation est la solution la plus courante pour arriver à diminuer l'empreinte carbone et les émissions nocives sans attendre l'arrivée de nouvelles évolutions technologiques.



Les constructeurs du secteur nautique ont, depuis maintenant deux ans, adopté en masse les systèmes de propulsion hybrides. L'électrique pur est suffisant pour rentrer et sortir d'un port et pour les manœuvres. Pour la croisière au long cours, c'est l'hybridation qui permet d'économiser le carburant Diesel en allongeant singulièrement la distance franchissable sur un plein.

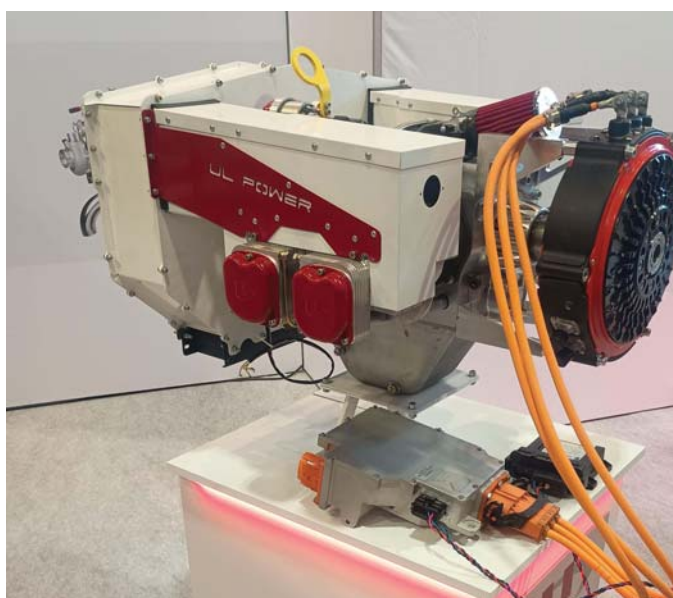
En tête de file, on trouve Voltaero, qui, depuis le début, défend l'idée de marier un moteur conventionnel optimisé pour une faible consommation (Kawasaki fournit le moteur de la moto Ninja, tout en développant un nouveau moteur spécifique) avec un système de propulsion électrique performant. Le moteur thermique fonctionne avec le moteur électrique et un banc de batteries pour la phase de décollage et recharge le banc de batteries pendant la croisière. C'est d'ailleurs la phase de vol qui demande le moins de puissance.

Il y a fort à parier que cette tendance va se développer pendant les années à venir, dans l'attente de batteries plus performantes, capables de stocker une grande densité d'énergies et de se recharger très rapidement en vol. Les blocs moteurs, comme les Rotax ou les moteurs à pistons traditionnels, pourraient être modifiés afin de devenir la pièce maîtresse d'une solution consommant moins de carburants fossiles. La liste des carburants utilisables pourrait alors être

élargie pour inclure l'E85, un mélange composé de 85 % d'éthanol et de 15 % de carburants classiques. Un raccourci vers une décarbonation rapide et immédiate. Plusieurs projets ont suivi la voie tracée par Voltaero.



Jean Botti, le fondateur de Voltaero, a toujours prôné les systèmes hybrides pour équiper les appareils de nouvelle génération. L'hybridation permet d'atteindre les objectifs de décarbonation tout en proposant une solution technique disponible immédiatement. L'abandon de nombre de projets «hydrogène» ou purement électriques semble lui donner raison.



De nombreuses solutions font leur apparition dans le domaine aéronautique. On est maintenant loin du bricolage maison, les constructeurs d'avions, de LSA ou même d'hélicoptères et gyros commencent à s'intéresser sérieusement à la question. Ici, un UL-Power doté d'une hybridation série.



Bien d'autres sociétés se lancent dans la conception de systèmes hybrides. Certaines ne se sont pas encore fait une place au soleil et comptent fermement sur le marché de la construction amateur pour atteindre le succès commercial tant souhaité. On les voit fleurir dans les allées d'Airventure, le grand rassemblement de l'EAA qui a lieu la dernière semaine de juillet, à Oshkosh.



VOUS AUREZ REMARQUÉ QUE LA DESCRIPTION DE CERTAINS AÉRONEFS MENTIONNENT QU'UN ESSAI EN VOL A ÉTÉ RÉALISÉ DANS AVIATION ET PILOTE, FLÜGEL MAGAZIN, OU AOPA PILOT. VOUS TROUVEREZ ICI UN EXEMPLE TIRÉ D'AVIATION ET PILOTE. VOUS POUVEZ CONTACTER CES MAGAZINES POUR VOUS PROCURER L'ESSAI EN VOL QUI VOUS INTÉRESSE.



Pivotal Helix

EXCLUSIF. Cela fait longtemps que l'on nous rabâche les oreilles avec les eVTOL destinés à devenir les rois du transport urbain. Mais si les promesses foisonnent, personne n'avait, en dehors des pilotes d'essais, pris les commandes de ces appareils. Eh bien, Willi Tacke a piloté l'Helix en solo, le premier journaliste à le faire.

L'Helix de Pivotal est un appareil à l'apparence curieuse, très éloignée de tous les standards connus. En le découvrant pour la première fois, on pourrait se demander si la machine a une chance de quitter le sol... Pourtant, elle est bien destinée à être commercialisée. Elle répond à la norme américaine PART-103 qui régit les ultralégers. Le design d'un autre monde cache nombre d'astuces aérodynamiques qui lui permettent d'emporter un pilote solo et d'avoir un contrôle parfait des trajectoires.

Mais, avant de passer à l'essai, je vais essayer de vous présenter cet eVTOL. Si



nous avons déjà souligné son esthétique particulière, ses concepteurs n'ont pas laissé grand-chose au hasard. L'Helix est composé d'un fuselage de 4,26 m de long, l'envergure des deux ailes est aussi de 4,26 m, donc une machine monoplace très compacte.

Au sol, sa position est inusuelle. Le pilote est couché en arrière dans son siège en carbone (sans revêtement, poids oblige) et ne retrouvera une position proche de l'horizontale qu'en vol, après la transition suivant le mode décollage. Autre surprise, pas de train d'atterrissage. Ce sont des

Constitué d'un fuselage et de deux ailes supportant chacune quatre moteurs électriques, l'Helix de pivotal vient se reposer sur des patins situés à leurs bouts. Le pilote est seul à bord et bénéficie d'une assistance informatique permanente.

patins montés sur les ailes avant et arrière qui remplacent les jambes de train habituelles.

À l'intérieur du cockpit, deux manches à balai, un peu comme dans un Cirrus. Ils ne sont pas reliés à un système de commandes par câbles ou par tringlerie rigide. Les commandes sont toutes électriques et communiquent avec l'informatique de bord. Celle-ci est destinée à diminuer la charge de travail du pilote. Il est vrai que commander les élévons et huit moteurs électriques, et gérer le passage du vol vertical au vol horizontal, semble assez difficile à réaliser sans assistance électronique. En fait, on n'utilise qu'un seul manche à la fois, mais le constructeur a pensé aux gauchers. On choisit celui que l'on souhaite utiliser avant le décollage.

Électronique à tous les étages

L'assistance électronique permet également les atterrissages et les décollages automatiques avec maintien de la position en trois dimensions (« hover »). Face au pilote, un écran de bonne taille fournit tous les renseignements nécessaires. Comme évoqué, la machine est propulsée et sustentée par huit moteurs électriques indépendants, chacun d'entre eux disposant de deux batteries elles-mêmes indépendantes. Il ne faut que six moteurs fonctionnant de concert pour qu'elle vole avec ses performances nominales; on peut en « perdre » deux sans conséquence. Les huit offrent une poussée de 435 kg.

Du côté de l'autonomie, comme pour tous les aéronefs électriques actuels, on



reste un peu sur sa faim. On pourra parcourir environ 20 miles, soit 32 km, en conservant une réserve de 20 %. En ce qui concerne les masses admissibles, il est clair qu'il ne s'agit pas d'une machine multiplace avec un emport comparable à celui d'un Cessna ! Le pilote ne devra pas peser plus de 99 kg et le poids total au décollage ne dépassera en aucun cas 263 kg ! À vide, la machine typique pèse 115 kg. Voilà qui explique le fait qu'aux USA, on considère l'Helix comme un ULM, pilotable sans la moindre licence. Dernier point, il est livré en standard avec son parachute balistique.

Premiers pas sur simulateur

Il a fallu se rendre en Californie pour réaliser l'essai en vol exclusif de cette machine. Tout d'abord, parce que le

C'est au simu que l'on apprend à piloter un Helix. Le programme de formation dure plusieurs jours.

Le manche comporte une gâchette, sous l'index, un « chapeau chinois » sur le dessus et des boutons de commandes. Il peut être incliné à gauche et à droite, en avant et en arrière, et mis en torsion sur l'axe vertical. L'effet des commandes change en fonction du mode dans lequel on se trouve. On s'y fait très vite.

constructeur exige que les nouveaux propriétaires suivent un programme de formation draconien qui peut durer jusqu'à dix jours. Avant de pouvoir prendre les commandes, on passe par le simulateur. Il s'agit d'appréhender les systèmes de commandes de vol et de pratiquer toutes les phases de vol avant de s'envoler pour de bon. Pour cela, Pivotal dispose d'un simulateur de haute qualité dans ses locaux de Palo Alto.

Après avoir suivi l'ensemble du programme de formation, nous avons rejoint la base de Byron où allait se dérouler cet essai. J'aurais aimé pouvoir voler immédiatement, mais les températures, très élevées pour la saison (jusqu'à bien plus de 40 °C), nous ont obligés à patienter quelques jours, puis à nous lever aux aurores pour pouvoir voler le plus tôt pos-



sible dans la journée.

Il est à peine six heures du matin et Sabrina, John et moi-même faisons la visite prévol du Helix, le nouveau nom de la machine jusqu'alors nommée Blackfly. Je serai le premier pilote en configuration « client » à voler dessus. Jusqu'alors, ce sont mes deux instructeurs qui ont réalisé tous les vols de démonstration. Une fois que nous avons vérifié l'état de l'appareil et la charge des batteries, il est temps de me glisser à bord.

Le profil de la mission est bien établi. Pour mon premier vol, je vais décoller à la verticale, monter à 100 ft sol ; les GPS et le triple radar vont m'aider à tenir le stationnaire, puis je vais effectuer des changements de cap de 45° de chaque



Au moment de l'atterrissage, on est toujours couché sur le dos, privé de vision vers l'avant, mais on distingue bien sa position par rapport au sol en jetant un coup d'œil sur les côtés. Une caméra donnant un visuel corrigé vers l'avant et affichant les images sur la tablette serait un gros avantage.



côté, puis retrouver ma position initiale. Ensuite, je vais faire descendre la machine doucement vers le sol, une alerte vocale va retentir : « Autoland disponible ». Pour passer à la phase atterrissage en manuel, je vais appuyer sur la gâchette de mon mini-manche pour enclencher le mode atterrissage et venir me poser doucement sur le pad d'envol. Ça y est ! Le premier vol d'un pilote privé à bord d'un eVTOL vient de s'achever !

Cela semble tout simple et, en fait, ça l'est ! Pour piloter la machine, j'agis sur le mini-manche que j'ai choisi. En avançant le manche, j'accélère, en tirant sur le manche, je ralentis. Le roulis est contrôlé comme d'habitude et il n'y a pas de lacet. Et c'est toute la difficulté de son pilotage. En fait, elle n'est pas pilotable sans l'assistance de l'informatique. Le pilote passe du mode décollage au mode stationnaire, puis au vol horizontal avant de s'en retourner en répétant les changements de mode dans l'ordre inverse. Ceux-ci sont réalisés par des combinaisons d'actions sur le mini-manche, sa gâchette et le « chapeau chinois » habituellement réservé au trim. Si c'est un peu déconcertant lors des premières séances de simulateur, cela devient presque une seconde nature après quelques heures.

Différents modes de vol

C'est incroyable à quel point je me sens déjà familier avec ce monoplace lors de ce premier vol. Cependant, j'ai déjà passé

trois journées complètes, soit huit heures par jour, avec deux instructeurs dans le simulateur Helix (HMS). Les ingénieurs ont fait un excellent travail : j'ai le sentiment d'avoir déjà fait ça et que je peux le refaire. Certes, j'ai plus de mille heures de vol en tant que commandant de bord sur des aéronefs très différents, mais rien à voir avec ce que j'ai pu ressentir à bord de l'Helix. C'est vraiment différent du pilotage d'un avion ou d'ultraléger conventionnel.

Et ce parallèle incroyable entre le vol et la simulation n'est pas seulement présent en mode stationnaire. Lorsque j'ai basculé en mode croisière, presque tout était identique à ce que j'avais expérimenté dans le simulateur. Le seul « choc » que j'ai ressenti a été lorsque, après avoir basculé en mode croisière, certains moteurs se sont soudainement arrêtés et l'appareil est devenu beaucoup plus silencieux. Ma première pensée a été : « Ah !!! C'est la panne ! » Un simple regard sur les instruments : vitesse constante de 54 nœuds, altitude 250 constante elle aussi, tous les paramètres des moteurs dans la plage verte, m'a rassuré sur le fait que tout allait bien et que la découverte de cet engin pouvait continuer sans aucun danger.

Il est intéressant de noter que la consommation électrique est immédiatement et nettement inférieure à celle du mode stationnaire. On comprend alors comment le constructeur arrive à l'autonomie annoncée. Le mode décollage au-

En vol croisière, la visibilité est semblable à celle offerte dans les meilleurs avions de chasse ! Le cockpit, plus que dépouillé, est pourtant conçu avec intelligence et la tablette Android présente toutes les informations nécessaires au pilote.



ESSAI EN VOL

La structure est étudiée pour être la plus légère possible. Cette photo, prise sur la chaîne d'assemblage des Helix, révèle certaines astuces utilisées pour gagner, encore, quelques grammes. Ici, pas d'intérieur luxueux, pas de cuir. Pire, même pas de coussin dans le siège!

tomatique permet de limiter la consommation au minimum pour cette phase. La moitié des moteurs utilisés pour la sustentation au décollage en mode stationnaire sont coupés pour la phase croisière. La différence de bruit est alors si drastique que j'ai pu enlever mes écouteurs à réduction de bruit active.

Si la phase de décollage est bien particulière, ne ressemblant à rien de connu – assiette de départ notamment –, en tant que pilote d'avion, de deltaplane et de trike, vous vous sentez immédiatement



chez vous en mode croisière. La vue vers l'avant, vers le haut et sur les côtés est parfaite et la maniabilité en virage est très agile et agréable. Je me sentais tellement à l'aise qu'après seulement quelques minutes, j'aurais souhaité que l'angle de virage maximum ne soit pas limité à 30 degrés.

Les changements de direction, dans ce mode de vol, sont initiés en inclinant le

manche latéralement – ce qui ressemble plus à un contrôle d'ailerons classique – et non en le tournant comme dans le mode stationnaire. En réalité, le triple ordinateur de vol convertit les commandes du manche en une combinaison du mouvement des quatre ailerons et en différenciant le régime des huit moteurs avec leurs hélices à pas fixe. L'ordinateur maintient également l'attitude et la vitesse constante en l'absence d'intervention du pilote.

Lors de mon dernier essai, j'ai rencontré des conditions plus musclées, avec des thermiques accompagnées d'un vent de surface de 10 kt (rafales atteignant 15 kt). Afin de respecter les règles d'exploitation de l'aéronef et le circuit prédéfini pour les eVTOL sur l'aérodrome de Byron, j'ai choisi d'effectuer une approche finale à 90 degrés par rapport au vent comme solution alternative, évitant ainsi un virage à 180 degrés après une approche vent arrière pour atterrir face au vent.

J'ai ralenti l'avion en tirant le manche en arrière et suis passé en mode stationnaire à 130 pieds sol. L'Helix s'est cabré et a adopté une assiette avec un angle d'attaque élevé, tout en conservant une visibilité vers l'avant, les moteurs ont franchement accéléré. Lorsque j'ai atteint la plateforme d'atterrissage à 40 pieds, j'ai arrêté la descente et ramené le joystick en position neutre. La cellule de l'avion était alors très inclinée en arrière, de sorte que tout ce que j'ai pu voir devant moi était le ciel bleu. Mais lorsque j'ai regardé sur le

Les ailes étant facilement démontables, il est possible de stocker son Helix dans une remorque de petite taille. Toutefois, leur montage et démontage ne peuvent s'effectuer seul du fait du poids des batteries et des moteurs. La remorque accueillera également le chargeur de l'appareil.



côté, par-dessus mon épaule, la plateforme d'atterrissage grise apparaissait au sol.

La manche à air montrait clairement un vent soutenu, mais l'eVTOL est resté en position et a maintenu son altitude tout seul. J'ai fait une rotation du manche pour me mettre le nez face au vent, et comme je n'étais pas encore directement au-dessus de la plateforme, j'ai corrigé ma position en m'inclinant vers l'avant et sur le côté. Ce n'est que lorsque j'ai pu voir un de ses coins par-dessus mon épaule droite et gauche que j'ai actionné lentement le « chapeau chinois » du manche en arrière et que je suis descendu à une hauteur de 15 pieds. Lorsque le message « Atterrissage automatique disponible » est apparu, j'ai tiré sur la gâchette et l'atterrissage s'est effectué tout seul. Pendant toute la phase du tour de piste et de l'atterrissage, les trois ordinateurs m'ont assisté et mon rôle a été d'indiquer mes intentions, l'électronique se chargeant du reste.

Mon vol le plus long a duré presque 20 minutes. Ensuite, l'Helix doit être connecté au secteur pour une recharge rapide, ce qui prend environ 25 minutes. Mais comme nous voulions effectuer autant de vols que possible avant qu'il ne fasse trop chaud, un deuxième appareil était prêt pour que je puisse remonter à bord : quel luxe ! Je suis parvenu à terminer l'intégralité de mon programme de vol, y compris les procédures d'urgence et le vol de vérification, en une demi-journée.

Prototype ou série ?

Afin de rendre la machine aussi légère et simple que possible, certains compromis ont été effectués. Le glass cockpit est une simple tablette Android. Et c'est précisément cela qui a causé des problèmes lors de certains de mes vols. Une fois, l'écran a soudainement affiché « USB déconnecté », mais comme nous avions également simulé ce scénario, ainsi que de nombreuses autres erreurs possibles dans le simulateur, aucune panique ne s'est installée et j'ai signalé le « défaut » à mon instructeur par radio. Sa réponse est venue instantanément : « Continue le vol, les valeurs telles que l'altitude, la température et la direction du vent seront transmises par radio. »

L'Helix peut en fait être piloté sans aucun problème, même sans affichage, car la vitesse maximale est limitée, il n'y a pas de décrochage possible, et il maintient automatiquement son altitude tant que vous n'actionnez pas le « chapeau chinois » sur le manche de commande. Revenus au sol, nous nous sommes rendus compte qu'un bête câble USB

s'était déconnecté...

Quelques autres modifications sont prévues, notamment un cockpit plus attrayant visuellement, comprenant également un coussin de siège mince. L'instructeur pourra également prendre le contrôle de l'avion et le faire atterrir à distance. « Techniquement, ce n'est pas un problème », a déclaré le responsable de la formation, Robert Dreer. « De toute façon, nous effectuons la plupart des premiers vols d'essai sans pilote. Les avions sont conçus pour cela et l'instructeur, au sol, dispose de toutes les données sur son écran via la télémétrie. Tous les instructeurs doivent, en plus de leur licence d'instructeur avion, avoir une licence de pilote de drone. »

Est-ce que ça vole vraiment ?

C'était la question la plus souvent posée par mes amis et connaissances lorsque je leur parlais de mes expériences en vol et lorsqu'ils voyaient des vidéos du Helix. Je dois admettre que lorsque j'ai vu la machine pour la première fois, je me suis posé la même question. C'était à Oshkosh en 2018. Comme beaucoup d'autres, je m'étais frotté les yeux. Et après avoir vu les vidéos du vol, surtout du décollage, il était clair pour moi, habitué aux appareils conventionnels, que décoller, couché sur le dos, à bord d'une machine dépendant complètement de l'électronique, c'était hors de question !

Même si l'Helix est fondamentalement différent de tout ce que nous avons connu jusqu'à maintenant, il est difficile de l'aborder sans complexes. La formation de quelques jours, obligatoire, permet de transitionner aussi bien physiquement que mentalement. Une fois formé, on ne pense plus vraiment à ce que l'on a appris à bord des appareils classiques. Le pilotage est différent grâce à l'assistance de l'informatique. Et on finit par accepter le fait que n'importe qui, sans expérience en pilotage aucune, peut voler en conditions réelles après cette formation.

Est-ce une fenêtre sur l'avenir ? Pour voir le marché de ce type de machines, il faudra encore du temps, beaucoup de progrès dans le domaine des capacités batterie et un environnement réglementaire adéquat en Europe. On voit mal les eVTOL proliférer sans que le législateur n'impose la possession d'une licence quelconque, au contraire des USA ! ✈



ESSAI EN VOL

CALIFORNIA DREAMING





Liaoning RX4E quadriplace

ÉLECTRIQUE. Réaliser un essai en vol exclusif est un privilège. Surtout quand la machine est un avion venu de Chine et qu'elle a subi tous les tests de certification. Le RX4E que nous a confié le Liaoning General Aviation Research Institute, est un quadriplace entièrement électrique. Vol découverte autour de Friedrichshafen.

Chaque mois, la rédaction se réunit pour décider des sujets que vous lirez dans les prochains numéros et le plus discuté est l'essai en vol.

Nous aimerions tant vous faire découvrir chaque mois un nouvel avion, comme dans les années quatre-vingt, mais force est de constater que les nouveautés sont très rares. Bien sûr, on peut toujours compter sur Cirrus Aircraft pour annoncer un nouveau millésime de ses SR20 et SR22 – il sort, en général, entre 3 et 5 ans après son prédécesseur – ou sur Textron Aviation, mais c'est alors pour annoncer la mise en place de prises USB dans le C172 de l'année, sans autres changements notables, il faut bien reconnaître que les constructeurs d'avions sont de plus en plus avares en nouveaux modèles. Heureusement, il reste quelques exceptions, tels Tecnam, Diamond Aircraft et Piper. Mais à part ces derniers ? Élixir, sans doute, qui surfe sur la vague d'une production française haut de gamme, et les constructeurs d'ULM qui ont élu domicile dans les pays de l'Est.

Cette année, à Friedrichshafen pour le Salon AERO, nous avons pu voler sur un appareil certifié qu'aucun

autre pilote n'avait encore essayé. Un avion particulier, puisqu'il s'agit du Liaoning RX4E, un quadriplace électrique et certifié par les autorités chinoises.

Même si cet avion, chinois donc, ne présente encore pas d'intérêt pour l'aéroclub français ou qu'il vous sera difficile de l'acheter, nous pensons intéressant de vous parler de l'aviation générale chinoise grâce à cette machine, bien plus excitante qu'il n'y paraît de prime abord.

