



Le Kodiak 900 en vol aux côtés de la dernière version du TBM, le TBM 960

Daher dévoile le Kodiak 900 à Oshkosh

EAA AirVenture, Oshkosh, Wisconsin, 25 juillet 2022 - Le Kodiak 900 a fait ses débuts mondiaux à AirVenture Oshkosh aujourd'hui avec l'annonce par Daher d'une version agrandie du robuste Kodiak 100 - complétant la gamme d'avions du constructeur aux côtés des monoturbopropulseurs pressurisés TBM 910 et TBM 960.

Héritier des qualités remarquables du Kodiak 100 en tant qu'avion STOL (avion à décollage et atterrissage courts) et multi-rôle, le Kodiak 900 est un développement de ce dernier. Il bénéficie d'un fuselage plus long de près d'un mètre, offrant une cabine plus spacieuse, et de performances supérieures avec une vitesse de croisière maximale de 210 kts et une distance franchissable de 1 129 nm.

Repensé aérodynamiquement, le Kodiak 900, consomme 9 % de carburant (consommation spécifique) en moins que ses concurrents, abaissant le coût par siège-km et les coûts directs d'exploitation pour les opérateurs commerciaux.

« C'est notre réponse à l'engagement de l'aviation générale de réduire son empreinte carbone, a expliqué Nicolas Chabbert, directeur de la division Avions de Daher. Le Kodiak 900 est dans

une catégorie à part : un avion à turbopropulseur utilitaire non pressurisé très polyvalent qui peut transporter des charges utiles impressionnantes ou des passagers confortablement à 210 kts. »

Le Kodiak 900 a été certifié par la Federal Aviation Administration des États-Unis le 20 juillet dernier et les livraisons commenceront en 2023. La production du Kodiak 900, ainsi que du Kodiak 100 dans sa dernière version Série III, est réalisée à l'usine de Sandpoint (Idaho) de Daher.

« Le dévoilement officiel aujourd'hui du Kodiak 900 souligne l'engagement ferme de Daher dans l'amélioration constante de sa gamme d'avions, a ajouté Didier Kayat, CEO de Daher. Cela fait suite au lancement du dernier membre de la famille TBM - le TBM 960 - il y a tout juste trois mois. »

Le fuselage allongé du Kodiak 900 offre une augmentation totale de 20% du volume de la cabine et il dispose d'un tout nouvel intérieur qui associe l'expertise de Daher dans la création d'intérieurs raffinés et luxueux pour la famille d'avions TBM, avec l'héritage robuste de Kodiak pour créer un habitacle polyvalent et bien aménagé.

Avec les nouveaux sièges passagers « Summit+ » multidirectionnels, le Kodiak 900 répond aux demandes d'un large éventail d'utilisateurs et de profils de mission. L'intérieur peut être agencé soit en disposition « club » avec deux salons de 4 sièges se faisant face, soit avec tous les sièges tournés vers l'avant. Les sièges « Summit + » - qui sont également proposés pour le Kodiak 100 - peuvent être retirés par l'opérateur pour ses besoins de transport de petit fret ou de matériel volumineux. Les panneaux latéraux sont équipés pour que chaque occupant dispose de ports USB-A et USB-C, d'une prise casque LEMO, d'un porte-gobelet et d'un support pour téléphone portable.

Ces sièges sont équipés de poignées facilitant leur positionnement dans les rails du plancher ou pour pouvoir être entièrement retirés par une seule personne sans avoir besoin d'outils ou d'outillage spécialisé. Chaque siège est inclinable et dispose de deux accoudoirs et d'un appui-tête avec renfort et rembourrage, assurant un confort même lors des trajets les plus longs.

La cabine conserve toute la polyvalence du Kodiak 100. Plusieurs filets d'arrimage permettent de sécuriser les chargements les plus divers. La capacité de transport et les trois portes d'accès permettent d'utiliser toute la cabine pour le fret, si nécessaire.

Une nouvelle palette de couleurs a été introduite pour l'intérieur standard du Kodiak 900. Les sièges sont disponibles en noir, tandis qu'une moquette noire durable et résistante aux intempéries est installée partout. Les parois latérales, la garniture de toit et la cloison arrière utilisent le matériau composite populaire du Kodiak 100. Le confort acoustique a été intégré à l'intérieur non pressurisé du Kodiak 900, offrant l'une des cabines les plus silencieuses pour un avion de sa catégorie.

L'une des différences les plus visibles dans la cellule du Kodiak 900 est l'ajout d'un cinquième hublot passager, ce qui ajoute à la luminosité et à la sensation d'espace.

La cellule agrandie a été étudiée pour conserver les qualités de robustesse du Kodiak tout en réduisant la traînée aérodynamique - avec des changements tels que le remplacement du marchepied externe par une échelle repliable, l'intégration du coffre à bagages ventral ainsi que l'ajout de déflecteurs sur les volets et enfin les carénages de roue du train d'atterrissage.

Les écoulements d'air ont également été revus, avec des entrées et des prises d'air redessinées pour ne générer qu'une faible traînée.

Les carénages de roue, différence visuelle notable du Kodiak 900, ont été certifiés en tant que structures secondaires selon les normes strictes de la FAA et soumis aux mêmes analyses et tests rigoureux que les composants de l'avion. De construction robuste, les carénages de roue ont été conçus pour permettre des atterrissages sur pistes non-préparées, voire pour les opérations de pré-vol ou le ravitaillement en carburant en un seul point.

Des trappes latérales facilitent l'accès aux valves des pneus et le contrôle des routes, évitant d'avoir à retirer les carénages de roue lors des inspections ou pour l'entretien des freins et des pneus.

