



De gauche à droite : Kirk Hawkins, CEO, ancien pilote de chasse et de ligne, Steen Strand le cofondateur de l'entreprise, spécialiste du design et des finances. David Crook, premier investisseur s'occupe de la com. Jon Karkow est le pilote d'essai surdoué de Burt Rutan. Matthew Gionta, le cerveau, est l'homme grâce à qui Icon Aircraft déplace les frontières, sa philosophie : «Think out of the box».

Icon A5

Construction :	fibre de carbone
Longueur :	6,70 m
Envergure :	10,36 m
Hauteur :	2,16 m
Sièges :	2
Motorisation :	Rotax 912 ULS 100 hp
Distance de décollage :	230 m
Distance d'atterrissage :	230 m
Distance franchissable :	550 km
Charge utile :	240 kg
Réservoirs :	75 l
Vitesse de décrochage :	+/- 40 kt
Vitesse de croisière :	130 kt
Prix :	139 000 \$
Plus d'infos : www.iconaircraft.com	

Lignes de vol

La réglementation FAA interdisant tout transport de passager pendant la phase de certification, nous n'avons pas pu tester les qualités de vol de la machine. Il faudra attendre le courant de l'été. Cependant, nous avons pu apprécier la maniabilité de la machine lors du vol en patrouille pour les photos. Le long des côtes de Long Island, l'Icon semblait dans son élément. Belle météo, belle mer, le soleil au Zénith, il était facile d'imaginer le potentiel fun d'une telle machine. Après une heure de vol, Jon, le pilote se prépare pour l'amerrissage. Il n'y a pas de houle, seulement une petite onde qui est travers la zone de poser. Au contact de l'eau, l'avion rebondit trois fois et Jon remet les gaz. La deuxième tentative sera la bonne. L'Icon est un avion de lac fait pour les jours calmes, les ingénieurs ne le nient

Les planches tendance décorent les murs du loft d'Icon Aircraft. Une étude poussée avec les designers automobiles a permis d'établir les lignes de l'avion, de soigner l'habillage intérieur et d'en faire un objet attractif, même pour les non-pilotes. Un véhicule sexy associé à une réglementation allégée, voilà le pari américain pour relancer l'aviation légère !

pas. Il ne faut pas s'attendre à poser une telle machine les jours de grand frais. Côté sécurité, Icon a équipé l'avion d'un parachute de cellule disponible en option.

A ce jour, Icon a engrangé 500 commandes. Près de 30% proviennent de clients étrangers. L'appareil est vendu 139 000 \$. Vous pouvez précommander la machine pour 5000 \$ récupérables en cas de désistement. Actuellement Icon est toujours en recherche de financements pour lancer la production de quelques centaines d'unités par an, soit une fourchette d'investissement allant de 30 à 50 millions de \$. Icon se dit, bien sûr, intéressé par le marché européen à condition que la réglementation change et que les esprits évoluent. On ne peut raisonnablement pas espérer voir un Icon A5 avant trois, quatre ans dans l'Hexagone. Une éternité pour tous ceux qui piaffent d'impatience à l'idée de piloter ce petit bijou. L'adage populaire se confirme, «la seule différence entre les adultes et les enfants, c'est la taille de leurs jouets». Icon travaille déjà sur d'autres projets et réfléchit à de nouvelles motorisations. Affaire à suivre. ●

Jean-Marie Urtacher - Photos : JMU et Icon

PENDANT CE TEMPS...

EN FRANCE

Depuis le mois de mai, France Hydravion tente de relancer l'activité en France, en répertoriant tous les endroits où l'on pourrait ouvrir ou rouvrir une hydrobase ou une hydrosurface, mais aussi en mobilisant les énergies et les consciences. Basé sur la participation communautaire et interfédérale, France Hydravion veut réunir toutes les forces et les bonnes volontés pour que la France, patrie de l'hydravion, retrouve ses couleurs. L'inscription sur le site est gratuite. Déjà 400 membres sont enregistrés. Accès à toute la réglementation concernant l'hydro en France, hydrosurfaces légales, celles oubliées (fournies avec les textes de lois et arrêtés préfectoraux). Gros travail d'Olivier Ripochet et Jean-François Monier : www.francehydravion.org Et puis (JP n°648) pour pratiquer, il y a l'hydrobase de Biscarrosse (rens. : 06.07.22.85.48).



EN EUROPE

Un consortium international mené par Dornier Aviation a reçu un contrat financé par la Commission européenne pour mener une enquête sur la possibilité de développement du transport aérien par hydravion en Europe. Le programme est appelé FUSETRA. Sachant que le trafic aérien mondial grandit de 5% par an, l'hydravation pourrait décongestionner les aéroports et les voies d'accès. Universitaires et industriels travaillent donc sur la question. La première des trois conférences qui sera donnée, aura lieu lors du festival d'hydravions de Biscarrosse le 14 mai 2010. Plus d'informations sur : www.fusetra.eu - Posez vos questions sur : info@fusetra.de