La Chine, pays aéronautique en perpétuel devenir

Une fois que l'on s'est débarrassé de l'image d'Épinal que l'on a de la Chine, en gros un pays où les ingénieurs sont occupés à copier les produits conçus et réalisés à l'Ouest, on découvre à quel point le pays a investi dans le domaine aéronautique ces dernières années. Oublions les investissements douteux réalisés par des milliardaires fantasques dans des projets hasardeux comme Akoya ou dans des marques établies, mais fragiles, comme Mooney Aircraft, retenons plutôt

L'occasion fait le larron ! Comment résister à la possibilité d'essayer un avion totalement inconnu, innovant, lors du plus gros salon aéronautique européen ? Même s'il faut le concours de toute l'équipe de Liaoning pour le sortir de la terre trop meuble...



des bijoux de l'aviation générale comme Cirrus Aircraft, Continental Aerospace Technologies, Diamond Aircraft, Flight Design, qui sont passés sous pavillon chinois. Et le premier signe qui montre que c'est bien l'ensemble du pays qui s'intéresse à l'aviation générale, c'est que ces investissements ont été réalisés à la fois par des individus enthousiastes, des groupes privés, mais aussi par l'État à travers Aviation Corporation of China (AVIC) qui, au travers de ses filiales, contrôle ainsi la quasi-totalité des projets d'aviation en Chine, ou de COMAC, constructeur d'avions de ligne.

La Chine a donc fait main basse sur bien des constructeurs, des fabricants de moteurs comme Austro Engines et Continental, des fabricants de pièces de rechange comme Superior Air Parts, mais le management de ces entreprises n'a pas été entièrement remplacé, la production n'a pas été délocalisée en Chine ou les acheteurs ne se sont pas vus imposer des fournisseurs chinois.

C'est la raison économique qui guide les investisseurs chinois qui, pragmatiques, visent une rentabilité à terme. Au fil des années, nous avons ainsi constaté que la Chine se pose en acteur majeur de l'aviation générale par ses investissements à l'étranger, visant au succès commercial aux États-Unis et en Europe, et certainement pas pour absorber des technologies occidentales et les rapatrier au pays.



Le Liaoning RX4E

Développé par l'entreprise chinoise Liaoning General Aviation Research Institute, cet avion incarne l'intégration des avancées technologiques de dernière génération et les efforts significatifs réalisés par l'industrie aéronautique mondiale pour diminuer son empreinte carbone.

Une fois que l'on a dit cela, il faut pouvoir le justifier. Qu'est-ce qui rend le RX4E différent des produits annoncés ou survendus depuis quelques mois ? Tout d'abord, il s'agit d'un quadriplace. Quelle grande

Xu Xiaoben, le pilote d'essais maison, a fait ses armes dans l'armée de l'Air chinoise avant de se spécialiser dans les vols de certification. Seul handicap pour voler en Europe, un anglais un peu restreint !

RETROUVEZ TOUS LES ESSAIS EN VOL D'AVIATION ET PILOTE SUR NOTRE SITE WEB



Aviation et Pilote existe depuis plus de 50 années. Nous avons essayé pour vous des centaines d'avions, hélicoptères, planeurs, ULM, auto-gyros. Vous pouvez les retrouver dans notre bibliothèque en ligne sur www.aviation-pilote.com. Vous y trouverez également un tiré à part «20 essais en vol»

N'hésitez pas à nous contacter si vous cherchez l'essai d'un avion en particulier. Même si nous ne l'avons pas testé, AOPA Pilot Magazine ou Flügel Magazin l'ont peut-être essayé !



Assurances

Air Coverage

Hotel d' Enterprise Pierre Blanche - BP 70008 • 01150 Saint Vulbas • FRANCE • Tél : +33 04 27 46 54 00 • Fax : +33 04 74 46 09 14
info@air-assurances.com • www.air-assurances.com

ASCAIR Marine & Aviation

Bahnhofstr. 6 • 82377 Penzberg • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8856-80528-0 • Fax : +49 8856-80528-29
info@ascair.de • www.ascair.de

Parawing Versicherungsservice Koedel & Schoell GbR

Katzenbachstrasse 65 • 70563 Stuttgart • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)711 / 732779 • Fax : +49 (0)711 / 7354379
info@parawing.de • <http://www.parawing.de>

Peschke Versicherungsvermittlung als Versicherungsmakler

(Siegfried Peschke KG) Franziskus-Festing-Str. 1 • 82049 Pullach im Isartal • ALLEMAGNE • Tél : +49 89 7448120 • Fax : +49 89 74481230
info@peschke-muc.de • www.peschke-muc.de

Batteries

ACCU 24

(ACCU-24 Batterien & Systeme GmbH) Untergasse 5 • 63688 Gernern • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)6045-952520 • Fax : +49 (0)6045-952966
info@accu-24.de • www.accu-24.de

aeroakku.com

(aeroakku) Dessauer Str. 6a • 06886 Lutherstadt Wittenberg • Sachsen Anhalt • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 3491 5067979 • Fax : +49 (0) 34925 729191
info@aeroakku.com • www.aeroakku.com

AFC

(AFC Australian Fuel Cells) 14/4 Transport Place • QLD 4214 Molendinar, AUSTRALIE • Tél : +61 7 5597 1533 • Fax : +61 7 5597 1677
admin@australianfuelcells.com.au • <http://australianfuelcells.com.au>

Air Energy

(Air Energy Entwicklungs GmbH & Co. KG) Gewerbehof Brand 78 • 52078 Aachen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)241 / 406785 • Fax : +49 (0)241 / 406785
info@airenergy.de • www.airenergy.de

AXTER AEROSPACE

(AXTER AEROSPACE Light Division) Av. Gregorio Peces Barba, 1 • 28919 Madrid Leganes • ESPAGNE • Tél : +34 654647495 • Fax : +34 654647495
info@axteraerospace.com • www.axteraerospace.com

Bosch General Aviation Technology

(Bosch General Aviation Technology GmbH) Goellnergasse 15-17 • A-1030 Wien • AUTRICHE • Tél : +43 (1)79722-4300 • Fax : +43 (1)79722-4310
bosch.aviation@bosch.com • <http://www.bosch-aviation.com>

bosch-aviation.com

Concorde Battery Corp.

2009 San Bernardino • 91790 West Covina • California • USA • Tél : +1 626-813-1234 • Fax : +1 626-813-1235
pmontbriand@concordebattery.com • www.concordebattery.com

Cummins Inc.

Box 3005, IN 47202-3005 Columbus, • USA • Tél : +1 800-286-6467 • Fax : +1 800-286-6467
katie.zarich@cummins.com • www.cummins.com

Doosan Fuel Cell Co., Ltd.

100, Seokam-ro 7-gil, Iksan-si, Jeollabuk-do • COREE DU SUD • Tél : +82 63 7222001 • Fax : +82 63 7222000
dmi@doosan.com • www.doosanfuelcell.com/

East Penn Manufacturing Co.

95 W State Ave • PA 19522 Lyon • USA • Tél : +1 610-682-6361 • Fax : +1 610) 682-4781
contactus@eastpenn-deka.com • www.east-pennmanufacturing.com

Freudenberg Sealing Technologies

(Freudenberg FST GmbH) HÄflnerweg 2 - 4 • D-69469 Weinheim/Bergstraße • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 6201 - 960-66 66 • Fax : +49 (0) 6201 - 88-66 66
info@fst.com • www.fst.com

Gigavac

(Gigavac - Sensata Technologies,) 6382 Rose Lane • CA 93013, Carpinteria, • USA • Tél : +1 805) 684-8401 • Fax : +1 805) 684-8402
gigacustomerservice@sensata.com • <http://www.gigavac.com/>

HAERY

(HAERY Anhui Haery Aviation Power Co. LTD) Technological Center/F Wandong Road • Xinwu Economic Development Z. Wuhu, Anhui • CHINE • Tél : +86 0553-7568819 • Fax : +86 0553 756 8804
welcome@haerypower.com • www.haerypower.com

Hypoint

(Hypoint Inc) 101 Jefferson Dr. • Ca 94025 Menlo Park • California • USA • Tél : +1 404 826 3656 • Fax : +1
info@hypoint.us • www.hypoint.us

Hyundai Motor Group Fuel Cell Group

(Hyundai Motor Group) 12, Heolleung-ro, Seocho-gu, • Seoul • COREE DU SUD • Tél : +82 2 3464 2063 • Fax : +82
group@hyundai.com • www.hyundaimotorgroup.com

Institut für Fahrzeugbau Wolfsburg der Ostfalia

Kleiststr 26 • 38440 Wolfsburg • ALLEMAGNE • Tél : +49 05331-939-0 • Fax : +49 05331-939-14624
th.gaensicke@ostfalia.de • www.ostfalia.de/cms/de/ffb/

KoKam SolarEdge

(Kokam Engineering SolarEdge) 30-78, 1220beon-gil Gyeongsu-daero • 16201 Jangnang-gu Suwon-si • Gyeonggi-do • COREE DU SUD • Tél : +82 (0)313620-100 • Fax : +82 (0)313620-190
joel@solaredge.com • energystorage.solaredge.com

Liaoning General Aviation Academy

(Liaoning General Aviation Academy (LGA)) Shenyang Aerospace University PO Box 485, No. 37 Daoyi South Avenue, • 110136 Shenbei New Area, Shenyang • CHINE • Tél : +86 (0)24 88 795072 • Fax : +86 (0)24 89 72 8690
rgac@rgac.net.cn • www.rgac.net.cn

Limatex France

15 Chemin de la Crabe • 31300 Toulouse • FRANCE • Tél : +33 (0)5 31 61 88 73 • Fax : +33 (0)5 31 61 88 71
sales@limatex-france.com • www.limatex.energy

MGM Compro

Ruzova 307 • 76302 Zlín • TCHEQUIE • Tél : +420 Tel. : +420 577 001 350 • Fax : +420
info@mgm-compro.com • <http://www.mgm-compro.com>

Montavista Energy Technologies Corporation (Anhui)

No.4 Intelligent Technology Park Phase V, 8213 Fanhua Avenue • Hefei • Anhui • CHINE • Tél : +86 0551-65605506 • Fax : +86
marketing@monvitech.com • www.metabattery.com

Parker Aircraft Wheel & Brake Division

(Parker Aircraft Wheel & Brake Division Parker Aerospace) 1160 Center Road • 44011 Avon • Ohio • USA • Tél : +1 440 937 6211 • Fax : +1 440 937 6416
jbakos@parkes.com • www.parker.com

Pie Aeronefs SA

Rue de la Tannerie 6 • 1315 La Sarraz • SUISSE • Tél : +41 79 179 40 00 • Fax : +41
info@pieaeronefs.ch • www.pieaeronefs.ch

PS-HyTech GmbH

Fürstenforster Str. 49 • 96152 Burghaslach • ALLEMAGNE • Tél : +49 151 5241 3945 • Fax : +49
info@ps-hytech.de • www.ps-hytech.de

Safran

Parc d'activita d'AndromLde, 1, rue Louis Blériot • 31702 BLAGNAC Cedex • FRANCE • Tél : +33 (0)5 34 28 20 00 • Fax : +33 (0)6 42 81 99 04
technicalsupport.power.sep@safrangroup.com • www.safran-electrical-power.com

Solar Edge

1 HaMada St., POB 12001, • 4673335, Herzliya • ISRAEL • Tél : +972 9.957.6620 • Fax : +972
energystorage@solaredge.com • energystorage.solaredge.com/

Wanfeng Auto Wheel

(Wanfeng Auto Wheel CO., LTD.) Xinchang Ind. Park Chenguan Town • 312500 Xinchang Zhejiang • Zhejiang • CHINE • Tél : +86 (0)575-86298339 • Fax : +86 (0)575-86297218
wfwf@wfwf.com • <http://www.wfwf.com/>

WEG

Av. Prefeito Waldemar Grubba, 3000 • Jaraguá do Sul SC • BRESIL • Tél : +55 47 3276 4000 • Fax : +55
info-br@weg.net • www.weg.net

WEG-Austria

(WEG - Watt Drive Antriebstechnik GmbH) Wollersdorfer Straße 68 • 2753 Markt Piesting • Niederösterreich • AUTRICHE • Tél : +43 2633 4040 • Fax : +43
info-at@weg.net • www.weg.net/

Ceinture de securite etc

ACR/ARTEX Products

(ACR Electronics, Inc.) 5757 Ravenswood Road • 33312 Fort Lauderdale • FL • USA • Tél : +1 954 806 3955 • Fax : +1 954 983-5087
James.hunter@acrartex.com • www.acrartex.com

Air Avionics

(Air Avionics Garrecht Avionik GmbH) Wieslocher Str. 38 • 69190 Waldorf • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 6224 98 96 999 • Fax : +49
support@airavionics.aero • www.air-avionics.com

Air-Pol

Olszankowa 52 • 05120 Legionowo • POLOGNE • Tél : +48 22 / 774 0711 • Fax : +48 22 /784 96 40
air-pol@air-pol.com.pl • www.air-pol.com.pl

AmSafe

(AmSafe Aviation) 1043 N. 47th Avenue • AZ 85043 Phoenix • Arizona • USA • Tél : +1 602) 850-2850 • Fax : +1 602) 850-2812
sales-cares@amsafe.com • www.amsafe.com

Apco Aviation

(Apco Aviation Ltd) Chalmish St 7, Industrial Park • 38900 Caesarea • ISRAEL • Tél : +972 (0)4 / 6273727 • Fax : +972 (0)4 / 6273728
apco@apcoaviation.com • www.apcoaviation.com

BRS AEROSPACE

(BRS) 41383 US Highway 1 • NC 28373-8330 Pinebluff • NC • USA • Tél : +1 651-457-7491 • Fax : +1 651-457-8651
sales@brsaerospace.com • <http://www.brsaerospace.com>

COMELLI srl

Strada Montanara, 101/d • 43124 PARMIA • ITALIE • Tél : +39 0521 / 968650 • Fax : +39
giordano@comellisrl.com • <http://www.comellisrl.com>

Finsterwalder-Charly

Pagodenburgstr. 8 • 81247 München • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)89 / 8116528 • Fax : +49 (0)89 / 8144107
office@finsterwalder-charly.de • www.fensterwalder-charly.de

FLARM Technology

(FLARM Technology AG) Industriestrasse 49 • CH-6330 Cham • SUISSE • Tél : +41 41 510 26 60 • Fax : +41
info@flarm.com • <http://flarm.com>

Gadringer-Gurte GmbH

Flugplatz 17 • D-34379 Calden • ALLEMAGNE • Tél : +49 (05674) 921 00 44 • Fax : +49 (05674) 921 00 45

info@gadringer-gurte.de • www.gadringer-gurte.de

Galaxy GRS

(Galaxy Holdings s.r.o.) Trída 1, maje 24 a • 460 07 Liberec 3 • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)48 510 44 92 • Fax : +420 (0)48 510 44 92
info@galaxysky.cz • <http://www.galaxysky.cz/>

HELITE FRANCE

1 rue de la petite fin • 21121 Fontaine les Dijon • FRANCE • Tél : +33 (0)3.80.35.48.26 • Fax : +33 (0)3.80.35.49.74
sales@helite.com • www.helite.com

Icon Aircraft

12511 Beatrice St • CA 90066 Los Angeles • USA • Tél : +1 424 / 201 3505 • Fax : +1
info@iconaircraft.com • www.iconaircraft.com

Junkers Profly France

Aerodrome de Haguenau 18 rue St-Exupery • 67500 Haguenau • FRANCE • Tél : +33 09 81 06 34 56 • Fax : +33 388 935977
junkerspro@bbox.fr • www.junkersprofly.fr

Junkers Profly

(Junkers Profly GmbH) Am Flugplatz 1 • 95326 Kulmbach • Bayern • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)9221 879312 • Fax : +49 (0)9221 879313
info@junkers-profly.de • www.junkers-profly.de

Mars a.s.

Okružni II 239 • 569 43 Jevicko • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)461 353 856 • Fax : +420 (0)461 353 861
mars@marsjev.cz • www.marsjev.cz

SCHROTH Safety Products GmbH

Postfach 2440 • 59714 Arnsberg • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)2932 / 9742-0 • Fax : +49 (0)2932 / 9742-42
germany@schroth.com • <http://www.schroth.com>

Hungaro Copter - Steel Riders

(Steel Riders Hungaro Copter) Kossuth Lajos ut 64 • 3351 Verpelét • HONGRIE • Tél : +36 (0)30-382 83 98 • Fax : +36 (0)36-359 494
info@steelriderskft.hu • www.hungarocopter.hu

Stratos07

(Stratos07 s.r.o.) Na Fojmance 13 • 20 00 Praha 2 • TCHEQUIE • Tél : +420 603 451 619 • Fax : +420 312 658 151
info@stratos07.cz • www.stratos07.cz

USH-Rescue Systems

Vodnaska 2051/11 • 198 00 Praha 9 • TCHEQUIE • Tél : +420 281918828 • Fax : +420 602 307 648
ushsro@seznam.cz • www.ushrescue.com

Fabric for Wings

www.fabricforwings.com

Aeros

5 Post-Volynskaya Street • 03061 Kiev • UKRAINE • Tél : +380 (0)44 / 455 4120 • Fax : +380 (0)44 / 455 4116
aerosint@aerosint.kiev.ua • www.aeros.com.ua

Aircraft Coverings

(Aircraft Coverings Ltd) Henstridge Airfield Hangar 3 • BA8 0TN Somerset • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1963 / 363636 • Fax : +44 (0)1963 / 363094
info@aircraftcoverings.com • www.aircraftcoverings.com

CAVOK Protect Shine

71 chemin de la Croix Bourrue • 42600 Verrieres en Forez • FRANCE • Tél : +33 06 72 54 06 10 • Fax : +33
contact@cavok-france.com • www.cavok-france.com

Consolidated Aircraft Coatings

BOX 3129, • 92519 Riverside, CA • USA • Tél : +1 951) 684-4280 • Fax : +1 800)362-3490
davina.m@conaircraft.com • conaircraft.com/

Diatex

49 RUE JULES GUESDE • 69230 St-Genis-Laval • FRANCE • Tél : +33 (0)4 78 86 85 00 • Fax : +33 (0)4 78 51 26 38
info@diatex.com • <http://www.diatex.com>

Flextek Ltd.

Fabricant a un code QR

AeroBaze - Avion Patrik Sainer



Eisenschmidt



Tost



Beringer



DUC HELICES



Junkers Profly



Weston Grove, Ross-on-Wye • HR9 5LU
Abingdon, • Herefordshire • ROYAUME-UNI • Tél : +44 07593340525 • Fax : +44
flextekuk@gmail.com • flexteplanet.com

Jiujiang Beihai Fiberglass Co., Ltd.
Beihai Industrial Park, 280# Changhong Rd.
• Jiujiang City, • Jiangxi • CHINE • Tél : +86 13923881139 • Fax : +86 18007928831
sales@fiberglassfiber.com • <http://www.fiberglassfiber.com/>

Lanitz Aviation
Am Ritterschloesschen 20 • 04179 Leipzig • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)341 / 44 23 05 38 • Fax : +49 (0)341 / 44 23 05 99
info@oracover.de • www.lanitz-aviation.com

TECHNI SANGLES
13 Rue du Pilat • 42400 Saint Chamond • FRANCE • Tél : +33 4 77 29 29 42 • Fax : +33 4 77 29 16 35
contact@technisangles.fr • www.technisangles.fr

Teknofibra
(Teknofibra - Alessandro Molteni) Via Giuseppe Pozzi 33 • 21020 Casciago • Varese • ITALIE • Tél : +39 332 1691913 • Fax : +39 332 22 03 59
info@teknofibra.it • <http://www.teknofibra.it>

Helices

Ace Aviation
(Ace Aviation Microlight Manufacturer) Kalhatti estate • Outy 643005 Kalatti • Tamil Nadu • INDE • Tél : +91 (0)423 / 225 2131 • Fax : +91 (0)423 / 225 2131
info@aceaviation.co.uk • www.aceaviation.co.uk

AERO Prop YKPAIHA
(AERO company (ukr)) Berdychiv • Ykpaia Zhytomirskaya Oblast • UKRAINE • Tél : +380 050) 829-55-90 • Fax : +380 050) 486-16-07
mail@aerprop.aero • aerprop.aero/

Aerobat
Pol Ind San Miguel, C/ Rio Jalon 7, • 50830 Villanueva de Gallego, Zaragoza • ESPAGNE • Tél : +34 (0)617 772273 • Fax : +34 (0)976 / 180122
infowoodapps@gmail.com • www.aerobat.es

Nimbus
(Air Hor s.r.o.) Tolsteho 1857/10 • 98601 Filakovo • SLOVAQUIE • Tél : +421 (0)47 / 4381136 • Fax : +421 (0)47 / 4381136
info@nimbus-paramotors.com • www.nimbus-paramotors.com

Airmaster Propellers
(Airmaster Propellers Ltd) 20 Harsard Rd, Massey • 0614 Auckland, • NOUVELLE-ZELANDE • Tél : +64 (0)9-833 1794 • Fax : +64 (0)9-833 1796
sales@airmasterpropellers.com • www.airmasterpropellers.com

AVIA PROPELLER
Beranovych 666 • 199 00 Praha 9 • TCHEQUIE • Tél : +420 296 336 530 • Fax : +420 296 336 519
sales@aviapropeller.cz • <http://www.aviapropeller.cz>

Axsport Aviation
9 Brands • 7411 Killarneys Gardens Kapstadt • AFRIQUE DU SUD • Tél : +27 0827807111 • Fax : +27
axsportprops@gmail.com • www.axsportaviation.com/

B - Prop
(Berka Propeller) Velke Svatonovice 74 • 542 35 Velke • TCHEQUIE • Tél : +420 495 264 941 • Fax : +420 723 545 977
roman.berka@centrum.cz • <http://b-prop.hyperlink.cz>

Binder Motorenbau
(Binder Motorenbau GmbH) Alter Frickenhaeuser Weg 15 • D-97645 Ostheim v. d. Rhoen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)9777 - 92 00 • Fax : +49 (0)9777 - 92 01
binder.motorenbau@t-online.de • www.binderflugmotorenbau.de

Bolly

(Bolly Props) Hanger 1 Calvin Grove Airfield • 5120 Virginia • South Australia • AUSTRALIE • Tél : +61 (08) 8380 8396 • Fax : +61 (08) 8380 9083
bolly@bollyaviation.com.au • www.bollyaviation.com.au

Buettner
(Buettner Propeller) Roeseherde 1 • 31683 Obernkirchen • Niedersachsen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)5724 / 3424 • Fax : +49 (0)5724 / 51101
buettner@crazy-plane.de • www.crazy-plane.de

Cadeillan
Mesteriau de Bas La Sabliere • 47310 Lamontjoie • FRANCE • Tél : +33 (0)5 53 95 14 68 • Fax : +33 (0)6 32 45 78 99
helices.cadeillan@wanadoo.fr

Catto Propellers
12370 Aip.Rd.Hangar 156 • CA. 95642 Jackson Jackson Westover Airport • USA • Tél : +1 209-754-3553 • Fax : +1 209-754-3553
info@cattoprops.com • www.cattoprops.com