L'enlèvement et la réinstallation des carénages de roue sont une fonction de maintenance du pilote ce qui garantit que les propriétaires et les exploitants peuvent facilement s'en charger sans avoir à entrer dans le carnet d'entretien.

Le fuselage du Kodiak 900 étant plus haut au sol que le Kodiak 100, la porte arrière a été dotée de marches supplémentaires pour faciliter l'accès des passagers ou le chargement de fret. Et une poignée a été ajoutée sur la porte pour la manoeuvrer. Cette porte conserve la conception à clapet unique du Kodiak 100 appréciée des opérateurs pour le chargement et déchargement de palettes ou de brancards pour les clients MEDEVAC.

Côté maintenance, le programme de quatre ans 'Kodiak Care' de Daher est applicable aussi au Kodiak 900. Il comprend la maintenance programmée de l'avion jusqu'à 1 000 heures de vol au total, ou jusqu'à la quatrième inspection annuelle.

Le Kodiak 900 est propulsé par le turbopropulseur Pratt & Whitney Canada PT6A-140A d'une puissance de 900 chevaux, conçu pour les avions utilitaires et optimisé pour les conditions d'exploitation difficiles et exigeantes. Ses carters de boîte de vitesses tout en aluminium ont une meilleure résistance à la corrosion et le moteur offre les meilleures performances par temps chaud et à haute température de sa catégorie. Le PT6A-140A fait partie de la série PT6A-140 de nouvelle génération de turbopropulseurs Pratt & Whitney Canada dont la flotte en service a déjà enregistré plus de deux millions d'heures de vol.

La nouvelle turbine est associée à une nouvelle hélice Hartzell en composite à cinq pales à vitesse constante, à mise en drapeau intégrale et à commande hydraulique. Sa conception et son réglage bas à 1 900 tr/min contribuent au faible niveau de bruit de 79,5 dB, permettant à l'avion de fonctionner dans les zones sensibles au bruit les plus strictement réglementées.

Dans le compartiment moteur du Kodiak 900, de nombreux composants ont été repensés pour conserver les fonctionnalités clés de la version Kodiak 100. Le système d'admission d'air a été optimisé pour les basses températures de démarrage qui permettent plusieurs démarrages du moteur de la batterie par heure - une exigence pour les clients exploitant leur avion selon un cycle élevé tels que les centres de parachutisme et les vols commerciaux court-courriers. De nouveaux procédés de fabrication additive (impression 3D) sont appliqués dans la production du carénage de refroidissement de l'alternateur et de certains des conduits de sortie du capot, réduisant la complexité et le poids.

Pour les missions spéciales, la conception simple et robuste du Kodiak 100, sa stabilité renommée et ses caractéristiques de maniement sont encore améliorées avec le volume de cabine plus grand du Kodiak 900, sa vitesse plus élevée, sa montée plus rapide et son arrivée plus rapide en altitude/à la station. Les avantages pour les missions critiques incluent son temps d'attente de plus de neuf heures, ses caractéristiques de vol lent et sa capacité de vitesse de/croisière de 210 KTAS.

Dans les opérations ISR (renseignement, surveillance et reconnaissance), le démarreur / générateur de 300 ampères et l'alternateur de 60 ampères du Kodiak 900 répondent aux besoins électriques à forte demande des systèmes de mission, et l'avion est facilement adaptable aux équipements de pointe. Il peut transporter une équipe complète de spécialistes avec les faibles niveaux de vibration d'un avion à turbopropulseur

Les capacités éprouvées du Kodiak 100 comme avion de soutien pour les opérations de lutte contre les incendies sont encore améliorées par les performances opérationnelles du Kodiak 900 en termes de temps de montée et vitesse de déplacement. Pour les opérateurs gouvernementaux, la capacité multi mission du Kodiak 900 est améliorée grâce à son volume de cabine accru et à son intérieur convertible. Dans le rôle d'ambulance aérienne/MEDEVAC, la plus grande cabine peut accueillir deux civières, et sa vitesse plus rapide est vitale lorsque le temps presse.

La capacité accrue de la cabine et la cellule robuste du Kodiak 900 en font une plate-forme idéale pour le fret et le transport de petits colis, offrant une combinaison optimale de vitesse, de charge utile et d'autonomie.

Le développement du Kodiak 900 a commencé en 2016. Trois avions d'essai ont été construits à ce jour : une cellule d'essai statique pour les essais structurels, un prototype volant pour les essais en vol et le premier avion de production conforme pour les essais de fonctionnement et de fiabilité de la FAA. Le vol inaugural du Kodiak 900 a eu lieu le 28 février 2020. Le programme d'essais a accumulé plus de 600 heures d'essais en vol et plus de 800 heures d'autonomie au sol sur l'ensemble de la flotte d'essai.

À propos de Daher - www.daher.com

Daher est un avionneur et un équipementier industrie et services. Daher affirme son leadership dans 3 principaux métiers - construction d'avions, équipements et systèmes aéronautiques, services logistiques et supply chain - et a réalisé un chiffre d'affaires de 1,1 milliard d'euros en 2021.

Fort de son actionnariat familial, Daher est tourné vers l'innovation depuis sa création en 1863. Aujourd'hui présent dans 13 pays, Daher s'impose comme un acteur de référence de l'industrie 4.0, en concevant et développant des solutions à valeur ajoutée pour ses partenaires industriels.

Daher sur les réseaux sociaux :

 [@DAHER_official](https://twitter.com/DAHER_official)

 [Daher](https://www.linkedin.com/company/daher)

 [Daher_Official](https://www.instagram.com/Daher_Official)

Relations presse – Agence Bien Commun Advisory :

Antoine Mathot/ Foucault Saint-Bonnet

daher@bcadvisory.fr

Tél. : +33 (0)6 45 41 83 11