



### Daher-Socata launches the TBM900

To widespread surprise, Daher-Socata announced on 12th March the arrival of the TBM900 onto the market. It took three years of development and around twenty million Euros of investment to create this new single engine turboprop, derived from the TBM850 that was launched in 2008.

The TBM900 does nevertheless comprise 26 modification points compared to its predecessor starting out with its new Hartzell 5 propeller blades made of composite materials, a revised engine hood in carbon fiber in order to optimize air circulation around the engine, and new pipes. The aerodynamics have also been revised with, among other additions, new marginal winglets, a new tailfin stall strip and a change to the landing gear hatch that better protects the wheels in the main landing gear.

Other modifications include developments in the cockpit with the integration of a mono engine control lever, replacing the three traditional levers. The post also features a more ergonomic steering wheel with the integration of 10 function buttons.

Cabin comfort has also been overhauled with a new automatic pressurization system, likewise the interior design with the integration of new seats designed by the Malherbe Design agency. Its 850hp gives the TBM900 the power to enjoy a top cruising speed of 330 knots (611km/h) and the range is increased to 1730 NM (3 200 km). The aircraft was certified right at the beginning of the year and first deliveries were under way during March. •

### Daher-Socata lance le TBM900

C'est à la surprise générale que Daher-Socata a annoncé le 12 mars dernier l'arrivée sur le marché du TBM900. Trois années de développement et d'une vingtaine de millions d'euros d'investissement auront été nécessaires afin de réaliser ce nouveau monoturbo-propulseur dérivé du TBM850, lancé en 2008. Le TBM 900 ne comporte pas moins de 26 points de modification par rapport à son prédécesseur.

A commencer par l'ajout d'une nouvelle hélice Hartzell à cinq pales en matériaux composites et une refonte du capot moteur en fibre de carbone afin d'optimiser la circulation d'air dans le moteur, ainsi que de nouvelles tuyères. L'aérodynamique a également été revisitée avec, entre autres, l'ajout d'ailettes marginales en bout d'ailes, un nouvel arêtier de dérive, ainsi qu'un changement de forme des trappes de train qui permettent de mieux couvrir les roues du train principal. Parmi les autres modifications, on notera une évolution du cockpit avec l'intégration d'une mono manette de commande moteur à la place des trois manettes traditionnelles. Le poste comprend également un nouveau volant, plus ergonomique avec l'intégration de 10 boutons de fonctions. Le confort cabine a également été revu via un nouveau système de pressurisation automatique, tout comme le design intérieur qui comprend l'intégration de nouveaux sièges dessinés par l'agence Malherbe Design. Fort de ces 850 ch., le TBM 900 revendique une vitesse de croisière maximale de 330 nœuds (611 km/h). La distance franchissable passe désormais à 1 730 NM (3 200 km). L'appareil a été certifié en tout début d'année et les premières livraisons ont débutées au mois de mars dernier. •



### The Learjet 85 takes to the skies

On April 9th, the Learjet 85 prototype successfully undertook its first flight, reaching an important step in the aircraft's development. This inaugural flight marks the beginning of the flight trial programme. The first prototype, dubbed the FTV1, took off at 08h19 from Wichita airport and undertook a 2h15m flight at a speed of 250 knots (463km/h) at an altitude of 9 144 meters (30 000 ft). The crew for this first flight consisted of Chief trial pilot Ed Grabman and trial engineer Jim Dwyer. •

### Le Learjet 85 prend son envol

Le 9 avril dernier, le prototype du Learjet 85 a réalisé avec succès son premier vol, franchissant ainsi une étape importante dans le développement. Ce vol inaugural marque le début du programme d'essais en vol. Le premier prototype, dénommé FTV1, a décollé à 8h19 de l'aéroport de Wichita et a réalisé un vol de 2 h15 à la vitesse de 250 nœuds (463 km/h) à une altitude de 9 144 mètres (30 000 ft). Pour ce premier vol, l'équipage était composé d'Ed Grabman, chef pilote d'essai, et de Jim Dwyer, ingénieur d'essai. •