Competition Aircraft Inc
1562 W 4370 S • UT 84737 Hurricane, • USA • Tél : +1 530 / 268 3048 • Fax : +1 530 / 268 2321
ultra-prop@competitionaircraft.com • <http://www.competitionaircraft.com>

DT Propellers
(DT Propellers SP. Z O.O.) ul. Spółnywca 19 • 16-010 Wasilków • POLOGNE • Tél : +48 +39 346 6307229 • Fax : +48
office@dtpropeller.com • <http://dtpropeller.com/en>

DUC HELICES
Aerodrome de Villefranche-Tarare, 289 avenue Odette & Edouard Durand • 69620 Frontenas • FRANCE • Tél : +33 (0)4 74 72 12 69 • Fax : +33 (0)4 74 72 10 01
contact@duc-helices.com • www.duc-helices.com

E-PROPS - Helices E-Props
(E-PROPS ELECTRAVIA) 195, Route de l'Aviation Aerodrome de Sisteron • 04200 Vauveilhé • FRANCE • Tél : +33 (0)4 92 34 00 00 • Fax : +33 (0)4 92 34 00 00
helices@e-props.fr • www.e-props.fr

Evra Leger
4 av. de la foret d Halatte • 60100 Creil • FRANCE • Tél : +33 (0)3 44 25 50 31 • Fax : +33 (0)3 44 25 90 72
helice.evra@wanadoo.fr • <http://www.helices-evra.com>

FP PROPELLER
(FP PROPELLER srl) Via C. Colombo, 37/E • 44124 Ferrara (FE) • ITALIE • Tél : +39 0532732470 • Fax : +39 3482285973
fppropellersrl@gmail.com • <http://www.fp-propeller.com>

GSC-Systems
8-2440 / 14th Avenue • BC V1T 8C1 Vernon, • British Columbia, • CANADA • Tél : +1 250) 549-3772 • Fax : +1 250) 275-8441
info@ultraflightprops.com • <http://gsc-systems.com/>

GT Propellers
Via Del Commercio 7 • 47838 Riccione • ITALIE • Tél : +39 0541 / 693399 • Fax : +39 0541 / 693331
info@GT-Propellers.com • <http://www.GT-propellers.com>

Hartzell Propeller inc
One Propeller Place • 45356 Piqua • Ohio • USA • Tél : +1 (937) 778-4200 • Fax : +1 (937) 778 4321
techsupport@hartzellprop.com • www.hartzellprop.com

Helix-Carbon
(Helix-Carbon GmbH) Merzbrueck 206 • 52146 Wuerselen • ALLEMAGNE • Tél : +49 02405 40882-0 • Fax : +49 02405 40882-11
info@helix-propeller.de • <http://helix-propeller.de>

Hercules Propellers Ltd
Canal Iron Works, Hope Mills • GL5 2SH London Road, Stroud • Gloucestershire • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0) 1453 885853 • Fax : +44
info@hercprops.com • <http://www.hercprops.com>

Hoffmann Propeller
(Hoffmann GmbH & Co. KG) Kuepferlingstrasse 9 • 83022 Rosenheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8031 / 1878 0 • Fax : +49 (0)8031 / 1878 999
info@hoffmann-prop.com • <http://www.hoffmann-prop.com>

Ivoprop
(Ivoprop Corp) 2615 East 67th St. Unit E • CA 90805 Long Beach, CA • USA • Tél : +1 562 / 602 1451 • Fax : +1 562 / 602 1374
ivoprop@gmail.com • <http://www.ivoprop.com>

Jezow Propeller
(Jezow Gilder Factory) ul. Cieszyńska 321 • 43-300 Bielsko-Biala • POLOGNE • Tél : +48 (0)33 / 829 33 27 • Fax : +48 (0)75 713 21 59
hmyrnarski@szdziejow.com.pl • www.szdziejow.com.pl

Junkers Profly
(Junkers Profly GmbH) Am Flugplatz 1 • 95326 Kulmbach • Bayern • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)9221 879312 • Fax : +49 (0)9221 879313
info@junkers-profily.de • www.junkers-profily.de

Kaspar
(Kaspar a synove - strojirna Kalmar s.r.o.) Nadrazni 76 • 15000 Praha 5 Smichov • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)257 320 139 • Fax : +420 (0)257 322 226
kalmar@kasparaero.cz • <http://kasparaero.cz>

KievProp
19 Tupoleva Str • 04128 Kiev • UKRAINE • Tél : +380 44 / 443 7691 • Fax : +380 44 / 443 7691
Kievprop@i.ua • www.kievprop.com

Kompol
(Kompol SC) Chmielewo 20 by Nasielsk • 06-150 Swierciez • POLOGNE • Tél : +48 604911001 • Fax : +48 603206979
kompoltomek@gmail.com • www.motolotnie.pl

Hurricane-Propeller
(Liaoning Hurricane Co. LTD) No.45, Baifang Road, Zhenxing District • 118000 DandongCity • Liaoning • CHINE • Tél : +86 13841586326 • Fax : +86 1504159878
19ade@163.com

Mccauley
(Mccauley Propeller system) 3 Cessna Blvd • KS 67215 Wichita, • USA • Tél : +1 316 831 4021 • Fax : +1 316-206-8475
sales@mccauleytextron.com • <http://mccauley.txtva.com/>

MT-Propeller
(MT Propeller Entwicklung GmbH) Flugplatzstr. 1 • 94348 Atting • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)9429 / 9409 0 • Fax : +49 (0)9429 / 84 32
sales@mt-propeller.com • www.mt-propeller.com

Neuform Propellers
(Neuform Composites Propellers Lightcruise GmbH) Jurastraße 12 • 72364 Obernheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 171 17696316 • Fax : +49 4671 79 79 122
info@neuform-propellers.com • www.Neuform-Propellers.com

NrProp
Kiew • UKRAINE • Tél : +380 (050) 476 43 02 • Fax : +380 096) 589 02 71
nrprop@ukr.net • nrprop.com

Performance Propellers
(Performance Propellers LLC) 466 Private Road 5832 • 75838 Donie • TX • USA • Tél : +1 (713) 417-2519 • Fax : +1 (713) 417-2519
Frank@PerformancePropellersUSA.com • <http://performancepropellersusa.com/>

Peszke
(Peszke SC) ul. Spoldzielcza 4, • 38-420 Korczyn • POLOGNE • Tél : +48 664 / 990 378 • Fax : +48 664 / 990 393
info@peszke.com • www.peszke.com

Porto Aviation Group - PAG
(Porto Aviation Group SRL) Via Confalonieri, 22 • I-23894 Cremella (LC) • ITALIE • Tél : +39 039 92 12 128 • Fax : +39
info@portoaviationgroup.com • www.portoaviationgroup.com

Powerfin
(Powerfin Inc) 705 South 5300 West Unit 4 - 5 • UT 84737 Hurricane, • USA • Tél : +1 435-627-0942 • Fax : +1 435-627-0942
info@powerfin.com • www.powerfin.com

Prince Aircraft Company
6774 Providence Street • 43571 Whitehouse, • Ohio • USA • Tél : +1 419-877-5557 • Fax : +1 419-877-5564

info@PrinceAircraft.com • <http://princeaircraft.com>

Rospeller-Aero
Vorderer Berg 27 • 73527 Schwaebisch Gmuend • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7171 / 77284 • Fax : +49 (0)7171 / 77284
rospeller@mail.de • www.rospeller-aero.de

Born Propeller
(SC Born Propeller SRL) Cartier Viisoara 40 • 420006 Bistrita • ROUMANIE • Tél : +40 725929988 • Fax : +40 263 / 341276
info@born-propeller.de • www.born-propeller.de

Sensenich Propeller
(Sensenich Wood Propeller Co.) 2008 Wood Court • 33563 Plant City • FL • USA • Tél : +1 813 / 752-3711 • Fax : +1 813 / 752-2818
proposales@sensenich.com • <http://www.sensenich.com/>

STERNA AIRCRAFT LLC.
39442 South Ave, • FL 33542 Zephyrhills, • USA • Tél : +1 909-979-4535 • Fax : +1 909-979-4536
info@SternaAircraft.com • <http://www.sternaaircraft.com>

TL Ultralight
(TL Ultralight sro) Letiste 515, Pouchov • 50341 Hradec Kralove • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)495 211 753 • Fax : +420 (0)495 / 213 378
info@tl-ultralight.cz • www.tl-ultralight.cz

UFO
(U Fly Quiet) 5F, No.459, Yangguang RD • 315175 Songjiacao Gaoqiao, Yinzhou, • Ningbo, China • CHINE • Tél : +86 574-81163417 • Fax : +86 574-87706852
sales@uflyquiet.com • www.uflyquiet.com

Warp Drive
(Warp Drive Inc) 1207 Highway 18 East, Dept ULF • IA 50482 Ventura • USA • Tél : +1 800-833-9357 • Fax : +1 641 / 357 6000
contact@warpdriveinc.com • www.warpdriveinc.com

Whirl Wind Propellers
1800 Joe Crosson Drive, Ste C, • CA 92020 El Cajon • USA • Tél : +1 619) 562-3725 • Fax : +1 619) 562-3725
info@whirlwindpropellers.com • <http://www.whirlwindpropellers.com/>

Windsor propeller
(Windsor propeller LLC) 3219 Monier Circle, • CA 95742, Rancho Cordova, • USA • Tél : +1 916.631.8385 • Fax : +1 916.631.8386
customers@masterairscrew.com • www.masterairscrew.com/

Woodcomp ALES KREMEN
(Woodcomp s.r.o.) Vodolska 4 • 25070 Odolena Voda • TCHEQUIE • Tél : +420 283 971 309 • Fax : +420 283 970 266
info@woodcomp.cz • www.woodcomp.cz

X-C Paramotor
47-2 Song Jeol Dong Hungduk • 361540 Cheongju chungbuk • COREE DU SUD • Tél : +82 43 285 5534 • Fax : +82 43-285-5534
ds3cyt@naver.com • www.x-cparamotor.com

Xoar Propeller
713 W. Durate Rd. Unit G #165 • CA 91007 Arcadia, • USA • Tél : +1 626.608.3336 • Fax : +1 626.608.3336
info@xoarintl.com • www.xoarintl.com/

Chongqing Zongshen Aero Engine Manufacturing Co., Ltd
(Zongshen Aero Engine) Zongshen Industry Zone • Chongqing Banan District • CHINE • Tél : +86 02366376087 • Fax : +86
aero@zsengine.com • zsaengine.com/

Lunettes de vol

ALTITUDE EYEWEAR
PARC NORD LES PLEADES N 25 • 74370 EPAGNY METZ TESSY • FRANCE • Tél : +33 +33(0)3.84.42.25.24 • Fax : +33
webstore@altitude-eyewear.com • www.altitude-eyewear.com

Carl Zeiss Vision GmbH
Turnstrasse 27 • 73430 Aalen • ALLEMAGNE • Tél : +49 07361 598-5000 • Fax : +49 07361 591-480
info.vision.de@zeiss.com • www.zeiss.de

Caruso & Freeland
P.O. BOX 613 • 8212 Neuhausen • SUISSE • Tél : +41 (0)5267 / 24325 • Fax : +41 (0)5267 / 24742
freeland@bluewin.ch • carusofreeland.net

EYEFUL
(EYE DESIGN) 9 RUE AIME COTTON • 01000 BOURG EN BRESSE • RhOne Alpes • FRANCE • Tél : +33 04 74 21 50 92 • Fax : +33 06 70 46 59 05
eyedesign75@aol.com • eyeful.fr/

Map

Warp Drive

Caruso



ACCESSOIRES & SERVICES

AeroBaze - Avion Patrik Sainer

Sudomerska 48/650 • 13000 Praha 3 • TCHE-QUIE • Tél : +420 222 720 960 • Fax : +420 222 720 961
info@aerobaze.cz • www.aerobaze.cz

Air Navigation

(Air Navigation SA) Chemin des Fossaux 10, • 1443 Villars-Champvent • SUISSE • Tél : +41 0794295276 • Fax : +41 support@airnavigation.aero • www.airnavigation.aero/en/

Avioportolano

via Don G. Minzoni 72 • 30034 Mira (Venezia) • ITALIE • Tél : +39 (0)41 / 935549 • Fax : +39 (0)41 / 935549
info@avioportolano.it • www.avioportolano.it

DWD

(Deutscher Wetterdienst DWD) Frankfurter Str. 135 • 63067 Offenbach • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 69 8062 2061 • Fax : +49 (0)69 8062 2014
info@dwd.de • www.dwd.de

DFS Deutsche Flugsicherung

(DFS Deutsche Flugsicherung/Eisenschmidt) Am DFS-Campus 10 • 63225 Langen • ALLEMAGNE • Tél : +49 06103/707-1396 • Fax : +49 06103/707-1396
info@dfs.de • www.dfs.de

Editerra

(Editerra / MARSACO) 91 rue du ConnEtable • 60500 CHANTILLY • FRANCE • Tél : +33 (0)1 45 84 30 84 • Fax : +33
info@editerra.fr • www.editerra.fr

Eisenschmidt

Am Flugplatz 1 • 603329 Egelsbach • ALLEMAGNE • Tél : +49 6103 20596 0 • Fax : +49 6103 20596 59
info@eisenschmidt.aero • www.eisenschmidt.aero

FB AERO

Mazeres • 82110 Cazes Mondenard • FRANCE • Tél : +33 05-63-04-03-96 • Fax : +33 fb@aero.aliceads.fr • www.facebook.com/balades.avion.circuits.touristiques

ForeFlight, LLC

3731 Glen Haven Boulevard • TX 77025 Houston, • USA • Tél : +1 (832) 203-0297 • Fax : +1 team@foreflight.com • foreflight.com

iMAR Navigation GmbH

Im Reihersbruch 3 • 66386 St. Ingbert • ALLEMAGNE • Tél : +49 (6894) 9657-0 • Fax : +49 6894/9657-22
sales@imar-navigation.de • www.imar-navigation.de

Jeppesen.Sanderson

(Jeppesen, a Boeing Company) 55 Inverness Drive East • CO 80112-549 Englewood • USA • Tél : +1 (303) 799-9090 • Fax : +1 303-328-4370
services@jeppesen.com • ww2.jeppesen.com/

Kanardia

(Kanardia d.o.o.) Lopata 24 a • SI-3000 Celje • SLOVENIE • Tél : +386 40 190 951 • Fax : +386 (0)40 360 512
info@kanardia.eu • www.kanardia.eu/

Kep3

Kellerberg 34 • 82266 Inning a. Ammersee • ALLEMAGNE • Tél : +49 8143 9926 444 • Fax : +49 8143 9926 288
info@kep3.com • <https://kep3.com/>

Moving Terrain

(Moving Terrain Air Navigation Systems AG) Sparenberg 1 • 87477 Sulzberg • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8376 9214 11 • Fax : +49 (0)8376 92 14 14
sales@moving-terrain.de • www.moving-terrain.de

Plano2plus

(Plano2plus / Andrea Faber-Quintus) Paffelsbergplatz 9 • 53227 Bonn • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)228 944 994 77 • Fax : +49 (0)228 944 994 78
mail@plano2plus.de • www.plano2plus.de

RocketRoute Limited

Ively Road Farnborough Airport • GU14 6XA Farnborough • Hampshire England • ROYAUME-UNI • Tél : +44 1273 782130 • Fax : +44 2030 041747
support@rocketroute.com • <http://www.rocketroute.com>

ROGERS DATA

Guglgasse 6 3/67 • 1110 Vienna • AUTRICHE • Tél : +43 +43 650 49 49 288 • Fax : +43 office@rogersdata.at • rogersdata.at

Radio

ACK Avionics Technologies

3350 Scott Blvd, Bldg 1502 • CA 95054 Santa Clara, • USA • Tél : +1 (408) 287-8021 • Fax : +1 (408) 971-6879
info@ackavionics.com • www.ackavionics.com

Alphatec

95 rue des Castors • 30700 Uzès • FRANCE • Tél : +33 (0)4 66 03 02 12 • Fax : +33 (0)4 66 22 31 97
info@alphatec.fr • www.alphatec-avionics.com

Astronics

(Astronics MAX-VIZ) 130 Commerce Way • NY 14052 East Aurora, • USA • Tél : +1 716.805.1599 • Fax : +1 514.636.9921
LSINHSales@astronics.com • www.astronics.com

Becker

(Becker Avionics Systems) Baden Airpark B 108 • 77836 Rheinmuenster • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7229 / 305-0 • Fax : +49 (0)7229 / 305217
info@becker-avionics.com • www.becker-avionics.com

Esterline CMC Electronics

600 Dr. Frederik Philips Blvd. • H4M 2S9 Montreal, • Quebec • CANADA • Tél : +1 514 748-3000 • Fax : +1 (514) 748-3139
cmc.sales@cmcelectronics.ca • www.cmcelectronics.ca

Baofeng Electronic Co., Ltd

(Fujian Baofeng Electronic Co., Ltd) Changtu Industrial Zone • 362302 Xiamei Town, Nanan-Quanzhou City • Fujian • CHINE • Tél : +86 595-8675 2889 • Fax : +86 595-86754889
bf@baofengradio.com • <http://www.baofengradio.com>

Funke

(Funke avionics GmbH) Heinz-Strachowitz-Str. 4 • D-86807 Buchloe • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8241 80066-0 • Fax : +49 (0)8241 80066-99
info@funkeavionics.de • www.funkeavionics.de

hytem

(Hytem) 2 bis, rue du Bois Fourgon • VILLECO-NIN 91580 • FRANCE • Tél : +33(1) 60 80 59 00 • Fax : +33(1) 60 80 33 22
hytem@hytem.net • www.hytem.net

Icom France

ZAC, 1 rue Brindejonc des Moulinais, B.P 45804 • 31505 Toulouse Cedex • FRANCE • Tél : +33 05 61 36 03 03 • Fax : +33 05 61 36 03 00
icom@icom-france.com • www.icom-france.com

Icom Inc.

1-1-32 Kamiminami, Hirano-ku, • 547-0003 Osaka • JAPON • Tél : +81 6793-5302 • Fax : +81 6793-0013
sales@icom.co.jp • <https://www.icomjapan.com/>

MicroAvionics

The Office Village Keypoint, Keys Road, • DE55 7FQ, Alfreton • England • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1332 480 252 • Fax : +44 (0)1332 / 882640
info@microavionics.com • www.microavionics.com

TQ Systems

(TQ Systems GmbH) Muehlstraße 2 • 82229 Seefeld • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8153-9308-660 • Fax : +49 (0)8153-9308-7660
info@tq-avionics.com • www.tq-avionics.com

Trig Avionics

Building 4, Heriot Watt Research Park, Riccarton • EH14 4AP Edinburgh Currie • Scotland • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)131 / 449 8810 • Fax : +44
enquiries@trig-avionics.com • www.trig-avionics.com

UFQ

(U Fly Quiet) 5F, No.459, Yangguang RD • 315175 Songjiacao Gaoqiao, Yinzhou, • Ningbo, China • CHINE • Tél : +86 574-81163417 • Fax : +86 574-87706852
sales@uflyquiet.com • www.uflyquiet.com

WAVENET S.L.

Pol. Industrial Requena. nave 79. • 45214 Cedillo del Condado • ESPAGNE • Tél : +34 922 550 8791 • Fax : +34 92 550 8792
wavenet@wavenetradio.com • <http://www.wavenetradio.com/>

WIMO

(WiMo Antennen und Elektronik GmbH) Am Gaexwald 14 • 76863 Herxheim, • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)7276 96680 • Fax : +49 (0)7276 9668-11
info@wimo.com • <http://www.wimo.com>

XCOM Avionics

Factory 14, No 26 Nestor Drive • 4131 Meadowbrook, • Queensland • AUSTRALIE • Tél : +61 (0)7 / 3200 4702 • Fax : +61 (0)7 / 3200 4702
mcoates@mcp.com.au • www.xair.com.au/

Yaesu Musen Co., Ltd.

(Yaesu Musen K.K.) Tenouzu Parkside Building 2-5-8 Higashi • 140-0002 Shinagawa, Tokio • JAPON • Tél : +81 0120-456-220 • Fax : +81

info@yaesu.com • www.yaesu.com/indexVS.cfm

Rotors (Constructeurs)

Airbet

(Airbet Sverveis Aeronaucits, sl.) Carrerada s/n • 08793 Avinyou Nou • Barcelona • ESPAGNE • Tél : +34 938 970 838 • Fax : +34 938 / 992 030
airbet@airbet.net • www.airbet.net

Averso Aviation

Gyros Montellimar-Aerodrome de Montellimar • 26200 Montellimar • FRANCE • Tél : +33 06 87 21 46 31 • Fax : +33 06 17 68 15 31
planetgyros@gmail.com • www.averso-aviation.com

DOC HELICES

Aerodrome de Villefranche-Tarare. 289 avenue Odette & Edouard Durand • 69620 Frontenas • FRANCE • Tél : +33 (0)4 74 72 12 69 • Fax : +33 (0)4 74 72 10 01
contact@duc-helices.com • www.duc-helices.com

E-PROPS - Helices E-Props

(E-PROPS ELECTRAVIA) 195, Route de l'Aviation Aerodrome de Sisteron • 04200 Vaumelilh • FRANCE • Tél : +33 (0)4 92 34 00 00 • Fax : +33 (0)4 92 34 00 00
helices@e-props.fr • www.e-props.fr

Gemfan

Room 1507 Buidlings E.655 Xueyhi Road • Ningbo Yinzhou District • CHINE • Tél : +86 0574-88121769 • Fax : +86
GM@GEMFANHOBBY.COM • www.gemfan-hobby.com

Gyro Technic, Inc.

490th Street 31196 • MN 56050 Kasota, • USA • Tél : +1 507-243-3991 • Fax : +1 507-243-3998
sales@gyrotechnic.com • www.gyrotechnic.com

Helix-Carbon

(Helix-Carbon GmbH) Merzbrueck 206 • 52146 Wuerselen • ALLEMAGNE • Tél : +49 02405 40882-0 • Fax : +49 02405 40882-11
info@helix-propeller.de • <http://helix-propeller.de>

Hoffmann Propeller

(Hoffmann GmbH & Co. KG) Kueperlingstrasse 9 • 83022 Rosenheim • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)8031 / 1878 0 • Fax : +49 (0)8031 / 1878 999
info@hoffmann-prop.com • <http://www.hoffmann-prop.com>

Magni Gyro

(Magni Gyro srl) Via Volpina 23 • 21010 Besnate (VA) • ITALIE • Tél : +39 0331 / 274816 • Fax : +39 0331 / 274817
info@magnigyro.it • www.magnigyro.it/

Skywheels Air Command

(Skywheels LLC Air Command) PO Box 884 • WI 54022-0884 US River Falls, • USA • Tél : +1 903-527-3335 • Fax : +1 903-527-3335
aircmd@aircommand.com • aircommand.com/pages/skywheels-rotors

Hungaro Copter - Steel Riders

(Steel Riders Hungaro Copter) Kossuth Lajos ut 64 • 3351 Verpellet • HONGRIE • Tél : +36 (0)30-382 83 98 • Fax : +36 (0)36-359 494
info1@steelriderskft.hu • www.hungarocopter.hu

STERNA AIRCRAFT LLC.

