

Air Moorea : fin de l'exploitation des B-N2

Avec l'arrêt de l'exploitation des Britten Norman par Air Moorea, c'est toute une époque qui s'achève. Les premiers B-N2 ont fait leur apparition à Tahiti en 1969, commandés par Air Moorea (à l'époque Air Tahiti). La compagnie les destinait alors essentiellement à la navette entre Tahiti et Moorea. "Le B-N2 est un avion rustique" raconte Jean Gillot ancien pilote et DG de Air Moorea, "il est simple, il peut s'arrêter en 200 m et il est contrôlable dès qu'il est en l'air". Avec son moteur à carburateur, il est bien plus à l'aise avec les démarrages à chaud qu'un moteur à injection et donc idéal pour les sauts de puce.

Entre 1969 et 1990, Air Moorea a ainsi fait venir neuf B-N2. Les B-N2 arrivaient par la voie des airs. Les pilotes chargés des convois embarquaient avec eux 4 ou 5 fûts pour l'avitaillement en carburant et le voyage durait trois semaines, avec de multiples escales, en passant par les Indes.

Si la plupart des B-N2 étaient affectés à la liaison vers Moorea, ils servaient également pour le vol à la demande. Deux des B-N2 étaient à cet effet équipés de VHF. Certains d'entre eux ont également connu le transport de poissons entre Tahiti et les Tuamotu du Nord. Activité qui a finalement été arrêtée car peu rentable (un des trajets se fait à vide) et qui a la particularité d'abîmer quelque peu les avions. Une année, un des BN2 a été équipé d'un pulvérisateur pour lutter contre les moustiques pendant une épidémie qui a particulièrement touché la côte est. Les B-N2 étaient également de garde toutes les nuits pour assurer les EVASAN depuis Moorea. Certains ont aussi participé à des opérations de recherche en mer.

Les trois derniers B-N2 encore exploités par Air Moorea ont été enlevés de la liste de flotte à l'arrivée du dernier Twin Otter. Il fallait se rendre à l'évidence : les B-N2 sont devenus trop petits pour le transport de passagers internationaux. Le Twin Otter est plus rentable. Il peut embarquer au moins deux fois plus de passagers et marche au "jet fuel" et non à l'essence. Le B-N2 était adapté pour le transport de passagers locaux qui se déplacent avec peu de bagages, mais ne l'est plus pour des passagers qui viennent de loin. Le B-N2 a pourtant encore une longue vie

devant lui : il est toujours en exploitation dans de nombreux pays.

Le Britten-Norman B-N2 Islander

Le B-N est conçu à l'origine comme un "transporteur de brousse". Pour cela il fallait construire un avion simple et robuste, à train fixe, sans difficultés d'entretien, et pouvant se poser sur des pistes sommaires. Dans sa version normale, il transporte sur ses cinq sièges biplaces l'un derrière l'autre, un pilote et neuf passagers.

Air Moorea a acheté neuf B-N2 entre mars 1969 et juillet 1990.

La plupart étaient neufs. Les deux premiers (FOCMN et F-OCMO) ont atteint plus de 95 mille cycles (décollage+atterrissage).

Aucun incident technique n'a jamais été enregistré.

En 1976, Air Moorea a transporté 180 000 passagers sur Moorea. Le maximum atteint étant de 1200 passagers la journée du 15 août 1976.



Les B-N2 ont assuré la navette entre Tahiti et Moorea pendant plus de 30 ans. Ils sont aujourd'hui remplacés par des Twin Otter.