



Transports [Avions]



L'E-FAN en chiffres :

Masse maxi au décollage : 550 kg
Autonomie : 45 minutes à une heure
Vitesse au décollage : 130 km/h
Vitesse de croisière : 145 km/h
Vitesse maxi : 200 km/h

petit moteur électrique de 6 kW placé à l'arrière du fuselage, assurant le roulage au sol et une accélération au décollage jusqu'à 60 km/h.

Les moteurs sont alimentés par une série de batteries ion-Lithium de 250 V, placées dans les ailes, et qui permettent un fonctionnement

pendant 45 minutes à une heure. Elles pourront être rechargées en une heure ou rapidement remplacées grâce à un jeu de lots interchangeable. Le réseau électrique de bord alimente en 24 V (grâce à un convertisseur) l'avionique et les radios. Enfin, une batterie de secours est prévue pour permettre un atterrissage d'urgence.

Après avoir achevé des essais avancés en soufflerie, l'E-FAN pourrait donc prendre l'air cette année.

Au-delà de l'avion-école, on parle d'une version remorquage de planeurs et de voltige (éventuellement, avec un troisième moteur).

La DGAC soutient ce projet très novateur résidant notamment dans l'association d'un grand groupe industriel avec une PME de moins de 10 personnes.

L'aéroport d'Heathrow va dénoncer les compagnies trop bruyantes

L'aéroport d'Heathrow va augmenter les amendes infligées aux compagnies aériennes dépassant le plafond sonore autorisé et publiera régulièrement le classement des plus bruyantes.

Heathrow, le premier aéroport d'Europe occidentale par le nombre de passagers, évaluera le bruit émis au décollage par les avions des 80 compagnies aériennes qui utilisent ses pistes. Les résultats de ces tests seront publiés tous les trois mois.

Les amendes infligées aux compagnies ne respectant pas les limites sonores — qui varient en fonction du jour et de l'heure — sont fixées pour l'instant entre 500 et 1 000 livres (584 et 1 169 euros environ).

Pour l'aéroport londonien, qui souhaite se développer en construisant une troisième piste, l'effort annoncé dans la lutte contre les nuisances sonores s'inscrit dans la campagne lancée pour tenter d'obtenir l'appui de la commission gouvernementale sur les capacités aéroportuaires.

« Avant que la Commission des Aéroports ne rende son rapport à l'été 2015, nous devons être capables de prouver qu'Heathrow peut se développer de façon sereine », a

Heathrow
Making every journey better

expliqué Colin Matthews, directeur exécutif de l'aéroport.

« Il n'y aura pas d'arbitrage entre plus d'avions ou moins de bruit : nous devons obtenir les deux », a-t-il ajouté. Selon l'Autorité britannique de l'aviation civile, 700.000 personnes subissent les nuisances sonores générées par l'aéroport.

L'année dernière, le Premier ministre, David Cameron, avait exclu de revenir sur sa promesse de ne pas construire une troisième piste d'atterrissage à Heathrow avant les prochaines élections, prévues en 2015.

De son côté, la commission des Transports du Parlement s'est déclarée favorable à la construction d'une troisième, voire d'une quatrième piste à Heathrow.