39442 South Ave. • FL 33542 Zephyrhills, • USA • Tél : +1 909-979-4535 • Fax : +1 909-979-4536
info@sternaaircraft.com • <http://www.sternaaircraft.com>

Windsor propeller

(Windsor propeller LLC) 3219 Monier Circle, • CA 95742, Rancho Cordova, • USA • Tél : +1 916.631.8385 • Fax : +1 916.631.8386
customers@masterrairscrew.com • www.masterrairscrew.com/

Xoar Propeller

713 W. Durate Rd. Unit G #165 • CA 91007 Arcadia, • USA • Tél : +1 626.608.3336 • Fax : +1 626.608.3336
info@xoarintl.com • www.xoarintl.com/

Roues et freins (

Constructeurs)

ACS Products

1585 Copper Drive • 86403 Lake Havasu City • Arizona, • USA • Tél : +1 928-855-8613 • Fax : +1 928-855-2104
acsinfo@ctlink.net • acsproducts.co/

Alroc

(Alroc SAS) rue de la Fonderie • 72160 Tuffe Val de la Cheronne • FRANCE • Tél : +33 (0)2 43 71 11 80 • Fax : +33 (0)2 43 71 16 51
commercial@alroc.fr • www.alroc.fr

APS Brakes

(APS AviationProductsSystem) 3701 HWY 162 • IL 62040 Granite City, IL • Illinois • USA • Tél : +1 618-797-3140 • Fax : +1 618-931-0190
sales@apsbrakes.com • www.apsbrakes.com

Beringer

(Beringer Brake System) 30 rue Pierre Georges Lécocore • 05130 Tallard • FRANCE • Tél : +33 (0)492201619 • Fax : +33 (0)492526966
support@beringer-aero.com • www.beringer-aero.com

Collins Aerospace Aerostructures

850 Lagoon Drive • 91910-2098 Chula Vista, CA • USA • Tél : +1 619 691 4111 • Fax : +1 619 691 3030
nacellerepairs@collins.com • www.collinsaerospac.com

Datum inc.

9805 route des Ormes • G9H 3R4 Becancour • Quebec • CANADA • Tél : +1 819-297-2426 • Fax : +1 819-297-2425
datumair@datumair.com • www.datumair.com

Experimental Aircraft Metal Fabrication Inc.

693 Curtis Hill Rd • WA 98532 US Chehalis, • USA • Tél : +1 360) 245-3478 • Fax : +1 steve@super-12.com • super-12.com

Fournales

(Fournales Suspension) 23 ZA de Ribaute • 31130 Quint-Fonsegrives • FRANCE • Tél : +33 (0)5 61 24 75 24 • Fax : +33 (0)561 24 75 25
infos@fournales.fr • <http://www.fournales.fr>

GOLDfren Spacek

(GoldFren Spacek) Pobezovice 29 • 534 01 Holice v cechach • TCHEQUIE • Tél : +420 00420 466 682 065 • Fax : +420 00420 466 682 027
goldfren@goldfren.cz • www.goldfren.com

Goodyear Aviation Tires

200 Innovation Way Akron • 44316-0001 Ohio • USA • Tél : +1 330) 796-2121 • Fax : +1 330) 796-2222
robert_robson@goodyear.com • <http://www.goodyearaviation.com/>

Grove Aircraft

(Grove Aircraft Landing Gear Systems Inc) 1800 Joe Crosson Drive • 92020 El Cajon • California • USA • Tél : +1 619 562 1268 • Fax : +1 619 562 3274
john@groveaircraft.com • <http://www.groveaircraft.com/>

KAI

(KAI - Korea Aerospace Industries Ltd) 78 Gongdan 1-ro, Sanam-myeon • Sacheon, • Gyeongsangnam-do • COREE DU SUD • Tél : +82 055-851-1000 • Fax : +82 055-851-1004
koreaero_ir@koreaero.com • www.koreaero.com

Kaspar

(Kaspar a synove - strojirna Kalmar s.r.o.) Nadrazni 76 • 15000 Praha 5 Smichov • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)257 320 139 • Fax : +420 (0)257 322 226
kalmar@kasparaero.cz • <http://kasparaero.cz>

Marc Ingegno

(Marc-Ingegno di Marchini Alberto & C. Sas) Reg. Pomarolo Fraz-Rocca Pietra • 13019 Varallos (VC) • ITALIE • Tél : +39 0163 / 53060 • Fax : +39 (0)163 / 569 512
info@marc-ingegno.it • www.marc-ingegno.it

Matco

(MATCO mfg) 2361 South 1560 West • UT 84087 Wood Cross • Utah • USA • Tél : +1 801 335 0582 • Fax : +1 801 335 0581
tech@MATCOMfg.com • www.matcomfg.com

Michelin Aircraft Tires

23 place des Carmes-Dechaux • 63040 Clermont-Ferrand Cedex 9 • FRANCE • Tél : +33 (0) 4 73 30 14 85 • Fax : +33 4 73 32 63 81
airmichelin@fr.michelin.com • aircraft.michelin.com/

Parker Aircraft Wheel & Brake Division

(Parker Aircraft Wheel & Brake Division Parker Aerospace) 1160



8431 • Fax : +1 800 786-8324
balancemasters1@gmail.com • www.balance-masters.com

TOST GmbH

(TOST GmbH Flugzeuggeraetebau) Thalkirchner Str. 62 Rueckgebäude • 80337 Muenchen • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0)89 / 544599 0 • Fax : +49 (0)89 / 544599 70
info@tost.de • www.tost.de

Wanfeng Auto Wheel

(Wanfeng Auto Wheel CO., LTD.) Xinchang Ind. Park Chenguan Town • 312500 Xinchang Zhejiang • CHINE • Tél : +86 (0)575-86298339 • Fax : +86 (0)575-86297218
wfaw@wfjt.com • <http://www.wfjt.com/>

Watts Aviation

(Watts Aviation Services Ltd) Mead Lane • GL15 5EL Lydney • Gloucestershire • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1594 / 847290 • Fax : +44 (0)1594 / 844719
info@wattsaviation.co.uk • www.wattsaviation.co.uk

Wipaire

(Wipaire, Inc.) 1700 Henry Avenue - Fleming Field • MN 55075 South St. Paul, • USA • Tél : +1 (651) 451-1205 • Fax : +1 651-457-7858
info@wipaire.com • www.wipaire.com

Zlin Aircraft a.s.

Letiste 1887 • 76502 Otrokovice • TCHEQUIE • Tél : +420 (0)725 266 711 • Fax : +420 (0)226 013 830
info@zlinaircraft.eu • www.zlinaircraft.eu

headset

Peltor 3M

(3M Peltor) 3M Center, Bldg. 220-11W-02 • 55144 St. Paul • MN • USA • Tél : +1 888-364-3577 • Fax : +1
Innovation.de@3M.com • www.3m.com/

Aero-Star Headsets

Annaberger Straße 44 • 09419 Thum-Herold • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 3 72 97 76 70 44 • Fax : +49 (0) 3 72 97 4 95 95
info@aero-star.de • www.aero-star.de

Aloft

(Aloft Technologies) 13570 Grove Dr • 55311 Maple Grove, • Minnesota • USA • Tél : +1 612-747-3197 • Fax : +1 612 / 325 96 02
service@claritaloft.com • www.claritaloft.com

Alphatec

95 rue des Castors • 30700 Uzès • FRANCE • Tél : +33 (0)4 66 03 02 12 • Fax : +33 (0)4 66 22 31 97
info@alphatec.fr • www.alphatec-avionics.com

Beyerdynamic

(Beyerdynamic GmbH & Co. KG) Theresienstr. 8 • 74072 Heilbronn • ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 7131 617 300 • Fax : +49 (0)7131 / 617 224
help@beyerdynamic.de • www.beyerdynamic.com

Bose International

(Bose Corporation) The Mountain • MA 01701 Framingham • USA • Tél : +1 800-379-2073 • Fax : +1 508 / 820 3465
support@bose.com • www.bose.com

Comtronics

(Comtronics Engineering) PO Box 787 • PA 18353 Saylorsburg • USA • Tél : +1 203.916.8492 • Fax : +1 203.916.8494
info@comtronics-aero.com • www.comtronics-aero.com

David Clark Comp.

(David Clark Comp. Inc.) 360 Franklin Street, Box 15054 • MA 01615-0054 Worcester • USA • Tél : +1 508 / 751 5800 • Fax : +1 508 / 753 5827
sales@davidclark.com • www.davidclark.com

Factem

32, route de Caen BP 61530 • 14406 Bayeux • FRANCE • Tél : +33 2 31 51 27 51 • Fax : +33 2 31 51 27 53
contact@factem.com • <http://www.factem.com/>

Flightcom

(Flightcom - Sonetics cooperation) 17600 SW 65th Ave • 97035 Lake Oswego, • OR • USA • Tél : +1 800-432-4342 • Fax : +1 503-620-2943
service@flightcom.net • <http://www.flightcom.net>

Flycom

(Flycom Avionics Ltd) Laurence Walter House 32 Addison Road • CO10 2YW Chilton Ind. Est. Sudbury • Suffolk • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0) 1273 234 182 • Fax : +44 (0) 1273 234 181
info@flycom.co.uk • [flycom.co.uk](http://www.flycom.co.uk)

Icaro 2000

via Molino 4 • 21014 Laveno Mombello • ITALIE • Tél : +39 0332 / 648335 • Fax : +39 0332 / 648079
christian@icaro2000.com • www.icaro2000.com

Lightspeed Aviation

(Lightspeed Aviation, Inc) 6135 SW Jean Road •

OR 97035 Lake Oswego • USA • Tél : +1 503 / 968 3113 • Fax : +1 503 / 968 7664
service@lightspeedaviation.com • www.lightspeedaviation.com

Loescher

(Loescher-electronic) Lichtensteiner Str. 4 2 • O8118 Hartenstein • ALLEMAGNE • Tél : +49 0376055580 • Fax : +49 0376055139
info@loescher.com • www.loescher.com

MicroAvionics

The Office Village Keypoint, Keys Road, • DE55 7FQ. Alfreton • England • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1332 480 252 • Fax : +44 (0)1332 / 882640
info@microavionics.com • www.microavionics.com

Nac Intercom

(NAC Intercom Soluciones de Comunicacion) Ricardo Mella, 123 - Nave B, Of. 5-6 • 36330 Vigo, Pontevedra • ESPAGNE • Tél : +34 986 128 926 • Fax : +34 678 500 919
comercial@nac-inter.com • www.nac-inter.com

Phonak

(Phonak Communications AG) Herrenschwandweg • CH-3280 Murten 4 • SUISSE • Tél : +41 58 928 91 00 • Fax : +41 (0)26 672 33 44
info@phonak-communications.com • www.phonak-communications.com

Pilot Communications

(Pilot Communications Europe Ltd) Unit C, Ashgrove Industrial Park Heath Place • PO22 9SL, UK Bognor Regis • West Sussex • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1243 870 999 • Fax : +44 (0)1243 864612
info@pilot-europe.com • www.pilot-europe.com

Puretone NanoComm

(Puretone Ltd) 9-10 Henley Business Park, Trident Close, Medway City Estate • ME2 4FR Rochester Kent • England • ROYAUME-UNI • Tél : +44 (0)1634 / 719427 • Fax : +44 (0)1634 / 719450
info@puretone.net • <http://www.nanocommga.com>

Rosenbaum Aviation

(Rosenbaum Industries Deutschland) Hermann-Blenk-Str. 32 • 38108 Braunschweig • ALLEMAGNE • Tél : +49 01805-975310 • Fax : +49 01805-066660
info@rosenbaum-industries.com • www.rosenbaum-industries.com

Schneider Intercom GmbH

Heinrich-Hertz-Str. 40 • 40699 Erkrath Unterfeldhaus • ALLEMAGNE • Tél : +49 211 - 88285 - 0 •

Fax : +49 211 - 88285 - 211
info@schneider-intercom.de • www.schneider-intercom.de

Sport-Link

(Sport-Link Communications) 27201 Indigan • MI 49112 Edwardsburg • Michigan • USA • Tél : +1 574.584.6612 • Fax : +1
sales@sportlinkcommunications.com • www.sportlinkcommunications.com

Telex Communications / Headsets

(Telex Communications Bosch Group) 8601 East Cornhusker Hwy • NE 68507 Lincoln • USA • Tél : +1 585-678-3321 • Fax : +1 952 887 5595
vonnie.nelson@us.bosch.com • <http://www.telex.com/>

UFQ

(U Fly Quiet) 5F, No. 459, Yangguang RD • 315175 Songjiacao Gaoqiao, Yinzhou, • Ningbo, China • CHINE • Tél : +86 574-81163417 • Fax : +86 574-87706852
sales@uflyquiet.com • www.uflyquiet.com

Le Classement de cette rubrique se fait par catégories, en **rouge** est indiquée la marque importée. Le nom des différents importateurs suit en noir. Sur la page de droite, les importateurs sont répertoriés par ordre alphabétique avec leur adresse. Vous trouverez plus d'importateurs sur www.widola.com.

Instruments & Avionique

multifonctions

(Avion) (Constructeur)

A3 AVIONICS GMBH

- Skywalk GmbH & Co. KG (F)

ADVANCED

- Finesse Max (F)

DYNON

- Finesse Max (F)

FLYBOX AVIONICS

- ULM Technologie (F)

FUNKE

- Finesse Max (F)

GARMIN

- Garmin France SAS (F)

KANARDIA

- ATA DISTRIBUTION (F)

LEVIL AVIATION

- AirNL SAABV (B)

LX NAVIGATION

- MillenAir (B)
- LX Navigation France CLUBOWZE (F)

TALOS

- SEAM (F)

TL ELEKTRONIK

- EADL AEROTROPHY (F)

TQ SYSTEMS

- Alphatec (F)
- Glider Pilot Shop (B)

TRIG AVIONICS

- Alphatec (F)

UMA

- Junkers Profly France (F)

WINTER

- ULM Technologie (F)

Instrument LA (une fonction)

(Manufacturers)

ADVANCED

- Finesse Max (F)

BORGELT

- (F)

DYNON

- Finesse Max (F)

FLYBOX AVIONICS

- ULM Technologie (F)

FUNKE

- Finesse Max (F)

KANARDIA

- ATA DISTRIBUTION (F)

LEVIL AVIATION

- AirNL SAABV (B)

LX NAVIGATION

- MillenAir (B)
- LX Navigation France CLUBOWZE (F)

MC MURDO

- Globe Electronics (F)
- Servaux Safety & Ship Service S4 (F)

MT-PROPELLER

- TECHNIC AVIATION (F)

SILVA

- Silva France (F)

TALOS

- SEAM (F)

TQ SYSTEMS

- Alphatec (F)
- Glider Pilot Shop (B)

TRIG AVIONICS

- Alphatec (F)

UMA

- Junkers Profly France (F)

WINTER

- ULM Technologie (F)

XCOM AVIONICS

- Scorpio (F)

Planeur et Motoplaneur UL

(Constructeurs)

AERIANE SA

- VZ Max (F)

AEROLA

- RANDKAR (F)

AIRSPORT

- Swing Air Import (F)

AMS-FLIGHT

- Eddy van Roon (B)

DISTAR

- Aquilair (F)
- ULM DECOUVERTE (F)
- CLA à€" Cools Light Aviation (B)

EKOLOT

- GRAY LIGHT AVIATION (F)
- AERO 64 (B)

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

- SKY-LAC (B)
- Flight Design France (F)

GRAMEX SPOL.

- Airvol (F)

ICARO 2000

- Air et Aventure (F)

PESZKE

- RUBY AIR SERVICES (F)

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

- iFly Europe Ltd (B)
- Finesse Max (F)

TEST AND FLY - COMP-LET

- Centre ULM Bourgogne (F)

Multi-axes LSA (Constructeurs)

AERO EAST EUROPE

- ICARELA (F)

AERO-KROS

- JMB Aviation Sprl (B)

AEROANDINA

- MXP Aircraft srl (F)

AEROPILOT

- GRAY LIGHT AVIATION (F)

AEROPRAKT

- AirNL SAABV (B)
- ATA Distribution Aeroprakt (F)

AEROPRO

- EADL AEROTROPHY (F)

AEROSLETTE

- Top Aviation (F)

AEROSPACE S.R.L.

- Air Flash (F)

AEROSPOOL

- Finesse Max (F)

AIRLONY

- GRAY LIGHT AVIATION (B)

AIRMAX - SEAMAX BRASIL

- SeaMax France (F)

AK GROUP / DYN AERO

- ULM Baisy Thy ASSF CODDENS (B)
- ATA DISTRIBUTION (F)

ALBAVIATION

- Norman Air-ULM ACTIVITES (F)

ALPI AVIATION

- SD AIR ULM (L)
- AVL S.a.r.l (L)
- De l'Air ! (B)

ATEC

- ATA DISTRIBUTION (F)

B F TECHNIK VERTRIEBS GMBH DESIGN, CERTIFICATION AND CUSTOMER SERVICE FOR FK AIRCRAFT

- Flight Design France (F)
- ULM Baisy Thy ASSF CODDENS (B)
- Confluence Aeroclub de Buzet (B)

B.O.T. AIRCRAFT

- B.O.T. AIRCRAFT France (F)

BELMONT AERO

- BELMONT FRANCE Securit Aero (F)

BLACKWING SWEDEN AB

- ALTI AERO (F)

BREEZER AIRCRAFT

- DKL Light Sport Aircraft (F)

BRM

- Air Occitanie (F)

BRM AERO

- AEROTROPHY (F)

BÜCKER & FUNK, TECHNIK VERTRIEBS GMBH

- Mark Air (F)
- ULM Baisy Thy ASSF CODDENS (B)

CARBON DESIGN

- Flyingmachines France (F)

CHIPPER AEROSPACE CO. BELITE

- Dimension Light Power (F)

CIRRUS AIRCRAFT

- CIRRUS AIRCRAFT (F)

COMCO IKARUS

- DKL Light Sport Aircraft (B)

CORVUS AEROSPACE (SUZHOU) LTD

- Flight Design France (F)

CORVUS HUNGARY

- Flight Design France (F)

CZECH AIRCRAFT GROUP S.R.O.

- SPORT AVIATION (F)

DIRECTFLY

- AERODYNE SERVICES SA (B)

DISTAR

- ULM DECOUVERTE (F)
- CLA à€" Cools Light Aviation (B)
- Aquilair (F)

DOVA AIRCRAFT

- NORAERO (F)

EKOLOT

- GRAY LIGHT AVIATION (F)
- AERO 64 (B)

EURO ALA

- Euro Ala France (F)

EUROFLY

- VU DU CIEL (F)

EVEKTOR

- AVIANOR (B)
- BAS aircraft GmbH (L)

FASCINATION

- Myfascination (B)
- Top Aviation (F)

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

- SKY-LAC (B)
- Flight Design France (F)

FLYLIGHT AIRSPORTS

- AEROMAX SERVICES (F)

GRAMEX SPOL.

- Airvol (F)

GROPPO AVIAZIONE

- Delta Aquitaine Diffusion (F)

GRYPHEN

- ULM DECOUVERTE (F)
- Antipode (B)

I.C.P.

- Centre ULM Les Noyers (F)
- ULM Technologie (B)

IBIS AIRCRAFT

- Jetfoxair (L)

ICARO 2000

- Air et Aventure (F)

INNOVIATION S.R.L.

- Air Passions Services Richard Lanoy (F)

JABIRU AIRCRAFT

- Limair Industry (B)
- Jabiru France (F)

JMB AIRCRAFT

- JMB Aviation Sprl (B)

MURPHY AIRCRAFT

- Limair Industry (B)
- Aero Max Affaires (F)

NEXT AIRCRAFT

- Pied Piper Air (F)

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

- Finesse Max (F)
- iFly Europe Ltd (B)

QUAD CITY

- Champrod ULM (F)

RANS

- Confluence Aeroclub de Buzet (F)

ROKOSPOL AVIATION

- ICARELA (F)

ROLAND

- Airgrello (L)

SCALEWINGS

- AEROLIGHT SAS (F)

SHARK AERO

- SHARK AERO FRANCE- AIROXY (F)

SKY REACH

- JETLAGgroup (F)

SKYETON

- Aerogallia sarl (F)

SKYLEADER AIRCRAFT

- Delta Aquitaine Diffusion (F)

SLING AIRCRAFT

- FRISIANAIR BV (B)
- JETLAGgroup (F)

SONEX

- Aero Max Affaires (F)

SPACEK SD-PLANES

- SDplanes.France (F)
- (F)

TARRAGON AIRCRAFT

- Urubu GmbH Tarragon Swiss (F)

TECNAM

- Tecnam France (F)
- Capco Aviation BVBA (B)

THE LIGHT AIRCRAFT CO TLAC

- Aero Kit Service (F)

TOMARK

- AEROCUB PASSION LIBERTE (F)

ULTRALIGHT CONCEPT

- Aero Kit Service (F)

UNIPLANES GMBH FLYWHALE AIRCRAFT

- Aildor (F)

X-AIR

- RANDKAR (F)

ZENITH

- AEROLIGHT DIFFUSION / ZENITH AIRCRAFT (F)

ZLIN

- Finesse Max (F)
- BMine bv (B)

Avions Certifié (Constructeurs)

AERO EAST EUROPE

- ICARELA (F)

AERO LTD

- Thibaut Aero (F)

AEROPRAKT

- AirNL SAABV (B)
- ATA Distribution Aeroprakt (F)

AIRMAX - SEAMAX BRASIL

- SeaMax France (F)

ALPI AVIATION

- SD AIR ULM (L)
- AVL S.a.r.l (L)

AVIAT AIRCRAFT

- AUDE AEROSERVICES (F)

CIRRUS AIRCRAFT

- Aerolithe (F)
- CIRRUS AIRCRAFT (F)

DIAMOND AIRCRAFT

- Gill Aviation Service (B)
- ATA DISTRIBUTION (F)

EVEKTOR

- BAS aircraft GmbH (L)
- ACR-AVIATION SAS (L)

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

- SKY-LAC (B)
- Flight Design France (F)

JABIRU AIRCRAFT

- Limair Industry (B)
- Jabiru France (F)

MOONEY INTERNATIONAL

- TROYES AVIATION (F)

PATRIOT UA

- JETLAGgroup (F)

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

- Finesse Max (F)
- iFly Europe Ltd (B)

SLING AIRCRAFT

- JETLAGgroup (F)
- FRISIANAIR BV (B)

SONACA AIRCRAFT

- ATA DISTRIBUTION (F)

TECNAM

- Tecnam France (F)
- Capco Aviation BVBA (B)

ZENITH

- AEROLIGHT DIFFUSION / ZENITH AIRCRAFT (F)

Moteurs

AERO-CONVERSIONS

- Aero Max Affaires (F)

BAILEY AVIATION

- Mahony Aviation (F)

CENTURION AIRCRAFT ENG. - CONTINENTAL MOTORS, INC.

