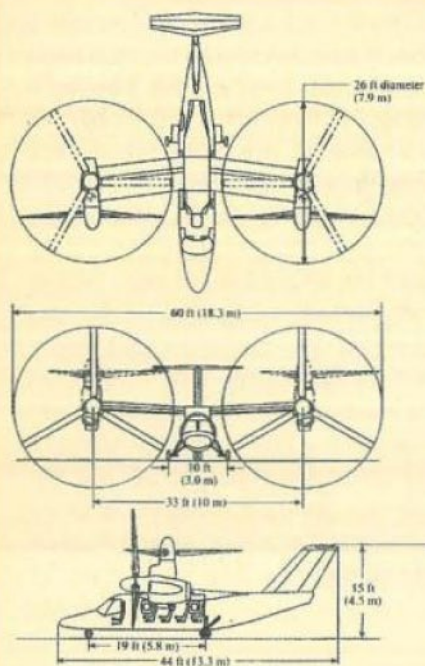




Caractéristiques techniques
du Bell 609

- Longueur : 13,33 m
- Envergure : 18,3 m
- Hauteur : 4,5 m
- Masse à vide : 4 763 kg
- Masse maximale au décollage : 13,6 tonnes
- Motorisation : deux turbines PT6C-67
- Capacité d'emport : deux pilotes et neuf passagers
- Autonomie : 1 400 km
- Classement acoustique : n/a



Le pari fou du Bell-Agusta 609

F. Lert

Décoller et atterrir comme un hélicoptère, voler comme un avion : le «convertible» BA-609 est un rêve de pilote et un cauchemar d'ingénieur...

Le Bell 609 emploie un concept imaginé depuis plus de 40 ans, celui de l'appareil «convertible» à rotors basculants. Au décollage et à l'atterrissage, tournées vers le haut, les énormes hélices couplées aux turbines jouent le rôle d'un rotor d'hélicoptère. Les évolutions verticales sont possibles. En vol de croisière, les rotors basculent vers l'avant et deviennent semblables à des hélices classiques, quoique surdimensionnées. L'appareil évolue alors à la vitesse d'un avion, deux fois vite qu'un hélicoptère classique. Le principe est limpide mais la réalisation extraordinairement délicate. Il aura en effet fallu attendre la fin du siècle pour que la maturité technique des matériaux, des propulseurs et des commandes de vol rendent viable, techniquement et économiquement, cette idée folle de monter des ensembles propulsifs mobiles en bout d'ailes...

Avec juste assez de place à bord pour neuf

passagers, le BA-609 vise avant tout le marché de l'aviation d'affaires et des services parapublics. À noter que les coûts de développement du BA-609 sont en partie éponges par l'argent des militaires américains, fervents défenseurs d'une version militaire plus imposante de l'appareil, le V-22.

Premiers à être partis dans la course au «convertible», les Américains de la société Bell, auxquels sont associés les Italiens d'Agusta dans le projet BA 609, disposent d'une sérieuse longueur d'avance sur la concurrence. Le V-22 militaire (réalisé en coopération avec Boeing) est d'ores et déjà en production et le démonstrateur technologique XV-15 vole depuis plusieurs années. À l'inverse, le projet «Eurotilt» défendu par les Français et les Allemands d'Eurocopter n'est pour l'instant qu'un avion de papier, qui devrait prendre vie au mieux en 2004... <

Frédéric Lert