

Nouvelles de « l'Océanair » par Rémi Tissot

Depuis la parution de l'article sur la construction de « l'Océanair », (cahiers du RSA n°261, 3^{ème} trimestre 2008), dix sept liasses de plans ont été distribuées.

Sept appareils sont actuellement en vol. Un a été malheureusement détruit, en totalité, lors d'une collision en vol. Cinq autres sont en construction avancée.

La liasse a été complétée et optimisée, permettant la construction de trois versions :

TC 120 – masse maxi : 1010 kg
moteur 120 CV - (2+2).

TC 160 – masse maxi : 1200 kg
moteur 160 CV - 4 places.

TC 180 – masse maxi : 1200 kg
moteur 180 CV - 4 places.



Plus une Version TCD, pouvant être équipée d'un moteur diesel, (proto en cours de réalisation).

Le dessin initial du longeron est conservé pour la version 2+2 motorisée à 120 CV, et renforcé pour les 160 et 180 CV dont la masse maxi est portée à 1200 kg, ceci, sans augmentation notable du poids à vide, grâce à un nouveau dessin, qui a nécessité un nouveau dossier de calculs.

Extérieurement, l'aile est identique, en forme, envergure et surface pour les trois versions. La construction (lamellé – collé pour les semelles) en est également identique.

Des sept appareils qui volent, quatre sont en 160 CV, deux en 180 CV et un en 120 CV. Tous donnent entière satisfaction à leurs exploitants et à leurs pilotes. Ils sont tous équipés de moteurs « LYCOMING ». Le prototype F-PSEA totalise environ 1000h de vol en douze années et, est actuellement exploité en aéro-club.

Quelle que soit sa motorisation « l'OCEANAIR » se révèle très agréable et facile à piloter. Il reste sûr et maniable en toutes circonstances, y compris aux très basses vitesses, beaucoup moins sensible au vent de travers à l'atterrissage ou au décollage, qu'un « ROBIN », auquel on le compare souvent, en raison de sa ressemblance !

Quelques chiffres :

Modèle	Puissance	Consommation	Vitesse de croisière	Nombre de places
TC 120	120 CV	25 l/h	210 km/h	2+2
TC 160	120 CV	33 l/h	220 km/h	4
TC 180	180 CV	40 l/h	240 km/h	4

*Avec hélice « Légère » métallique pas réglable au sol

* limité à 140 kg sur la banquette AR

La version 120 CV, telle que réalisée avec le F-PTIS semble être la plus optimisée et présentant le meilleur compromis ; consommation – vitesse – charge emportée. Elle s'avère intéressante pour les clubs : trois places, possibilité d'école et, ou, de voyages, consommation « raisonnable », performances, maintenance facile, coût d'exploitation réduit.

Voici quelques relevés de performances enregistrés dans des

1 cran de volets : 88 km/h
Plein volets : 83 km/h

Vitesses d'approche :

En lisse : 140 km/h.
1 cran de volets : 130 km/h.
Plein volets : 120 km/h.

Les vitesses d'approche et de décrochage ont été relevées et aimablement communiquées par Monsieur Yves RE-VAILLAC, instructeur à La Rochelle, accompagné de Melle C. CHARBONNIER, pilote.

La version 160 CV est une bonne formule pour les grands voyageurs, rapide, confortable et, relativement économique, le 180 étant le « fin du fin » en matière de voyages au long cours !

Pour terminer : une nouvelle qui devrait satisfaire les futurs constructeurs

pressés, ou n'ayant pas tout le temps nécessaire à la réalisation en totalité d'un « OCEANAIR ».

Avion F- PTIS - Poids à vide : 583 kg.

Décollage de La Rochelle le 16/07/2010 :

Piste en dur : 027- Vent 280° 06 nœuds – Altitude : 30 m

3 pax + bagages + 150 l essence = charge 935 kg

Roulement = 340 mètres

Passage des 15 mètres = 592 m.

Décollage de St YAN le 18/07/2010 :

Piste en dur : Vent 06 nœuds – Altitude 250 m

3 pax + bagages + 110 l essence = charge totale : 900 kg

Roulement : 600 m

Passage des 15 mètres = 832 m

Vitesse moyenne sur AR : 220 km/h pour une consommation ne dépassant pas 25l/h (2500 T/mn)

Vitesses de décrochage :

(2 personnes à bord – essence à moitié)

En lisse : 96 km/h

Un dossier de demande d'éligibilité en « Kit » est déposé et semble être en bonne voie.

Une version allégée triplace, motorisée à 120 CV maxi, et répondant à la future « ELA » est à l'étude.

« L'OCEANAIR » est, peut-être, la réponse des amateurs à la disparition et l'arrêt de fabrication de nos chers appareils bois et toile ?

C'est tout le mal qu'on lui souhaite.

Bons vols à tous

Rémi TISSOT RSA n° 04329