- France Aviation (F)

CHONGQING ZONGSHEN AERO ENGINE MANUFACTURING CO., LTD

- AIR K MOTORS S.A.S. (F)

COMPACT RADIAL ENGINES

- ULM Technologie (F)

CONTINENTAL

- Rectimo Aviation (F)

CORS-AIR

- Air Light Systems (F)

D-MOTOR

- RANDKAR (F)

GOEBLER-HIRTH

- BSO Aerolight (F)

HKS AVIATION

- Air Creation (F)

JABIRU AIRCRAFT

- Jabiru France (F)
- Limair Industry (B)

LIMBACH - FLUGMOTOREN

- Gill Aviation Service (B)
- Loravia (F)

LYCOMING ENGINES

- Loma Air BVBA (B)
- France Aviation (F)

PARAJET

- Plus Six SARL (F)
- Liberty Fly (F)

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

- Finesse Max (F)
- iFly Europe Ltd (B)

ROTAX AIRCRAFT ENGINES

- Moteur Aero Distribution (L)
- Avirex (F)

SAUER FLUGMOTORENBAU

- Dimension Light Power (F)

SIMONINI RACING

- ULM Technologie (F)

SOLO UL-KLEINMOTOREN

- Solo France (F)

SUPERIOR

- GLOBAL AVIATION + PIPER PARTS FRANCE (F)

UL POWER

- AEROMAX SERVICES (F)

VAXELL

- YANKEE ROMEO (F)

VERNER MOTOR

- Airflow Brussels (B)

VITTORAZI

- Les Ailes d'Horus Horwing (F)

Helicoptere Constructeurs /

UL & KIT

AEROCOPTER DB AEROCOPTER

- HELI FLANDRES ARTOIS (F)

ALPI AVIATION

- AVL S.a.r.l (L)
- SD AIR ULM (B)

CH-7 HELICOPTER

- HELISPORT sarl (F)

CICARE

- Sky-Tech S.r.l. (F)

DUOFU AVIATION

- FAMA HELICOPTERS FRANCE (F)
- PLANETEGYRO (F)

DYNALI

- VOLTAIRE (F)
- Heli Tech (F)
- Air Flash (F)

ENSTROM

- Rotor & Aircraft (L)

HELICOPTERES GUIMBAL

- AIR TECHNOLOGY BELGIUM NV (B)

LCA LAMANNA HELICOPTER S.R.L.

- Heli Tech (F)

ROTOR X AIRCRAFT MANUFACTURING

- Heli Diffusion France (F)

SAFARI

- Safari France (F)

Avions en kit (Constructeurs)

AEROPRAKT

- AirNL SAABV (B)
- ATA Distribution Aeroprakt (F)

AEROSPACE S.R.L

- Air Flash (F)

AIR RES AVIATION LTD

- YANKEE ROMEO (F)

AK GROUP / DYN AERO

- ATA DISTRIBUTION (F)
- ULM Baisy Thy ASSF CODDENS (B)

EUROPA

- Europa France (F)

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

- Flight Design France (F)
- SKY-LAC (B)

FLYLIGHT AIRSPORTS

- Delta Aquitaine Diffusion (F)

JABIRU AIRCRAFT

- Jabiru France (F)
- Limair Industry (B)

MURPHY AIRCRAFT

- Limair Industry (B)

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

- iFly Europe Ltd (B)
- Finesse Max (F)

ROLAND

- Airgrello (L)

SCALEWINGS

- AEROLIGHT SAS (F)

SLING AIRCRAFT

- FRISIANAIR BV (B)
- JETLAGgroup (F)

SPACEK SD-PLANES

- (F)

THE LIGHT AIRCRAFT CO TLAC

- Aero Kit Service (F)

ULTRALIGHT CONCEPT

- Aero Kit Service (F)

ZENITH

- AEROLIGHT DIFFUSION / ZENITH AIRCRAFT (F)

Pendulaires (Constructeurs)

AEROS

- Scorpio (F)
- Trike-Valley (B)

AIR CREATION

- ULM Baisy Thy ASSF CODDENS (B)

AIRBORNE AUSTRALIA

- Air ULM Paris Veliplane (F)

ALBATROSS FLYING SYSTEMS P&M AVIATION

- Centre ULM Europeen (B)

APOLLO ULTRALIGHT

- Suranyi Sarl (F)

AVIATION PRODUCTS

- Junkers Profly France (F)

EUROFLY

- VU DU CIEL (F)

FLYLIGHT AIRSPORTS

- Delta Aquitaine Diffusion (F)

ICARO 2000

- Air et Aventure (F)

JUNKERS PROFLY

- Junkers Profly France (F)

NIRVANA

- NIRVANA (F)

PAGOTTO

- Brako Gyro France (F)

POLARIS

- Easytrip (F)

RS ULTRA KANGOOK PARAMOTORS

- Passion Ailes (F)

SKY REACH

- JETLAGgroup (F)

SOLO WINGS

- Travail NV (B)

TAKE OFF

- ULM Evasion 26 (F)

X-AIR

- RANDKAR (F)

Planeur & Motoplaneur certifié

(Constructeurs)

ALEXANDER SCHLEICHER

- Finesse Max (F)

AMS-FLIGHT

- Eddy van Roon (B)

DG AVIATION

- AVI Benelux (B)

DIAMOND AIRCRAFT

- ATA DISTRIBUTION (F)
- Gill Aviation Service (B)

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

- SKY-LAC (B)
- Flight Design France (F)

HPH

- AEROGlide (F)

JONKER

- Ronald Termaat (B)
- Yann Forestier (F)

LAK

- AEROGlide (F)

PESZKE

- RUBY AIR SERVICES (F)

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

- iFly Europe Ltd (B)
- Finesse Max (F)

SCHEMPP-HIRTH

- Bourgard S.A (B)
- LA SCAP (F)

STEMME

- Stemme Belgium (B)

SZD

- YANKEE ROMEO (F)

Autogyres (Constructeurs)

AUTOGYRO GMBH

- Fly Aero (F)

AVIOMANIA

- TIM AIR ULM (F)

CHAYAIR

- Chayair Europe (F)

ELA AVIACION

- Rotavia Sarl (F)

FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION

- SKY-LAC (B)
- Flight Design France (F)

MAGNI GYRO

- Magni Gyro France (F)

NIKI ROTOR AVIATION

- Fly ULM Netherland (B)

PAGOTTO

- Brako Gyro France (F)

TRENDAK

- ABC FLIGHT ULM (F)

Multicopteres

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

- Finesse Max (F)
- iFly Europe Ltd (B)

Moteurs Electriques - batteries

PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION

ADRESSES DES IMPORTATEURS

ABC FLIGHT ULM

Rue Allard Cambier, 33 • B-7160 PIETON • BELGIQUE • Tél : +32 +32475961793
bernard.lachapelle@abc-flight-ulm.eu • www.abc-flight-ulm.eu/

ACR-AVIATION SAS

11 rue Marlyse Bastie-Hangar ACR • 67500 Haguenau • FRANCE • Tél : +33 06 72 92 31 62
info@acr-aviation.com • <https://www.acr-aviation.com/>

AERO 64

1291 avenue de l'Amiral Landrin • 64110 JURANCON • FRANCE • Tél : +33 (0)6 50 59 44 45
patrice.burgio@gmail.com • www.aero64.com

AEROCLUB PASSION LIBERTE

Aerodrome - le Chalet • 72170 Assé le Riboul • FRANCE • Tél : +33 (0)6 84 38 55 50 - 02 33 25 00 99 • Fax : +33 02 33 25 70 87
rollandchevallier@gmail.com • www.passion-liberte.fr

AERODYNE SERVICES SA

Rue Neuve Ferme n°36 A • 5330 MAILLEN • BELGIQUE • Tél : +32 492 60 19 34
fablentoussaint@yahoo.fr • www.aerodyne-services.com

AEROGlide

Sainte Anne • 04700 PUIMICHEL • FRANCE • Tél : +33 06 71 01 07 07
nicolas@aeroglide.fr • www.aeroglide.fr

AEROLIGHT DIFFUSION / ZENITH

(AEROLIGHT DIFFUSION / ZENITH AIRCRAFT) 5 rue du sur Cey • 25330 Alaise • FRANCE • Tél : +33 (0)6 85 04 96 82
info@aerolightdiffusion.com • www.aerolightdiffusion.com

AEROLIGHT SAS

Aerodrome Terre Des Hommes • 01250 Jasseron • FRANCE • jb@aerolight.fr • <http://aerolight.fr>

AEROMAX SERVICES

Aerodrome de Tallard - 11 Rue Charles Nungesser • 05130 Tallard • FRANCE • Tél : +33 06 59 35 66 06 • Fax : +33 06 79 57 97 26
aeromaxservices05@gmail.com • www.aeromaxservices.fr

AEROTROPHY

Aerodrome Cholet Roland Garros Rue Charles Lindbergh • 49300 Cholet • FRANCE • Tél : +33 (0)6 30 57 49 99
info@XL8.fr • www.XL8.fr

AIR K MOTORS

(AIR K MOTORS S.A.S.) 6 route de stuckange • F-57310 BERTRANGE • FRANCE • Tél : +33 33 6 18 06 08 21
info@airkmotors.com • airkmotors.com

AIR TECHNOLOGY BELGIUM NV

Vliegveld 51 • 8560 Wevelgem • BELGIQUE • Tél : +32 56438040 • Fax : +32 0)56 43 80 50
info@airtechnology.be • www.airtechnology.be

ALTI AERO

Aerodrome de Valenciennes (LFAV) • 59121 Prouvy • FRANCE • Tél : +33 (0)475 276503
info@altiaero.com • www.altiaero.com

ATA

(ATA DISTRIBUTION) AGROPARC / 160 rue Lawrence DURRELL Bâtiment Eole à € BP 51287 • 84918 AVIGNON CEDEX 9 • FRANCE • Tél : +33 6 09 88 46 54 • Fax : +33 04.90.800.700
contact@pelletier.aero • www.ata-by-pelletier.aero

ATA Distribution aeroprakt-by-pelletier

(ATA Distribution Aeroprakt) Bâtiment A [pole à €] Agroparc 160, Rue Lawrence DURRELL • F-84911 AVIGNON Cedex 9 • Tél : 0490 800 700
contact@ata-by-pelletier.aero • www.aeroprakt-by-pelletier.com

AUDE AEROSERVICES

Hangar 3 route de Montreal AEroport de Salvaça • 11000 Carcassonne • FRANCE • Tél : +33 (0)468252081 • Fax : +33 (0)468252081
audeaviation@orange.fr • www.audeaeroservices.com

AVI Benelux

Tommelshof 19 • BE-2387 Baarle-Hertog • BELGIQUE • Tél : +32 14 / 690 963 • Fax : +32 14 / 690 962
avi@baarle.org • www.avibenelux.com

AVIANOR

Parc d'activités des 4 Vents 3 avenue Antoine Pinay • 59510 Hem • FRANCE • Tél : +33 03 20 79 94 18 • Fax : +33 03 20 79 84 19
info@avianor.fr • www.avianor.fr

AVL S.a.r.l

59, Dickstros • L-5451 Stadtbredimus • LUXEMBOURG • Tél : +352 (0)621 185 393
info@fly-avi.com • www.fly-avi.com

Aero Kit Service

2 Rue de l'Eglise • 28190 St Luperce • FRANCE • Tél : +33 (0)2 37 26 77 61 • Fax : +33 (0)6 08 00 02 00
py.templier@orange.fr • www.aerokitsservice.fr

AMA

(Aero Max Affaires) Aerodrome Saint laurent du Medoc, 4 route de Semignan • 33112 Saint-Laurent-du-Medoc • FRANCE • Tél : +33 (0)688463434 • Fax : +33 (0)5 56 73 92 78
roger@aeromax.fr • www.aeromax.fr

Aerogallia

(Aerogallia sarl) AErodrome de Valenciennes, ZI 2 • 59121 Prouvy • FRANCE • Tél : +33 (0)6 33 39 79 62
serge@aerogallia.eu

Aerolithe

6, rue de Plantis • Fresnoy le Luat 60800 • FRANCE • Tél : +33 (0)3 44 54 78 97 • Fax : +33 (0)3 44 54 78 97
contact@aerolithe.fr • <http://www.aerolithe.fr>

Aildor

26 rue Louis Bordron • 85400 Chasnaix • FRANCE • Tél : +33 676745031
info@aildor.fr • www.aildor.fr

Air Creation

615 Aerodrome de Lanas • 07200 Aubenas Lanas • FRANCE • Tél : +33 (0)4 75 93 66 66 • Fax : +33 (0)4 75 35 04 03
jylebihan@aircreation.fr • www.aircreation.fr

Air Flash

Aéroport Amiens Glisy 23 Rue Robur le Conquerant • 80440 GLISY • FRANCE • Tél : +33 03-22-38-93-53 • Fax : +33 03 22 38 93 53
contact@ulm-airflash.com • www.ulm-airflash.com

Air Light Systems

45 route de Maubeuge • 59600 Esmes • FRANCE • Tél : +33 (0)3 27 62 24 61
denisals.claesse@wanadoo.fr • www.airlight-systemsulm.com

Air Occitanie

BP55 AErodrome de LEzignan CorbiLres • 11200 LEzignan CorbiLres • FRANCE • Tél : +33 0468450652 • Fax : +33 0468322558
y.morizot@air-occitanie.com • www.air-occitanie.com/

Air Passions Services

(Air Passions Services Richard Lanoy) 58 Rue Robert CAPA Bat B • 95240 Cormeilles en Parisis • FRANCE • Tél : +33 6-45-43-50-45
contact@air-passions-services.com

Veliplane Club

(Air ULM Paris Veliplane) Aerodrome de Meaux • 77450 Esbly • Ile-de-France • FRANCE • Tél : +33 (0)1 60 04 76 00 - (0)6 07 49 18 86 • Fax : +33 (0)1 60 04 76 00
club@veliplane.com • www.veliplane.com

Air et Aventure

Atterissage de St-Hilaire - ZA des Longs PrEs • 38660 Lumbin • FRANCE • Tél : +33 (0)4 76 92 43 46 • Fax : +33 (0)4 76 92 43 46
info@airaventure.com • <http://www.airaventure.com>

AirNL SAABV

• PAYS-BAS • Tél : +31 622793635 • Fax : +31 653921267
toon@maemo.eu • www.aeroprakt.nl

Airflow

(Airflow Brussels) Dries 85 • 1170 Brussels • BELGIQUE • Tél : +32 (0)495 807744 • Fax : +32 (0)495 905820
ph.claessens@skynet.be

Airgrello

135 rue Plerre Neiertz • 4634 DIFFERDANGE • LUXEMBOURG • Tél : +352 621-166-484
rgrello@pt.lu

Airvol

Chemin de la Carraie 4 Orovida • 83200 Toulon • FRANCE • Tél : +33 0494989859
georges.caraguel@sfr.fr • www.airvol.fr

Alphatec

95 rue des Castors • 30700 Uzès • FRANCE • Tél : +33 (0)4 66 03 02 12 • Fax : +33 (0)4 66 22 31 97
info@alphatec.fr • www.alphatec-avionics.com

Antipode

rue Léon Mignon • 591030 Bruxelles • BELGIQUE • Tél : +32 (0)2 734 80 17

AQUILAIR AIRCRAFT

(Aquilaire) 504 Route de St Fonds • 69400 GLEIZE • FRANCE • Tél : +33 (0)9 60 42 48 48 • Fax :

+33 (0)4 74 71 11 68

info@aquilaire.com • www.aquilaire.com

Avirex Distributeur Rotax France

(Avirex) ZI des Vauvettes, 13 boulevard de l'industrie • 28500 Vernouillet • FRANCE • Tél : +33 (0)2 37 42 30 09 • Fax : +33 (0)2 37 46 26 86
info@avirex.fr • www.avirex.fr

B.O.T. AIRCRAFT France

1 TER Bd EDOUARD VAILLANT • 93300 AUBERVILLIERS • FRANCE • Tél : +33 06 33 97 48 13
belmiro@bot-aircraft.com • www.bot-aircraft.com

BAS aircraft GmbH

Beethovenstrasse 15 • D-77767 Appenweier • ALLEMAGNE • Tél : +49 0) 176 3153 2134
info@bas-aircraft.com • <http://www.bas-aircraft.com>

BELMONT FRANCE

(BELMONT FRANCE Securit Aero) 730 Chemin du vol a voile • 26120 Chabeuil • FRANCE • Tél : +33 06 63 87 26 01
securit-aero@orange.fr

BMine bv

N. Destanbergstraat, 11/301 • 9000 Gent • Vlaanderen • BELGIQUE • Tél : +32 9 335 07 23
bmine@telenet.be • savage-ulm.be

ecole paramoteur de franche compte

(BSO Aerolight) 22 chemin des Torcols • 25000 BESANCON • FRANCE • Tél : +33 06 87 11 23 07
bso-aerolight@orange.fr • www.bso-aerolight.fr

Bourgard S.A

Rue Houltéau 57 • 4650 ChainexHerve • Tél : 87 445244
Bourgard.P@contactonline.net

Brako Gyro France

AErodrome De Montargis • 45700 VIMORY • FRANCE • Tél : +33 +33(0)6 87 07 31 05
contact@brakogyrofrance.com • www.brakogyro-france.com

CIRRUS AIRCRAFT

AErodrome de Valenciennes-Denain • 59121 PROUVY • FRANCE • Tél : +33 +33.6.31.42.61.81
cdupont@cirrusaircraft.com

CLA à€ Cools Light Aviation

• BELGIQUE • Tél : +32 3 312 10 02
cools@lightaviation.be • <http://www.coolslight-aviation.be/>

CLOUDBASE

(CLOUDBASE vof) BIEBUYCKSTRAAT 17 • 9850 NEVELE • Oost-Vlaanderen • BELGIQUE • Tél : +32 +32476890683 • Fax : +32 +3293719256
info@cloudbase.be • <http://www.cloudbase.be>

Capco Aviation BVBA - Tecnam Belgium

(Capco Aviation BVBA) Houbbenstraat 17 • 3700 Tongeren • BELGIQUE • Tél : +32 474924773 • Fax : +32 486386548
tecnambelgium@capco-aviation.be • www.capco-aviation.be

Centre ULM Bourgogne

AErodrome de Chalon-sur-SaOne • 71530 La LoyLre • Bourgogne • FRANCE • Tél : +33 (0)6 12 45 48 54 • Fax : +33 (0)3 85 46 09 08
Testfrance@aol.com

Centre ULM European

(Centre ULM European) rue St-Lambert, 30 • 1457 Tourinnes St-Lambert • BELGIQUE • Tél : +32 (0)10 65 41 65 • +32 475 58 04 93 • Fax : +32 (0)10 65 41 62
info@ulms.net • www.ulms.net

Centre ULM Les Noyers

4 place de l'Eglise • 27420 AUTHEVERNES • haute normandie • FRANCE • Tél : +33 (0)2 32 55 22 37 • Fax : +33 0955916344
centreulmesnoyers@orange.fr • <http://www.centreulmesnoyers.com/>

Champrod ULM

AErodrome dâ€[Argenton sur Creuse • 36200 Le PECHEREAU • FRANCE • Tél : +33 06.65.25.71.99
ulm@champrod.fr • www.champrod.fr

Chayair Europe

TheKlas Lysioti 35-5 • 3030 Limassol • CHYPRE • Tél : +357 +357 25 817 411 • Fax : +357 +357 25 817 412
fred@chayaireurope.com • www.chayaireurope.com

Confluence

(Confluence Aeroclub de Buzet) 629 ch. de Nivelles • 6230 Buzet • BELGIQUE • Tél : +32 (0)71 / 843650 • Fax : +32 (0)71 / 843533
info@confluence.be • <http://www.confluence.be>

DKL Light Sport Aircraft



6 rue Gaessel • 4735 Petange • LUXEMBOURG
• Tél : +352 2650 3520 • Fax : +352 2088 0455
info@dki-lsa.eu • dki-lsa.eu

De l'Air !

Rue Saint Roch, 5 • 1300 Wavre • BELGIQUE •
Tél : +32 (0)486 58 55 52
hansets@skynet.be • www.hansets.com

DLP - SILTEC

(Dimension Light Power) 41 rue de Crussol •
07500 Guilherand Granges • RhOne Alpes •
FRANCE • Tél : +33 0475401530
dlp07@orange.fr

Easytrip

Aérodrome de RibErac-Saint-Aulay • RibErac
24600 • FRANCE • Tél : +33 6 23 49 85 56
easytrip@free.fr • <http://easytrip.free.fr>

Eddy van Roon

Smidsweg 8 • 3273LK Westmaas • PAYS-BAS •
Tél : +31 18 65 79 095 • Fax : +31 18 65 79 096
ed@evanroon.nl

Euro Ala France

L'Erable • 79260 Romans • FRANCE • Tél : +33
(0)5 49 28 18 29
pierre-henri-lopez@wanadoo.fr

Europa France

12 rue du Saussaye • 60270 Gouvieux • FRANCE
• Tél : +33 (0)3 / 44 58 27 77
jean@europa-aviation.com • www.europa-aviation.com

FAMA HELICOPTERS FRANCE

Avenue des Rossignols 219 • 06210 MANDELIEU
• FRANCE • Tél : +33 +0033-06 75 23 32 16
info@fama-helicopters.fr

FRISIANAIR BV

Hogedijk 25 • 9101 WW Dokkum • Friesland
• PAYS-BAS • Tél : +31 (0) 512 371912
Slings@frisianair.nl • <http://www.frisianair.nl>

Finesse max

(Finesse Max) 1 Rue Maryse Bastie, Aérodrome
de Haguenau • F-67500 HAGUENAU • FRANCE
• Tél : +33 (0)3 88 06 04 31 • Fax : +33 (0)3 88
56 04 51
info@finesse-max.com • www.finesse-max.com

Charly Bravo

(Flight Design France) Aérodrome de Muret -
Lherm • 31600 Muret • FRANCE • Tél : +33 (0)6
62 74 96 75 • Fax : +33 (0)5 61 51 03 34
christophe.briand@flightdesign.com • www.flightdesign.fr

Fly Aero

Aérodrome de Champ Cadet • 02400 Chateau-
Thierry • FRANCE • Tél : +33 06 62 41 01 79
flyinparis@gmail.com • www.flyaero.fr

Fly ULM

(Fly ULM Netherland) Vlaekestraat 37 • 4301XJ
Zierikzee • PAYS-BAS • Tél : +31 (0)858 88 31 36
info@flyulm.com • <http://www.flyulm.com>

Flyingmachines

(Flying machines France) Aérodrome de Vichy
• 03110 Vichy • FRANCE • Tél : +33 (0)6 07
47 25 55
info@flyingmachines.fr • www.flyingmachines.fr

France Aviation

Aéroport • 78117 Toussus le Noble • FRANCE •
Tél : +33 1 / 3956 8050 • Fax : +33 1 / 3956 1152
france-aviation@france-aviation.com • www.france-aviation.com

GLOBAL AVIATION + PIPER PARTS FRANCE

Aéroport de Troyes en Champagne - rue Suzanne
bernard • 10600 BARBEREY ST SULPICE •
FRANCE •
parts@globalaviationparts.fr • www.global-aviationparts.fr

GRAY LIGHT AVIATION

Impasse Louis Blériot-AÉRODROME DE GRAY ST
ADRIEN • 70100 GRAY • FRANCHE-COMTE •
FRANCE • Tél : +33 03.84.65.52.08- 0615455406
info@gray-lightaviation.com • www.gray-light-aviation.com

Garmin France SAS

Immeuble Le Capitole 05, avenue des Champs
Pierreux • 92012 Cedex Nanterre • FRANCE
• Tél : +33 (0)1 55 17 81 81 • Fax : +33 (0)1 55
17 81 72
shop.france@garmin.com • <http://www.garmin.com/fr-FR/>

Gill Aviation Service

Vliegveld 60 • 8560 Wevelgem • BELGIQUE • Tél :
+32 477 851316 • Fax : +32 56 / 415539
bertrand@gillaviation.be • [gillaviation.be](http://www.gillaviation.be)

Glider Pilot Shop

Teylingen 21 • NL-8226TM Lelystad • PAYS-BAS
• Tél : +31 6502 65205 • Fax : +31 6502 65205
info@gliderpilotshop.nl • www.gliderpilotshop.nl

com

Globe Electronics

ZI Les Plesses 21 rue Henri Farman • 85180 Le
Château d'Olonne • FRANCE • Tél : +33 02
51 96 88 48 • Fax : +33 02 51 96 88 47,
info@globe-electronics.fr • <http://www.globe-electronics.fr>

HELI FLANDRES ARTOIS

420 rue du Gosset • 62400 LOCON • FRANCE •
Tél : +33 0033(0)6-11-23-17-11
charlesdubois@heliflandresartois.com • www.heliflandresartois.com

HELISPORT sarl

Le Pont Long • 04400 BARCELONNETTE •
FRANCE • Tél : +33 04-92-81-03-62
alixa@alixa.fr

Heli Diffusion France

Lieu dit le jas • 26170 Vercoiran • FRANCE •
Tél : +33 (0)4 75 28 00 74 • Fax : +33 (0)4 75
28 21 35
helidiffusion@wanadoo.fr • www.helidiffusion.fr

Heli Tech

(Heli Tech) Aerodrome Montelimar Ancone-Route
de l'Entrée de L'Aérodrome • 26200 Montelimar
• FRANCE • Tél : +33 (0)6 36 64 84 13 • Fax :
+33 (0)4 75 04 21 02
heli-tech@live.fr • www.heli-tech.fr

ICARELA

16 bld St Germain • 75005 PARIS • FRANCE •
Tél : +33 62 05 45 842 • Fax : +33 1 48 06 36 22
jfledru@icarela.fr • <http://www.icarela.fr>

JETLAGgroup

Aéroport PERIGUEUX Bassillac • 24330 Bas-
sillac • FRANCE • Tél : +33 6 80 47 31 69
contact.jetlaggroup@gmail.com • www.jetlaggroup.com

JMB Aviation

(JMB Aviation Sprl) Rue Cache de Lannoy 5 •
7750 Amougies • BELGIQUE • Tél : +32 485 53
64 44 • Fax : +32 69 45 55 30
info@jmbaviation.com • <http://www.jmbaviation.com>

Jabiru France

Aérodrome de Voves-Viabon • 28150 Voves •
FRANCE • Tél : +33 (0)2 / 37 99 17 17 • Fax :
+33 (0)2 / 37 99 12 64
service.commercial@jabiru.fr • www.jabiru.fr

Jetfoxair

Neidenbacherstrasse 31 • 54655 Malbergweich •
ALLEMAGNE • Tél : +49 (0) 6563 / 8966 • Fax :
+49 (0) 6563 / 930255
JETFOXAIR@t-online.de • www.jetfoxair.de

Junkers Profly France

Aérodrome de Haguenau 18 rue St-Exupéry •
67500 Haguenau • FRANCE • Tél : +33 09 81 06
34 56 • Fax : +33 388 935977
junkerspro@bbox.fr • www.junkersprofly.fr

KeroÅ² zen

3 rue Ampère • 94200 Ivry sur Seine • FRANCE •
Tél : +33 0146701461 • Fax : +33 0146589752
r.coulon@retine.fr

LA SCAP

Aérodrome de Bailleau-Armenonville • F-28320
Gallardon • FRANCE • Tél : +33 237315432 •
Fax : +33 02-37-31-54-32
contact@scap-france.com

LX Navigation France

(LX Navigation France CLUBOWZE) 2 rue du Val
Corbon • 27630 Fourges • FRANCE •
lxavionics@gmail.com • www.clubowze.com

Horwing

(Les Ailes d'Horus Horwing) 11 rue des Cloiseaux
• 28320 Ymeray • Centre • FRANCE • Tél : +33
(0)237902979
lesailles.horus@gmail.com • www.lesailles-horus.com

Liberty Fly

6 rue du Bourbillon • 54115 Laloef • France •
Tél : +33 610 317 622
guillaume@libertyfly.fr • <http://www.libertyfly.fr>

Limair Industry

Aérodrome de Cerfontaine, Route des Lacs 50 •
5630 Cerfontaine • BELGIQUE • Tél : +32 (0)71
200 426 • Fax : +32 (0)71 200 428
limair@limair.com • www.limair.com

Loma Air

(Loma Air BVBA) Herentalsesteenweg 10 • 2220
Heist op den Berg • BELGIQUE • Tél : +32 15 /
24 87 65 • Fax : +32 15 / 24 65 19
info@loma-air.com • www.loma-air.com

Loravia

6 route de Stuckange • 57310 Bertrange •
FRANCE • Tél : +33 (0)3 62 56 63 71
loravia@wanadoo.fr • www.loravia.com

MPX



(MXP Aircraft srl) 13 Rue de Clavas • 06640 Saint
Jeannet • FRANCE • Tél : +33 607 198 446 • Fax :
+33 493 248 111
france@aeroalpina.com

Magni Gyro REseau d'Experts

(Magni Gyro France) Le Palace Vert • 24360
Bussilre Badil • FRANCE • Tél : +33 678 592
460 • Fax : +33 05 53 60 60 60
contact@magnigyro-autogires.com • www.magnigyro-autogires.com

Mahony Aviation

Le Plan • 04290 Volonne • FRANCE • Tél : +33
6 / 99 57 49 33
paul@mahonyaviation.com • www.mahony-aviation.com

Mark Air - FK Aircraft France

(Mark Air) Zone Aéroport de Chalons-Champfor-
geuil • 71530 Fragnes La Loyere • FRANCE • Tél :
+33 06 02 12 56 94
markairchalon@outlook.com • <https://www.fk-aircraft-france.fr/>

MillenAir

De Drift 120 • 7908NP Hoogeveen • PAYS-BAS •
Tél : +31 6 27354004
info@millenair.nl • www.millenair.nl

Moteur Aero Distribution

11 Blvd Albert 1 • 98000 Monaco • MONACO •
Tél : +33 933 / 01740 • Fax : +33 933 / 01760
moteuraero@outlook.com • www.moteuraero-distribution.com

Myfascination

DrLve de Vlietrieken • 1160 Bruxelles • BELGIQUE
• Tél : +32 6577634 • Fax : +32 6755892
pascal@myfascination.eu • www.myfascination.eu

NIRVANA

10 rue du moulin • 10190 Dierrey St Julien •
FRANCE • Tél : +33 06 07 82 51 24
damien.dieusy@orange.fr • www.nirvana-paramoteur.fr

NORAERO

13 RUE D'ORBAYE • 59740 CLAIRFAYTS •
FRANCE • Tél : +33 +33) 06 89 23 06 69
info.noraero@gmail.com

Norman Air-ULM ACTIVITES

Route de Caumont, Aéroport de Caen • 14650
Carpiquet • Basse Normandie • FRANCE • Tél :
+33 6 75 25 29 30
normanair@ulmactivites.fr • www.ulmactivites.fr

PLANETEGYRO

150 IMPASSE LES OLIVIERIS • 26230 GRIGNAN •
FRANCE • FRANCE • Tél : +33 06-37-97-74-45
michel.haen@famahelicopters.fr • www.famahelicopters.fr

MECAFLY

(Passion Ailes) 4 Blvd du Nord • 31350 BOU-
LOGNE SUR GESSE • FRANCE • Tél : +33
0.983.047.747 • Fax : +33 (0)5 62 66 18 06
fly@passion-ailes.com • www.passion-ailes.com

Timo Drollinger

(Pied Piper Air) Bergstrasse 64 • 31789

Hameln • Germany • ALLEMAGNE • Tél : +49
17682242149
www.ultraleicht-flugschule-hannover.de

Plus Six

(Plus Six SARL) 9 rue d'Epinal • 88100 Saint-
Die-des-Vosges • FRANCE • Tél : +33 (0)3 / 29
55 50 14
info@plus6.fr • www.plus6.fr

Rand-Kar

(RANDKAR) Canal de la MartinLre • 44320 Fros-
say • Pays de la Loire • FRANCE • Tél : +33 (0)2
40 64 21 66 • Fax : +33 (0)2 40 64 15 22
contact@randkar.fr • www.randkar.fr

RUBY AIR SERVICES

1 place du souvenir • 61130 LA CHAPELLE
SOUEY • FRANCE • Tél : +33 06 09 73 11 68
ruby.air@gmail.com • <http://www.rubyair.fr/>

Rectimo Aviation

Aéroport de Chambéry - Aix les Bains • 73420 Vi-
viers du lac • FRANCE • Tél : +33 479.52.00.00
rectimo@rectimo.com • <http://www.rectimo-aviation.fr/>

Ronald Termaat

• PAYS-BAS • Tél : +31 263 51591 • Fax : +31
614 019198
ronald@termaat.me

Rotavia

(Rotavia Sarl) Sonnenstr. 27 • 91757 Treuchtlin-
gen • FRANCE • Tél : +33 673 045 688 • Fax :
+33 (0) 673 045 688
eric.changeur@orange.fr • autogire-vente-formation.com

Rotor & Aircraft

3 place du GENÉRAL de Gaulle • 28000 Chartres •
FRANCE • Tél : +33 06-08-33-05-55
fgatineau@rotor-aircraft.com • www.rotor-aircraft.com

SD SERVICES

(SD AIR ULM) Aérodrome de Maubeuge - cOIE
SUD • 59600 MAUBEUGE • FRANCE • Tél : +33
+32 497 29 62 58
spitaels_jordan@hotmail.com • <https://www.sdair.fr/>

SDplanes france

(SDplanes.France) 4323 route de Torrebren
• 32440 Castelnaud d'Azun LabarrLre •
FRANCE • Tél : +33 0683234006
bruno.lagouigne@sdplanes.fr • www.sdplanes.fr

SEAM

1070 Rue du Lieutenant Parayre • 13858 Aix-
en-Provence Cedex 3 • FRANCE • Tél : +33
04-42-38-66-30 • Fax : +33 04-42-38-64-52
contactseam@aol.com • www.seam-avionic.com

SHARK AERO FRANCE- AIROXY

24 RUE DES MOUETTES • 76930 CAUVILLE-
SUR-MER • FRANCE • Tél : +33 06 68 01 96 06
contact@shark-aero.fr • <http://shark-aero.fr/>

SKY-LAC Fabrice Levis

(SKY-LAC) Rue Marcel Louis, 34 • 1315 Pietrebais
• BELGIQUE • Tél : +32 475 38 38 01 • Fax :
+32 10 84 40 81

ADRESSES DES IMPORTATEURS

info@flightdesign.be • www.sky-lac.be

SPORT AVIATION

Aérodrome Haguenau - 1 rue Maryse Bastié
• 67500 Haguenau • FRANCE • Tél : +33
+33(0)6-30-57-49-99
sales@sportaviation.eu • www.ps28.fr

Safari France

28 rue des Fosses • 60200 Compiègne •
FRANCE • Tél : +33 951086321
lescure.claudefree.fr • <http://lescure.claudefree.fr/>

Scorpio

213 Route de Letroz • 74550 Cervens (Thonon) •
Rhône-Alpes • FRANCE • Tél : +33 (0)4 50 72 58
90 • Fax : +33 (0)4 50 72 58 97
info@scorpio.fr • www.scorpio.fr

SeaMax France

26 rue Louis Bordron • 85400 Chasniais •
FRANCE • Tél : +33 676745031
info@seamax.fr • <http://www.seamax.fr/>

Servaux Safety & Ship Service S4

Anse de Saumaty, Chemin du Littoral • 13016
Marseille • FRANCE • Tél : +33 04 91 46 60 82 •
Fax : +33 04 91 46 40 93,
m.eminente@servaux.com

Silva France

Z.I Vaucouleurs 12 rue de la Cellophane • 78200
Mantes-la-ville • FRANCE • Tél : +33 (0)1 30 92
66 22 • Fax : +33 (0)1 34 78 49 83
silva.france@wanadoo.fr

Sky-Tech S.r.l.

Via San Giovanni 54 • 14022 Castelnuovo Don
Bosco • ITALIE • Tél : +39 141 1764053 • Fax :
+39 141.1760232
info@sky-tech145.com • www.sky-tech145.com

Skymap France

54 rue des Moulins • 57410 Bining • FRANCE
• Tél : +33 (0)3 / 87 09 86 05 • Fax : +33 (0)3 /
87 09 89 25
sky-map@wanadoo.fr • www.sky-map.de/fr

Skywalk

(Skywalk GmbH & Co. KG) Windeckstraße 4 •
83250 Marquartstein • ALLEMAGNE • Tél : +49
(0) 8641 / 6948 40 • Fax : +49 (0) 8641 / 6948 11
info@skywalk.org • www.skywalk.org

Solo France

4, rue du Thal • 67210 Obernai • FRANCE •
Tél : +33 (0)3 88 95 30 86 • Fax : +33 (0)3 88
95 46 45

Stemme Belgium Benjamin de Broqueville

(Stemme Belgium) Rue du Capitaine Aviateur
Jacquet 44 • 5020 Namur • BELGIQUE • Tél :
+32 476 816 700 • Fax : +32 81 55 93 59
benjamin@aerodromedenamur.be

Suranyi

(Suranyi Sarl) 2 rue du Belvedre • 25220 ChalLze
• FRANCE • Tél : +33 06 07 50 82 32
patrick.suranyi@wanadoo.fr • www.apollo-ulm.com

Swing France

(Swing Air Import) 128 rue des moulins • 26000
Valence • FRANCE • Tél : +33 (0)4 69 30 40 63
swing@lak.fr • www.sonata.fr

TECHNIC AVIATION



ZI Saint Maurice • 04100 Manosque • FRANCE •
Tél : +33 4/9272 0896 • Fax : +33 4/9287 8724
s.bonnet@technicaviation.com • www.technicaviation.com

TIM AIR ULM

AERODROME VALENCIENNE - HANGAR 34 - AV
MARC LEFRANQ • 59121 PROUVY • FRANCE •
Tél : +33 +33(0)6 59 94 13 62
timair@live.be

TROYES AVIATION

Aéroport Troyes Berberey - BP 10047 • 10601
La-Chappelle-Saint-Luc • FRANCE • Tél : +33
03-25-74-60-14 • Fax : +33 0) 3 25 74 15 37
infos@troysaviation.com • www.troysaviation.com

Tecnam France

Avenue Saint-Exupéry, 105 • 01200 ValsérhOne
LFHN • FRANCE • Tél : +33 (0)4 50 56 66 79 •
Fax : +33 (0)4 50 56 3873
f.luthi@tecnam.fr

Thibaut Aero

Aéroport du Grand Calais - Avenue Sainsard
• 62730 Marck • FRANCE • Tél : +33 (0)3 21
46 51 31
rthibaut@nordnet.fr • www.thibaut-aero.fr

Top Aviation

Le jardin d'entreprises de Sologne • 41300 Selles
Saint Denis • FRANCE • Tél : +33 (0)2 / 5494
0102 • Fax : +33 (0)2 / 5494 0109
topaviation@topmodel.fr • www.top-aviation.eu

Travail - NV

(Travail NV) Mechelaesteeweg 50 • 2650
Edegem • BELGIQUE • Tél : +32 (0)3 / 230 14 29
• Fax : +32 (0)3 / 218 69 29

travail@skynet.be • www.travail.be

Trike-Valley

Acacialaan 4 • 2920 KALMTHOUT • BIELORUS-
SIE • Tél : +375 3 295 49 74 • Fax : +375 474
474 632
info@trike-valley.be • <http://www.trike-valley.be/>

ULM Baisy Thy

(ULM Baisy Thy ASSFF CODDENS) Route de Hou-
tain 5 • 1470 Genappe • BELGIQUE • Tél : +32
(0)67 78 02 47 • Fax : +32 32) 2-653 42 73
info@ulm.be • www.ulm.be

ULM DECOUVERTE

Aérodrome de Pizay • 69220 St-Jean-d'Ardilres •
Rhône-Alpes • FRANCE • Tél : +33 (0)4 74 66 27
44 • Fax : +33 (0)4 74 66 07 64
info@ulm-decouverte.com • www.ulm-decouverte.com

ULM Evasion 26

Aérodrome des Chasses • 26100 Romans-sur-
IsLre • Rhône-Alpes • FRANCE • Tél : +33 (0)4
75 71 20 41 - (0)6 07 96 65 30 • Fax : +33 (0)4
75 05 31 90
info@ulmevasion26.com • www.ulmevasion26.com

ULM Technologie

Aérodrome de Valenciennes • 59121 Prouvy •
FRANCE • Tél : +33 (0)3 27 33 20 20 • Fax : +33
(0)3 27 45 53 53
info@ulmtechnologie.fr • <http://www.ulmtechnologie.com>

Ulteam

4 Chemin de la Chourere • 38660 St-Hilaire-du-
Touvet • FRANCE • Tél : +33 (0)4 76 92 26 02 •

Fax : +33 (0)4 76 08 20 77

xavierverges@orange.fr • www.ulteam-vol-libre.com

Urubu GmbH Tarragon Swiss

Unterleh 4 • 6300 Zug • SUISSE • Tél : +41 79
445 11 05
jacques.nauer@gmail.com • <http://tarragon-aircraft.ch/>

VLD

(VLD marque du groupe SUPAIR - VLD) Parc
Altals - 34 rue AdrasteEe - • 74650 Chavanod •
FRANCE • Tél : +33 04 50 45 75 29 • Fax : +33
04 50 52 78 70
info@supair-vld.com • www.supair-vld.com

VOLTAIRE

BASE ULM LA CAILLERIE • 77570 MONDRE-
VILLE • FRANCE • Tél : +33 06-58-06-23-23
bb@volerenulm.com • www.volerenulm.com

VU DU CIEL

4 RUE GEORGES GUYNEMER • 25220 THISE •
FRANCE • Tél : +33 +33(0)6 19 80 10 74
eurofly.france@free.fr • www.vuduciel-france.com

VZ Max

05700 Serres, Hautes-Alpes • FRANCE • Tél :
+33 676 739 376 • Fax : +33 986 67 75 30
info@vzmax.fr • [vzmax.fr](http://www.vzmax.fr)

YANKEE ROMEO

11 LES ORES, LA GRANDE MIGNOTTE • 85400
SAINT-GEMME LA PLAINE • FRANCE • Tél : +33
09 75 48 18 94
info@yankee-romeo.com • <http://www.yankee-romeo.com>

Yann Forestier

• FRANCE • Tél : +33 6 98 95 88 33
yann.forestier@yahoo.fr

iFly Europe Ltd

Calandweg 62 • 4341 RA Arnhemuiden • PAYS-
BAS • Tél : +31 6-50603839 • Fax : +31 6-15
60 54 20
arjen@ifly.eu • www.ifly.eu



Multiaxes ULM/LSA

AC MOBIL 34	22
AC MOBIL 34	38
AERO & TECH	38
AERO AT	38
AERO EAST EUROPE	38
AERO SERVICES GUEPARD	38
AEROALCOOL	40
AEROANDINA	40
AEROLIGHT DIFFUSION / ZENITH	40
AEROPILOT	40
AEROPLANES DAR	42
AEROPRAKT	42
AEROPRO	42
AEROSPACE S.R.L.	44
AEROSPOOL	44
AIRLONY	44
AIRMAX - SEAMAX BRASIL	45
ALBAVIATION	45
ALPHA FROG	46
ALPI AVIATION	46
AMERICAN CHAMPION	46
AMERICAN LEGEND	47
APOLLO ULTRALIGHT	47
ARION AIRCRAFT	48
ARZEOS AIRCRAFT	48
ATEC	48
AUSTRALIAN AIRCRAFT KITS	49
AUSTRALIAN LIGHTWING - ALW	50
AVI AIRCRAFT	50
BALLARD SPORT AIRCRAFT	50
BELMONT AERO	50
BLACKSHAPE	51
BLACKWING SWEDEN AB	51
BREEZER AIRCRAFT	52
BRM	52
BRM AERO	52
BRUMBY AIRCRAFT	54
BÜCKER & FUNK, TECHNIK VER- TRIEBS GMBH	54
CARBON DESIGN	55
CFM AIR	56
COLYAE	56
COMCO IKARUS	56
CUBCRAFTERS	57
CZECH AIRCRAFT GROUP S.R.O.	57
DIRECTFLY	57
DISTAR	58
DORNIER SEAWINGS GMBH	58
DOVA AIRCRAFT	58
E-GO	58
EHROFLUG	58
EKOLOT	59
ELECTRIC AIRCRAFT CORP	59
ELEKTRA SOLAR GMBH	59
ELLIPSE AERO	60
EMG X1 ERWIN AND MICHAEL GEITNER	60
EUROFLY	60
EVEKTOR	60
FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION 60	
FLYER INDUSTRIA AERONAUTICA	61
FLYING LEGEND	61
FLYLIGHT AIRSPORTS	61
FOXCON AVIATION	62
G1 AVIATION	62
GOLDEN AVIO	62
GROPPA AVIAZIONE	62
GRYPHEN	63
HB FLUGTECHNIK	64
HUMBERT AVIATION	64
I.C.P.	64
IBIS AIRCRAFT	65
ICARUS FOUNDATION	65
ICON AIRCRAFT	65
IDEA AIRCRAFT	65
INFINITUS AERO	65
INNOVATION S.R.L.	66
JABIRU AIRCRAFT	66
JH AIRCRAFT GMBH	66
JINGMEN AVIATION TECH CO LTD	66
JMB AIRCRAFT	67
JUNKERS FLUGZEUGWERKE AG	67
JUNKERS PROFLY FRANCE	67
KITFOX AIRCRAFT	68
KITPLANES FOR AFRICA	68
KUBICEK AIRCRAFT	68
LIAONING GENERAL AVIATION ACADEMY	68
LIGHT WING	68

LISA	69
LITEFLITE	69
M-SQUARED	69
MAGNAGHI AERONAUTICA	69
MAGNUS AIRCRAFT	69
MARC INGEGNO	70
MONTEAR AERONAVES	70
OK AVIATION	70
ORLICAN S.R.O.	70
OXAI	70
PETREL	71
PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION	71
AMERICAN CHAMPION GROUP - PAG	71
PROTOPLANE	72
PITTAVION	72
PUMA AIRCRAFT	72
QUICKSILVER	72
RANS	73
REMOS AG	73
RENEGADE LIGHT SPORT	74
ROLAND	74
ROLANDAS KALINAUSKAS	74
SCALEWINGS	75
SCANDINAVIAN SEAPLANES	75
SCODA EDRA	75
SE-AVIATION AIRCRAFT	75
SENSATION AVIATION	76
SHARK AERO	76
SKY REACH	76
SKYLEADER	76
SLING AIRCRAFT	77
SOFTEX AERO	77
SONEX	77
SPACE SD-PLANES	78
SQUADRON LEADER AIRCRAFT SRL	78
STARAIR AIRCRAFT SUNWARD TECH	78
HUNAN	78
STORCH AVIATION	78
TARRAGON AIRCRAFT	79
TECHPROAVIATION	79
TECNAM	79
TEXAS AIRCRAFT	80
THE LIGHT AIRCRAFT CO TLAC	80
TL ULTRALIGHT	80
TLAC	81
TOMARK	82
TRITON AERO-MARINE	82
U-FLY-IT	82
VANS AIRCRAFT	83
VASHON AIRCRAFT	83
VICKERS AIRCRAFT CO. LTD	83
VOLKSFLUGZEUG GMBH	83
WELLER	83
X-AIR	84
ZLIN	84

Motoplans U/L/LSA

A-I-R	87
AERIANE SA	87
AEROLA	88
AIRSPORT	88
ALPAERO	88
ARCHAEOPTERYX	88
ASO AERIAL SOLUTION OPPORTUNI- TIES SRL	89
DANIELI TIZIANO	89
DISTAR	89
EGENIUS - UNI STUTTGART	89
EKOLOT	89
JMB AIRCRAFT	90
JUNKERS PROFLY	90
KLENHART DESIGN AERODESIGN	90
MAREK IVANOV FA. FUTURE VEHICLES S.R.O.	90
MITCHELLWING	91
PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION	91
91 SOLAR FLIGHT	91
WINDWARD PERFORMANCE	91

Avions amateurs

AACRO SPORT	94
ACROLITE	94
ADVANCED AERO COMPONENTS	94
AUSTRALIA	94
AERO ADVENTURE	95
AEROCOMP	95
AEROLITES	96
AEROPLANE MANUFACTORY	96
AEROPUP	96
AEROSPOOL	97

AIRCRAFT LTD	97
AIRCRAFT DESIGNS	97
AIRDROME AEROPLANES	97
ALPI AVIATION	98
APEV	98
AT-P AVIATION	98
AUSTRALIAN AIRCRAFT KITS	98
AVIAD	99
AVIAT AIRCRAFT	99
AVIONS JODEL	99
AVIONS MARCEL JURCA	100
AVIONS PIEL	100
AZALEA AVIATION	100
BAT HAWK AIRCRAFT	101
BD MICRO-TECHNOLOGIES	101
BEARHAWK AIRCRAFT	101
BEDECORP	102
BETTER HALF	102
BIPLANE OF YESTERYEAR	102
BOWERS	102
CAMPAVIA	103
CIRCA REPRODUCTIONS	103
CLUTTON	103
CO-2 DEV	103
COMPOSITE AIRCRAFT TECHNOLOGY	104
CORBY	104
CUBCRAFTERS	104
DLR ELEKTROFLUG	104
DON WOLF	104
EARTHSTAR	105
ENJOY-ULM MARCO NERI	105
EUROFLY	105
EUROPA	105
EVANS AIRCRAFT	106
EVOLUTION AIRCRAFT	106
EXCALIBUR	106
FFP	106
FLIGHT CONSTRUCTIVE LTD	107
FLITZER	107
FLYLIGHT AIRSPORTS	107
FRY AIRCRAFT	108
GLASAIR AVIATION	108
GREEN SKY ADVENTURES	108
GWEDUCK AIRCRAFT	108
HB FLUGTECHNIK	109
HORTEN AIRCRAFT GMBH	109
HUMMEL AVIATION	109
INDY AIRCRAFT	109
ION AIRCRAFT	110
JABIRU AIRCRAFT	110
JMB AIRCRAFT	110
JPM	110
JUST AIRCRAFT	111
KITFOX AIRCRAFT	111
KOLB AIRCRAFT COMPANY	111
LAMBERT AIRCRAFT	111
LANCAIR INTERNATIONAL LLC	112
LIGHT AIRCRAFT ASSOCIATION	112
LOCKWOOD AVIATION AIRCAM	113
LOUIS PENA	113
MICHAEL PLATZER	113
MICHEL BARRY	113
MIKE WHITTAKER	114
MINI IMP	114
MSW	114
MURPHY AIRCRAFT	115
MUSTANG AERONAUTICS	116
NEMESIS	116
NF-AIRCRAFT	116
NV AERO	116
OSPREY	116
OSPREY	117
PAZMANY	117
PIE AERONEFS SA	117
PIETENPOL	117
PRO-COMPOSITES	118
QUAD CITY	118
QUICKSILVER	118
RAINBOW AVIATION SERVICES	118
RICHARD STEEVES	118
ROCKY MOUNTAIN	119
ROLANDAS KALINAUSKAS	119
SAMSON	119
SCALEWINGS	119
SE-AVIATION AIRCRAFT	119
SEQUOIA	120
SERGE PENNEC	120
SILENCE AIRCRAFT	120
SKY CLASSIC AIRCRAFT	120
SLING AIRCRAFT	121
SLIPSTREAM	121

SONERAWORKS LLC	121
SONEX	122
SSPA	123
STARDUSTER	123
STEEN AERO LAB	123
STORCH AVIATION	123
SUPERMARINE AIRCRAFT	124
SVENSKA FLYGFABRIKEN	124
TAPANEE AVIATION	124
TAYLOR	124
TD AIRCRAFT	124
TEAM MINI-MAX LLC	125
TEAM ROCKET	125
TEAM TANGO	125
THUNDERBIRD AVIATION, LLC	125
TITAN AIRCRAFT	126
VANS AIRCRAFT	126
VELOCITY AIRCRAFT	127
VERHEES	127
VOLMER	128
WAG AERO GROUP	128
WAR AIRCRAFT REPLICAS	128
WEDGE TAIL AIRCRAFT	128
WEGA AIRCRAFT	128
WHISPER AIRCRAFT	129
WHISPER R&D	129
WINDCRAFT OY	129
X-AIR	129
ZENAIR LTD	129
ZENITH	130

Avions certifiés

AERAERO AT	134
AEROPRAKT	134
AEROSTAR	134
AMERICAN CHAMPION	134
AMPAIRE	134
ANGEL AIRCRAFT CORP	136
AQUILA AVIATION	136
AURA AERO	136
AVIAT AIRCRAFT	136
BEECHCRAFT	137
BLACKSHAPE	138
BLUE SPIRIT AERO	138
BRM AERO	138
BYE AEROSPACE	139
CARPLANE	139

CESSNA	139
CIRRUS AIRCRAFT	141
CUBCRAFTERS	141
CZECH AIRCRAFT GROUP S.R.O.	142
DAHER	142
DIAMOND AIRCRAFT	143
DORNIER SEAWINGS	144
DORNIER SEAWINGS GMBH	144
ELFLY GROUP	144
ELIXIR AIRCRAFT	144
EMBRAER	145
EPIC AIRCRAFT	145
EVEKTOR	145
EXTRA FLUGZEUGPRODUKTION	145
FARADAIR	146
FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION	146
GAME AEROSPACE	147
GOGETAIR AIRCRAFT	147
GROB AEROSPACE/GROB AIRCRAFT	147
GUANYI AERO	147
HEART AEROSPACE	148
HONDAJET	148
ISSOIRE AVIATION	148
ISSOIRE AVIATION	148
KAI	149
LIAONING GENERAL AVIATION	149
ACADEMY	149
LIGHT WING	149
MAGNAGHI AERONAUTICA	149
MAHINDRA AEROSTRUCTURES PVT	149
LTD	150
MAULE AIR	150
METRO HOP	151
MOONEY INTERNATIONAL	151
MSW	151
NZAERO	151
OTTO AVIATION	151
PATRIOT UA	152
PIAGGIO AEROSPACE	152
PILATUS	152
BLACKSHAPE	152
PIPER AIRCRAFT	152
PIPISTREL BY TEXTRON EAVIATION	154
ROBIN NEW AIRCRAFT	154

SEEKER AIRCRAFT	155
SMARTFLYER	155
SOFTEX AERO	155
STRATOS AIRCRAFT	155
TECNAM	155
TRUE FLIGHT AEROSPACE / TIGER	157
AIRCRAFT	157
VOLTAERO	157
VULCANAIR AIRCRAFT	157
WACO AIRCRAFT	157
XTREMEAIR	158
ZENAIR LTD	158
ZLIN AIRCRAFT A.S.	158

Motoplans certifiés

ALEXANDER SCHLEICHER	161
AMS-FLIGHT	161
AVIONIC	161
BINDER MOTORENBAU	161
DB AVIATION	161
HPH	162
JONKER	164
LAK	164
LANGE	165
LANGE RESEARCH	165
M&D FLUGZEUGBAU	165
SCHEIBE	166
SCHEMP-HIRTH	166
STEMME	166
SZD	167

Autogires

AIR COMMAND	169
AIRBET	169
AMERICAN AUTOGYRO	169
ARGO AERO MANUFACTURA	169
LOTNICZA	169
AUTOGYRO GMBH	170
AVIOMANIA	172
CHAYAIR	172
ELA AVIACION	172
FUSIONCOPTER	173
GIROCOPTEROS HUMMINGBIRD	174
GYRO TECHNIC, INC.	174
GYRO-KOPP-TERS	174
GYRON PRO	174
JOKERTRIKE NISUS	175

STOL
Short Take-Off and Landing

Le G1 SPYL-XL un STOL polyvalent

Disponible en 4 versions :
 Tout Terrain ♦ Amphibie ♦ Remorquage Planeurs
 Travail Aérien (épandage agricole, photographie...)

Le « G1 SPYL-XL » (525 kg) est un ULM français Haut de Gamme, tout alu, robuste, confortable, facile à piloter, décollage et atterrissage en quelques mètres. Pliable au gabarit routier. G1 Aviation est aussi certifié en Allemagne, avec le G1 D-600 (600 kg).

G1 AVIATION ♦ +33 (0)4 88 03 80 37
www.g1aviation.com



INDEX DES CONSTRUCTEURS



MAGNI GYRO	175
NIKI ROTOR AVIATION	176
PAGOTTO	176
PAL-V	178
SHAANDI BAOJI	178
SILVERLIGHT AVIATION	178
SKYCRUISER AUTOGYRO	178
SKYWORKS AERONAUTICS CORP.	178
SPORT COPTER	179
TENSOR AG FRAUNDORFER AERONAUTICS	179
TITANIUM AUTO GYRO	179
TRENDAK	179
UMRTC	180
VENTURA	180

Multicoptères

AEROFUGIA TECHNOLOGY CO. LTD. (GEELY) WUFEI	184
ALAUDA AERONAUTICS	184
AUTOFLIGHT EUROPE GMBH	184
BETA TECHNOLOGIES, INC.	184
EHANG INC.	184
EMAGIC AIRCRAFT GMBH	186
EVE URBAN AIR MOBILITY EMBRAER	186
HYUNDAI AIR MOBILITY - SUPERNAL	186
JETSON	186
JOBY AVIATION	186
LIFT AIRCRAFT INC.	187
NEX AERO GMBH	187
OVERAIR, INC.	187
PIVOTAL	187
SKYDRIVE CARTIVATOR D O	187
TCAB TECH	188
VERTICAL AEROSPACE LTD	188
VOLANT	188
VOLOCOPTER GMBH	188
WISK	188
XPENG HUITIAN HT AERO	189
ZAPATA	189
ZURI SE	189

Hélicoptères

AERO ELI SERVIZI	191
ALPI AVIATION	191
ARGO.AERO MANUFATURA	191
LOTNICZA	191
AUROA HELICOPTERS	191
AVIMECH	191
AVIO SOLUTION GHT HELICOPTERS	191
CH-7 HELICOPTER	192
CICARE	192
COMPOSITE FX	193
DUOFU AVIATION	194
DYNALI	194
EAGLE RESEARCH	194
EDM AEROTECH	194
ENSTROM	194
HELI TECH	195
HELICOPTER SYSTEMS	195
195HELICOPTERES GUIMBAL	195
HELYXIS CHOPPAIR	195
HILLER AIRCRAFT CORPORATION	195
HUNGARO COPTER - STEEL RIDERS	196
KONNER	196
KOPTER GROUP - SWISSHELICOPTER	196
LAE HELICOPTERS	197
LCA LAMANNA HELICOPTER S.R.L.	197
ROBINSON	197
ROTOR X AIRCRAFT MANUFACTURING	198
RS HELIKOPTER ROTORSCHMIEDE	182
RUPP AIRCRAFT	198
SAFARI	198
SBM DEVELOPMENT GMBH	199
SCOUT FLY	199
SKT SWISS KOPTER	199
SOFTEX AERO	199
VERTICAL AVIATION TECH	200
VORTECH	200
YOUNGCOPTER	200
ZEFHIR CURTI AEROSPACE	200

Pendulaires

ACE AVIATION	204
AEF AIR LIFT SYSTEM	204
AEROS	204
AIR CREATION	206
AIRBORNE AUSTRALIA	206
AIRFER	208
AIRTIME AIRCRAFT - KRUCKER	208
ALBATROSS FLYING SYSTEMS P&M AVIATION	208
APOLLO ULTRALIGHT	208
ELLIPSE	209
EUROFLY	209
EVOLUTION TRIKES	209
FLYLIGHT AIRSPORTS	210
G DECOUV R	210
ICARO 2000	211
JOKERTRIKE NISUS	211
KOMPOL	211
LA MOUETTE / HELITE	211
NORTH WING	212
PAGOTTO	212
POLARIS	212
SKY REACH	213
SKYJAM	213
SOLO WINGS	213
TAKE OFF	213
TRIKE ICAROS	214
ULTRALIGHT DESIGN SRO	214
VELERIA DEDALO	214
VENTURA	215
WILD SKY	215
X-AIR	215

Aérostats classe 5

FLYDOO	216
--------	-----

Instruments multifonction

A-ERIS	219
ADVANCED	219
AIR AVIONICS	219
ASPEN	220
AVMAP	220
AVIDYNE	220



AVMAP	220
BENDIX KING	220
CHANGFENG	220
DYNON	221
FLYBOX AVIONICS	221
FLYMAP	221
GARMIN	222
GRT AVIONICS	222
GLANCE AVIONICS	222
HELIOS	222
KANARDIA	222
LEVL AVIATION	223
LX NAVIGATION	223
LXNAV	224
MAV SRL	224
MOVING TERRAIN	224
MGL AVIONICS	224
PESCHGES	224
RS FLIGHT SYSTEMS	224
SKY-MAP	224
TALOS	225
TL ELEKTRONIK	225
VERTICAL POWER	225

Instruments monfonction

4AVIATION FOXTRAL	226
AIR AVIONICS	226
A & A TECH	226
AIRBOX AEROSPACE	227
ASTRONICS	227
BECKER	227
BST TECHNOLOGY	227
CHANGFENG	227
CHARTERWARE	227
DACHER SYSTEMS	228
DR. GOLZE	228
FALCON GAUGE	228
FLYBOX AVIONICS	228
FLYING NEURONS	229
FUNKE	229
GARMIN	229
HELM NAVIGATION	229
ICFLY	230
J.P. INSTRUMENTS	230

KANARDIA	230
LEVL AVIATION	230
LXNAV	230
LEVL AVIATION	230
LX NAVIGATION	230
MAV SRL	230
MIKROTECHNA	231
RS FLIGHT SYSTEMS	231
SAFESKY	231
STOCK FLIGHT SYSTEMS	231
SKYDEMON	231
TQ SYSTEMS	231
TRIG AVIONICS	231
UAVIONIX	232
UMA	232
WINTER	232
XAMPLE	232
XCOM AVIONICS	233

AIRNAVIGATIONPRO
THE PILOT ASSISTANT

Everything you need to plan and fly, and much more

Trusted as a certified EFB by helicopter pilots and operators worldwide.

Download Now

linktr.ee/airnav
www.airnavigation.aero

Download on the App Store
GET IT ON Google Play
Download from the Microsoft Store
EXPLORE IT ON AppGallery

INDEX DES PRODUITS

Multiaxes ULM/LSA

A50	67
A-22	42
A2C ULTRA SEAPLANE	66
A-32L/LS	42
A5	65
A60 / RG	67
AC4 UL	68
AEROLITE 103	82
AKOVA	69
ALPHA TRAINER	71
ALPHA FROG G1/EG1	46
ALTO 912 NG	57
APOLLO FOX	47
ARZEOS	48
AT-4	38
ATEC 122 ZEPHYR	48
ATEC 212 SOLO	48
ATEC 321 FAETA	48
ATOL AURORA	75
B8	52
BF 133 JUNGMEISTER	54
BF 139 CLUBMAN CLASSIC	54
BOBBER	84
BREEZE 2	69
BREEZER B400/B600	52
BREEZER SPORT	52
BRISTELL CLASSIC	53
BRISTELL RG	53
BRISTELL TDO	53
BRUMBY 600 LSA	54
BRUMBY 610	54
BUSHCAT	76
BW 600 FG/RG	51
C42 C	56
C42B	56
C42CS	56
CARBON CUB SS	57
CARBON CUB UL	57
CATALINA NG	63
CH 650 EI	40
CHAMP 7EC	46
CHRYSALIN	38
CITUIS	52
COACH II	58
COLT 100	80
CORSAIR/E-MOTION	66
CT SUPER SERIES	60
CTLS	61
CUB	84
D24 - MAGICONE	45
DAR 23	42
DAR 24	42
DAR SOLO 120 / UL	112
DARDO	56
DRACULA	50
DRAGONFLY	69
DS-2C	58
DV-1 SKYLARK	58
DW 200 CLASSIC DW 210 RG	50
DYNAMIC WT 9	44
DYNAMIC WT-9 OK EDITION	70
E22 SPARK	65
E-FLIGHT WAIEX	77
E-GO SS	58
ELECTRAFLYER ULS	59
ELEKTRA ONE	59
ELEKTRA TRAINER	59
ELLIPSE	60
EUROFOX	42
EXPLORER UL-600	68
F2	61
F30 ULM/KIT	62
F600 NG	61
F99 RAMBO	65
FAETA 321 NG	49
FALCON LS 2.0	74
FK 131 JUNGSMANN	54
FK12 COMET	55
FK14 POLARIS	55
FK9 MARK VI	55
FM250 VAMPIRE	55
FRECCIA / RG	44
FUSION-UL / SENTINEL	69
FX 1 LSA	66
G1 / D600	62
G70	62
G70 ENDURO	62
GANNET S100	56
GP ONE	76
GR-LSA	50
GXIS	73
GXNXT	73
HANUMAN / X-AIR H	84
HARMONY UL/LSA	60
HB 208	64
HORNET STOL	49
HYDROPTERON	65
IRBIS UL/LSA	68

JABIRU J-170D	66
JABIRU J230-D	66
JK-05L JUNIOR	59
JUNKA UL	67
KITFOX SUPER SPORT SLSA	68
KR-030 TOPAZ	59
LAND AFRICA	52
LEGEND 600/L600	40
LIGHTNING LS-1	48
M2 AMPHIBIOUS LSA	70
MAGIC GS-700	65
MC01 LSA	70
MCR EVOLUTION ULC	75
MERLIN HV 100	79
MINIFOX	60
MOTO DU CIEL 912	64
MPX-1000 TAYRONA	40
NEXTH	38
NORDEN	84
NYNJA	61
ORLICAN M-8	70
P2002 SIERRA MKII	79
P2008	79
P92 ECHO MK II	79
P92TD TAIL DRAGGER	80
PARROT	70
PEGASO	44
PELICAN SPORT AULA	50
PETREL X	71
PICKUP EVOLUTION	75
PIONEER 200	46
PIONEER 300	46
PIONEER 330	46
PRIME	51
PS-28 CRUISER/SPORT CRUISER	57
PTITAVION	72
PUMA SPORT	72
QUASAR LITE/FAST	40
RANGER	83
RISEN	71
RISEN SUPERVELOCE	72
RK-7	74
RV-12/IS	83
RX1E	68
S-19 VENTERRA	73
S-20 RAVEN	73
S-21 OUTBOUND	73
SA 60L / SA 70L	78
SAMBA XXL	58
SAVANNAH	64
SD-1 MINISPORT	78
SD-2 SPORTMASTER	78
SEAMAX	45
SENSATION	76
SG CLUB	113
SG STOL	40
SHARK UL / US	76
SHERWOOD KUB	81
SHERWOOD RANGER	80
SHOCK CUB	84
SILA 450 C	38
SIRIUS BACKCOUNTRY	80
SKY ARROW LSA	69
SKYLANE UL	44
SKYLEADER 200	76
SKYLEADER 400	77
SKYLEADER 600	77
SKYPER GT9	82
SKYRANGER SW	83
SKYTRECK	82
SLEPCEV STORCH	78
SLING 2/LSA	77
SPARKER	80
SPARVIERO	44
SPORT 2SE	72
STAMPE SV4	67
STOL	74
STOL CRUISER	57
STORCH	63
STREAM	81
SUPER LEGEND HP	47
SUPER PETREL XP	75
SW-51 MUSTANG	75
SWAN 120	50
SYNCR0	63
TARRAGON	79
TERRIER 200	62
TETRAS 912 CSL	64
TEXAN	63
TEXAN T-6 IIR	78
TL-2000 STING RG	81
TL-2000 STING S4	81
TL-3000 SIRIUS	81
TRAIL	63
TUCANO REPLICA	61
ULJ NG	83
ULTRA	72
VELIS ELECTRO	71
VENTURA	64
VIPER SD4/RTC	82
VIRUS SW	71
VL-3 / RG	67

Motoplaneurs UL/LSA

A-10D	91
ALATUS M	88
ARCHAEOPTERYX-ELEKTRO	88
ATOS WING	87
BIRDY	90
CHOUCAS	88
DREAM GLIDER	89
E-GENIUS	87
EXEL	88
GOSHAWK	91
JUNKERS BANJO MH	90
JUNKERS DUO BANJO	90
KR 010 ELF	89
PHOENIX	90
PIUMA TWIN EVOLUZIONE	89
SINUS MAX	91
SONET	88
SONG 120/ELECTRIC	90
SUNSEEKER DUO	91
SWIFT LIGHT	87
TAURUS ELECTRO	91
UFM 13/15 LAMBADA	89

Avions amateurs

6.2 PISTON	95
ACRO SPORT II	94
ACROLITE 1C	94
ACROLITE 1T	94
ACROLITE 2M	94
ADVANTIC WT10	97
AEROPUP MK IV	96
AEROSKIFF	96
AIR CAM	113
AIR CAMPER	117
AT-5	98
AVENGER	106
AVENTURA II V	95
BAT HAWK	101
BD-4C	102
BD-5	101
BEARCAT	96
BEARHAWK FIVE	101
BEARHAWK LSA	101
BILOUIS	113
BUSHMAN	98
CAPENA	113
CARBON CUB EX/FX-3	104
CELEBRITY	106
CH 650	130
CH 750 CRUZER	130
CH 801-HD	130
CH750 SUPER DUTY	130
CHALLENGER	118
CHINOOK PLUS 2	96
COMP AIR 12	95
COMP AIR 9	96
COMPANION	101
COOT	118
CORBY STARLET CM-2	104
COZY MK IV	103
CP 320 SUPER EMERAUDE	100
CP 70 BERYL	100
D112 CLUB	99
D18 LIBERTY	99
D9 BEBE JODEL	99
DAKOTA HAWK	107
D-PLANE 1	127
DR1050M EXCELLENCE	100
E2 BIPLANE	105
EAGLE II	99
ELITE	115
EMG-6	118
ESPRIT VFII	108
EUROPA XS	105
EVOP-350	106
EVOT-750	110
EXCALIBUR 2	106
EXPLORER	116
EXPRESS 2000	104
F11AC ACROCRUISER	97
F4 M540 ALDO	107
FALCO F-8L	120
FIREFLY	111
FLY BABY	102
FOKKER E3	97
FRED	103
G 2 / 3	94
GAZ'AILE 2	120
GENESIS	121
GP-4	116
GT-500	118

GULL 2000	105
GWEDUCK	108
HB 207 ALFA	109
HIGHLANDER	111
HUMMELBIRD	109
HX-2	109
HY4	104
ION 100/120	110
ISAAC FURY	112
JABIRU J-430	110
JPM 01 MEDOC	110
JPM 03 LOIRET	110
JXS-2T	122
KIEBITZ B	113
KITFOX CLASSIC IV	111
KR-2S	116
LEGACY	112
LEGAL EAGLE / XL	102
LEVITATION	124
LN-3	124
LUTON MINOR	112
MAKO	112
MAVERICK	115
MCR SPORTSTER EVOLUTION	119
MCR 4S EVOLUTION	120
MICRO MONG	108
MIFYTER	102
MINI BULLE MB 02-2	113
MINI IMP	114
MISSION M108	111
MISSION M212	112
MJ-5 SIROCCO	100
MORANE N	103
MORIN M85-D	103
MUSTANG II	116
MUSTANG SW-51 EXP	119
MW6 SORCERER	114
NEMESIS NXT	116
NEW SPORTSMAN 2+2	108
NIUEPORT 11 7/8	103
NIUEPORT 24	97
ODYSEY	105
ONEX	122
OSPREY 2	117
P-47 THUNDERBOLT	128
PANTHER/COUGAR	123
PATROL	102
PAZMANY PL-2	117
PAZMANY PL-9 STORK	117
PIK-27	129
PIONEER 400	98
POUHEL CLASSIC	98
R-80 TIGER MOTH	107
RAI-6	125
REBEL/SPORT	115
RENEGADE SPIRIT	115
RIDGE RUNNER III	119
RK-5	119
ROCKET F1 EVO WING	125
RV-10	126
RV-14	126
RV-15	126
RV-7	127
RV-8	127
RV-9	127
SABERWING	100
SAM-EX	129
SCOUTCHEL	98
SIERRA 200	128
SILENCE TWISTER	120
SKYBOLT S	123
SKYRANGER SWIFT MK2	107
SLING 4	121
SLING HW	121
SLING TSI	121
SMITH MINIPLANE 2000	120
SNS 9 HYPERLIGHT	125
SONERAI II	121

SONEX B	122
SOURICETTE MB 02	114
SOURIS BULLE MB 04	114
SPITFIRE MARK 26B	124
SPORTSMAN VJ-22	128
STANDARD / X-AIR S	129
STARJUSTER ONE SA100	123
STARLET SA500	123
STOL CH 750	130
SUBSONEX/JXS-2	122
SUPER STALLION	97
SUPER STORCH	123
SUPERSTOL/XL/TITAN	111
SWIFT III	108
SWITCHBLADE	119
T-51B MUSTANG	126
TANGO XR	125
T-BIRD II	109
TD-3	124
TEAM AERO-MAX	125
TITCH	124
TORNADO II	126
TWINFOX	105
ULTRACRUISER	109
UR - 1 DEVIL	117
VELOCITY XL	127
VISION	118
VOTEC 322	114
VOTEC VOLARIS	115
VP-1 VOLKSPLANE	106
W-11 BOREDOM FIGHTER	104
WAG-A-BOND	128
WAIEX B	122
WEGA 180	128
WHISPER MOTORGLIDER	129
X350 GEN II	129
Z-21 FLITZER	107
ZIGOLO MG12	99

Avions certifiés

300LP	145
A-36	134
A414	136
AC4/GT CS-LSA	149
AG-5B TIGER	157
AIRVAN 10	150
AMD ALARUS CH2000	158
AMPAIRE ELECTRIC EEL	134
ANG-01	152
ANGEL	136
APM 20 LIONEL	148
APM 30 LION	148
APM 41 SIMBA	148
ARCHER/DX	152
AT-3	136
AVANTI EVO	152
AVIAT HUSKY	136
AVIAT PITTS S-2C	136
B23	138
BARON G58	137
BEHA M1H	146
BONANZA G36	137
CARAVAN	149
CARPLANE	139
CASSIO 330	157
CELERA 500L	151
CELENER	140
CITATION M2	143
DA20I	143
DA40 NG	143
DA42-VI	143
DA50/RG	143
DA62	143
DENALI	138
DORNIER S-RAY 007	144
DR 401	154
DRAGONFLY	138
E1000	145
EBEAVER	149

ECARAVAN 208 MAGNIX	150
EDA40	144
EFLYER 2	139
EFLYER 4	139
ELECTRIC DEMONSTRATOR4	145
ELIXIR	144
ENERGIC	138
ES-19	148
EXTRA NG	146
F2 CS-23	146
F2EH	146
F4	146
G 120 TP	147
G750	147
GA15	147
GA20	147
GABRIEL	138
GB1 GAMEBIRD	147
GREAT LAKES 2T-1A	157
HA-420 HONDAJET	148
IAK-52W / IAK-52TW	134
INTEGRAL S	136
KC-100 NARAON	149
KODIAK 100 III	139
KODIAK 900	142
M20W/U/ACCLAIM	151
M350	153
M500	153
M600	153
M-7	150
M700 FURY	153
M-9-235	150
METRO HOP	151
MX7	150
NOEMI X10 SEAPLANE	144
P2002JF MKII	156
P2006 T MK2	156
P2010 TWENTY TEN	156
P2012 TRAVELER	156
P68C	157
P-750 XSTOL III	151
P92JS	156
PANTHERA	154
PC-12 NG	152
PC-24 SVJ	152
PHENOM 100	145
PILOT 100 100I	152
P-MENTOR	155
QUATTROCRUISER	142
RX4E	149
SEASTAR	144
SEEKER SB7L	155
SEMINOLE	154
SKY ARROW TCNS	149
SKYCOURIER	140
SKYHAWK	140
SKYLANE	140
SMARTFLYER	154
SPORTSTAR RTC	145
SR20	141
SR22/T	147
STRATOS 716/X	151
SUPER DECATHLON	134
TBM 910	142
TBM 960	146
TOP CUB	141
CITATION M2	143
TURBO STATIONAIR HD	140
V 24/L	155
VELIS ELECTRO	154
VIRUS SW 121	154
VISION JET	141
VULCANAIR V1.0	156
XA41/XA42	158
XCUB/NX CUB	141
YMF-5F	158
Z 143 LSI	158
Z 242 L	158

Motoplaneurs certifiés

A304 JS / MS / ES / RES SHARK	146
304 JS / MS / ES / RES SHARK	162
304 MTS / FES	164
ANTARES 21E	165
ANTARES 23E	165
ANTARES E2	165
ARCUS M	166
AS 33 ES/M	166
AS 34 ME	166
AS 35 MI	166
CARAT	166
DG 1001 / M / E NEO	162
DIANA 4 ER	161
DISCUS 2C FES	166
EB28 EDITION	162
EB29D E	162
GRAND TOURER S 12-G	166
JS 3 RAPTURE	164
JS 4 RENGETI	164
JS 5 RAY	164
LAK-17 B/C FES	164
LS 8 E NEO	164
MINI LAK FES	165
S12 TWIN VOYAGER	167
SAMBURO AVO 68R	165
SF 25C	166
SZD 55 NEXUS	167
VENTUS 3 E	166

Autogires

AMERICAN RANGER AR1	178
ARGON CLASSIC	169
ARGON GTL	170
BLAZER	176
BRAKOgyro GT	177
BRAKOgyro NAKED	177
CALIDUS/GYROMOTION	170
CAVALON	170
COMMANDER ELITE TANDEM EJ22	169
CRUISER	176
EAGLE 1200	180
ELA 07 COUGAR	172
ELA 7 SCORPION	172
ELA ECLIPSE	173
EXPLORER	179
GENESIS DUO G2SB	172
GIRABET 2 SPORT	169
GIRABET CLASSIC	169
GT-VX1	174
GYRON	174
GYRO-TRACTOR	173
H2	174
HAWK 5	178
JK-2 NANO	173
KALLITHEA	176
LIE YING FALCON	178
LIGHTNING	176
LITE GYRO	177
M 26 VICTOR	175
M-16 TANDEM TRAINER	175
M-22 VOYAGER	175
M-24 ORION	176
MIDNIGHT HAWK	174
MTO NAUTIC MTO CLASSIC	170
MTOSPORT 2017	170
MTOSPORT 2017 915IS T-RIGO	172
NISUS	175
ONE SEATER SPRINT	177
PAL-V LIBERTY	178
RAD	177
RAF 2000	180
SKYCRUISER SC 200	178
SPARROWHAWK III	169

SPORTCOPTER II	179
SYCAMORE MK 1	172
TAIFUN	179
TAURUS	180
SENSOR 600X	179
TERCEL	180
TWIN EAGLE	174
TWISTAIR 2.0	180
VERTIJET	179

Multicoptères

AE200	184
AIRSCOOPER	189
AIRSPEDER MK4	184
ALIA	184
BUTTERFLY	187
CORA	188
E20	188
EHANG 216S	184
EMAGIC NEXT	186
EVE - EMBRAERX EVTOL	186
HELIX	187
HEXA	187
JETSON ONE	186
S4	186
S-A 1 / 3	186
SKY COL 2	187
SKYDRIVE	187
V1500M PROSPERITY	184
VOLOCITY	188
VT-25	188
VX4	188
X3-F	189
ZURI	189

Hélicoptères

ARGO AH2.2	191
AUROA	191
AW 09	196
CABRI G2	195
CH7 KOMPRESS CHARLIE 2	192
CH77 RANABOT	192
CHOPPAIR CR4-T	195
CICARE 7	193
CICARE 8	192
CICARE SVH4 TRAINER	193
COAX 2D COAX 600	194
DRAGONFLY DF1 / DF 2	192
DYNALI H3 SPORT	194
F28F	194
FAMA KISS MF	194
G250 EAGLE	192
HC-02	196
HELICOPTER VV-2	199
HELICYCLE	194
HTC 130	195
HUMMINGBIRD KIT	200
K1 HELICOPTER	196
K2 HELICOPTER	196
K3 ANFIBIO	196
KINNEY HRH	200
LH212	197
MAZARI MX	195
NEO	200
PHOENIX A600 TURBO	198
PHONIX FR 200	198
R22 BETA II	197
R44 RAVEN II/CLIPPER II	197
R66 TURBINE	197
RT 216	199
SAFARI 400	198
SAFARI 500	199
SCOUT	199
SKYRIDER 06	199
SYTON AH-180	191
SYTON AH 130	191



UH-12	195
VA115	198
VA250	198
XE	193
XE 290	193
XET	193
YO-YO 222	191
ZEFHIR	200

Pendulaires

ADAM	210
ADVENTURE S	214
AEROS 2 912 PROFI TL	204
AEROTRIKE COBRA 912	213
ALIZE CHARLOT	209
ANT POLINI THOR 250	205
APOLLO DELTA JET I, II + MONSOON	208
APOLLO JET STAR	208
AQUILLA 912	213
ATF SOARING TRIKE	212
BIVVYBEE	210
BRAKO DELTA TRIKE 912	212
CLIPPER	215
CROSS COUNTRY 912 STILL	205
CRUISER ALBATROSS	208
CYGNET 3	208
EGO TRIKE	214
FIB CLASSIC	212
G DECOUV R 582	211
JAZZ 2000	211
JOKER	211
KUDOS-TRIKE	204
M4-SPORT	206
MAGIC LASER	204
MAVERICK 2	212
MERLIN 1200 STINGRAY	213
MINILY	214
MINI-JET ZOE	208
MONOTRACE	204
NEW FIB 120	213
NINE	210

PIT-TRIKE	211
PIXEL	206
REV	209
REV X	209
REV XS	209
REVO	210
REVOLT	210
SAMSON	211
SKYPPEER	206
SKYPPEER BUSH 912 IFUNXL	206
SNAKE TRIKE	209
SOLO	214
SPORT X2 APACHE	212
ST-FREESTYLE DELTA	213
STRIKE-T	214
TANARG	206
VENTURA 1200	215
VOYAGER	215
WILD SKY GOAT	215
X-ERO	204
XT 582 TUNDRA	207
XT-912 OUTBACK	207

Aérostats classe 5

FLYDOO	216
--------	-----

Instruments multifonction

A-EFIS	219
AEOLUS SENSE 4 ADS-B	225
AF 5400	219
AF 5600/5800	219
AIR CONTROL DISPLAY	219
AV-20/AV-30	225
BOM	223
CF2000A	220
COLIBRI X	223
D3 POCKET PANEL	221
ECLIPSE EFIS 2	221
ECOPLOT	224
EFIS 105	222
EKP V	220

EMU	224
EVO	224
EVOLUTION 1000 PRO MAX	220
FLYMAP L	221
FLYMAP LD	222
FLYSENSE AOA	225
G3X TOUCH	225
G5	222
HORIS AD-AHRS	222
HORIZON ACCESS/HSS	222
HORIZON HX/HXR	222
IEFIS	224
IFD 550/440	220
IFD-NET EFIS PLUS	224
ILEVIL AP	223
MINI EFIS OBLO2	221
MT VISIONAIR X	224
NESIS IV	222
SKY-MAP MFD	224
SKYVIEW HDX	221
SKYVIEW SE	221
TL-6624 INTEGRA	225
ULTRA EFIS	220
VP-400	225
VP-EFIS	224
XCRUZ 110	220
ZEUS	223

monfonction

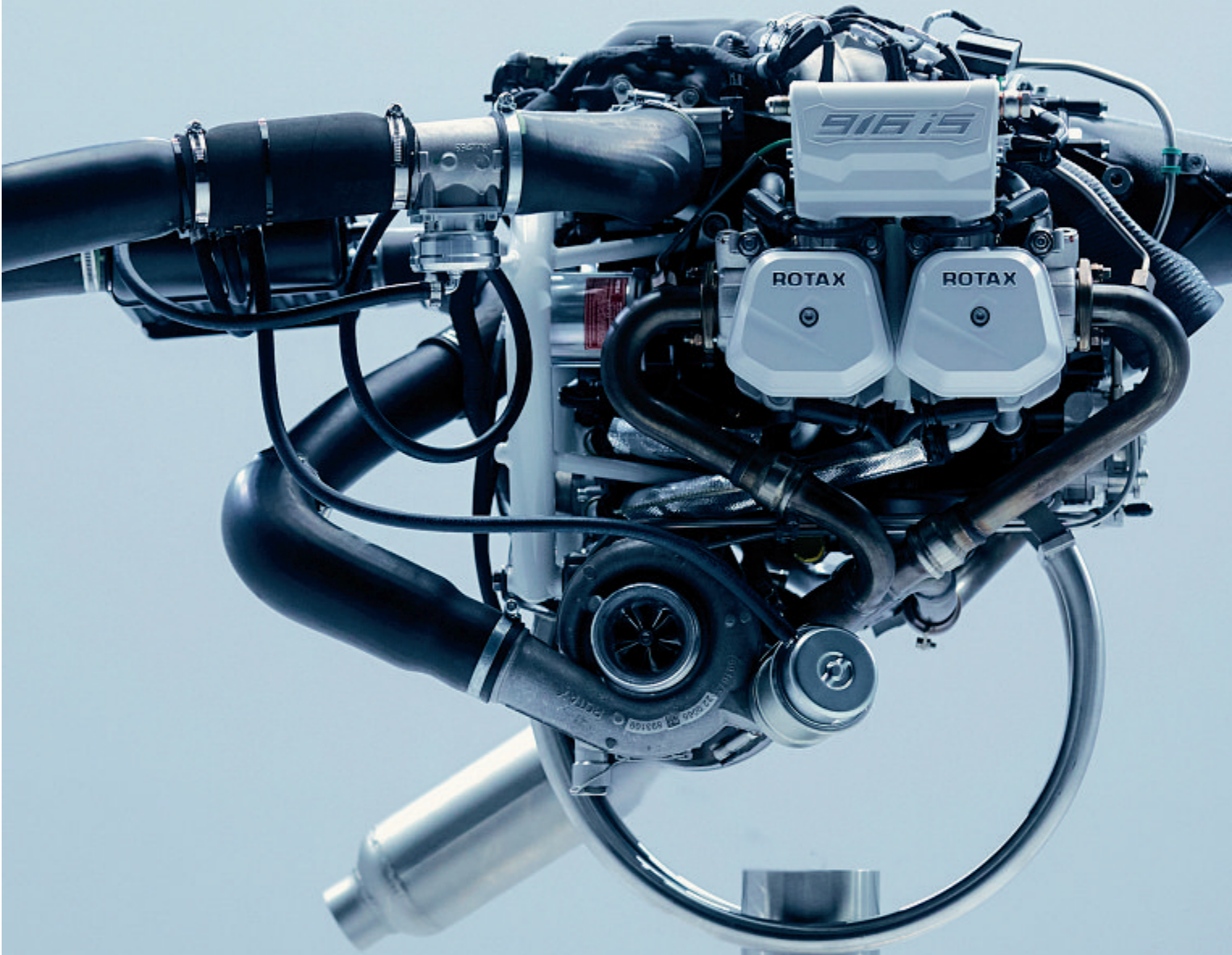
2 1/4 VHF	233
ADL 200	228
ADL140/150	228
AIR NAV PRO	233
AIR TRAFFIC DISPLAYS	226
AIR TRAFFIC MODUL	226
ALTIMETER BG-3E	227
ANEMOI	231
AR6201/6203	231
AREA 760	229
ASTRO PLUS	230
BXP6401/6403	227
CLARITY	227
CLASSIC FLIGHT INSTRUMENTS	233
COM/NAV NCT 6500	227
EDM 830/930	230
EMU 912IS	231

EOS VARIO	230
FALCON GAUGE	228
FLIGHT DATA SYSTEM FLS	226
FLIGHT INSTRUMENT	227
FLIGHTLOGGER 3.0	227
FOXTRAL	226
FSG8	229
FX-M1 FLOW METER	228
GNC 255A NAV COM	229
HORIZON LUN 1241	231
ICFLY	230
IFD NET	230
ILEVIL3-AW	230
INDU	230
KRT2 / KRT2-F	231
KTX2-S.V2 / -FV2	231
LED RING	233
LX 9000	230
MAX-VIZ X1 + HR	227
MONO WOOD	233
NEURON SYSTEM	229
OMNIA57	228
PR1-P	228
RTH80	229
SAFESKY	231
SKYDEMON	231
SKYECHO	231
SKYNAVPRO	228
TAILBEACONX	232
TM 350	229
TRIG NAV COM	231
TRT 800	229
TT21/TT31	232
TX56/TX57	232
TY91/92	232
TY96/97	232
UMA NON-TSO	232
VIGILUS	228
X650	229

AERO ASIA	167	BRS	137
AERO SOUTHAFRICA	173	C.A.A.	19
AERO FRIEDRICHSHAFEN	163	CARUSO & FREELAND	139+215
AEROBAZE - AVION PATRIK SAINER	95	CLOUDDANCERS	18
AEROS	217	CONTINENTAL AEROSPACE TECHNOLOGIES	276
AIR CREATION	203	DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES INC.	19
AIR NAVIGATION SA	159	DUC HELICES	9
ALPHAFROG	45	DYNON AVIONICS	2
AOPA PILOT MAGAZINE	35	ELECTRA SOLAR	23
ASO AERIAL SOLUTION OPPORTUNITIES	87	e FLIGHT JOURNAL	181
AVIATION ET PILOTE	201	e FLIGHT FORUM	183
BERINGER BRAKE SYSTEM	48	EVOLUTION TRIKES	205
BLACKSHAPE SRL	133	FCC FLYING CHINA CONSULT	131
BRP GMBH & CO KG	7 + 275	FLIGHT DESIGN GENERAL AVIATION GMBH	39

FLYING PAGES PRODUCTS	85	SHENYANG AEROSPACE UNIVERSITY	41
FLYING CHINA	171	PIVOTAL AERO, LLC	185
FOREFLIGHT, LLC	17	RED AIRCRAFT GMBH	235
G1 AVIATION	273	ROLAND AIRCRAFT	55
GROPPO AVIAZANO	27	SILVERLIGHT AVIATION	33
HARTZELL PROPELLER INC	43	SMA AERO ENGINES	13
JMB AIRCRAFT S.R.O	37	STERNA	29
JUNKERS FLUGZEUGWERKE AG	9	TECNAM COSTRUZIONI AERONAUTICHE SRL	11
JUNKERS PROFLY GMBH	45	UL POWER AERO ENGINES	237
KASAERO HYFLY	47	VELO X AIRSPACE	25
LAMA-LIGHT AIRCRAFT MANUFACTURERS ASSO-		VOLTAERO	15
CIATION	205	WARP DRIVE INC	52
LANITZ AVIATION	93		
LIAONING GENERAL AVIATION ACADEMY (LGAA)			

ROTAX®



ROTAX 916 iS/c. THE IMPOSSIBLE ENGINE.

THE MASTERPIECE THAT MARKS A NEW ERA.
FLYROTAX.COM

© all rights reserved by:
AVIATION
Pilot
BRP
reproduction
in any form prohibited

Just look at the *numbers!*

Continental® Jet-A retrofit kits have landed. Three crates with hundreds of benefits. From lower operational costs to significantly reduced CO₂ emissions and reduced pilot workload. Whether you want newer technology, easier or greener flying, or just want a simple way to save, talk to Continental® and unpack the positives of Jet-A.

The numbers speak for themselves.



Scan and find your nearest Continental®
Jet-A Engine Installation and Service Centers.

www.continental.aero

© 2025 Continental®. All rights reserved.