



Rotax, tandis que le second, identique, est le secours entraîné par courroie.

Le train tricycle fixe compte une roulette avant folle, avec une roue tirée en extrémité de la jambe (acier et fibres de carbone), avec des blocs de caoutchouc pour l'amortissement, sans oublier le système anti-shimmy. Les jambes principales sont de simples lames en fibre de verre avec les conduites de freins courant à l'intérieur des carénages. Les roues principales disposent de freins à disques, hydrauliques, actionnés manuellement.

Cabine en tandem

La cellule peut basculer sur l'arrière et rester sur le patin, permettant de vérifier aisément le niveau d'huile et de liquide de refroidissement, d'inspecter le moteur et l'hélice. Sous la poutre arrière, le patin de protection et un anneau pour le parking. L'empennage horizontal est classique avec une profondeur actionnée par biellette, avec un compensateur électrique tandis que la direction est commandée par câbles. La direction et les ailerons bénéficient de tabs ajustables au sol.

Après avoir basculé la verrière latéralement, l'installation à bord, aux deux sièges, s'avère très simple. Le pilote se place à côté du flanc gauche, sai-

Au décollage comme à l'atterrissage, la profondeur est suffisamment puissante pour parfaitement doser le lever de la roue avant, avec un train au fort empattement.

Un tableau de bord réduit en taille donc plutôt chargé avec certaines commandes reportées sur les consoles latérales.

sit les bords du cockpit, s'assoit puis fait pivoter ses jambes. Pour la place arrière, c'est identique mais le siège étant plus haut, le fuselage dispose d'un marchepied. La facilité d'installation est à souligner pour des personnes handicapées et une version "pilotage tout à la main" pour les pilotes paraplégiques fait partie des options, à côté de flotteurs pour un usage en hydravion.

On peut piloter des deux postes, car le cockpit arrière dispose de toutes les commandes de base, dont les freins, mais seuls les palonniers à l'avant sont réglables, façon planeur, en tirant une poignée et en poussant les pédales avec un ressort de rappel. Grâce à son siège surélevé de 20 cm, le passager arrière dispose d'une bonne visibilité vers l'avant.

Cette verrière d'une seule pièce, façon planeur, est optiquement parfaite et procure une exceptionnelle visibilité à l'équipage. Basculée sur la droite, elle est assez lourde pour rester en place même par conditions venteuses. Les baies vitrées à l'arrière peuvent être totalement retirées, soit pour avoir de l'air frais l'été, soit pour faire des séances de photos.

Ce petit avion dispose d'un nombre incroyable de logements pour le rangement. Derrière le siège arrière, se trouve le compartiment à bagages mais des habits ou de petits sacs peuvent être bourrés sous chaque siège, sans oublier des emplacements sécurisés sous le plancher devant chaque siège. Le compartiment arrière peut recevoir 30 kg.

Les cartes peuvent être rangées dans une fente verticale sur la partie droite de la casquette du tableau de bord, et une petite boîte à gants figure dans la planche, mais sur l'appareil évalué, elle a été remplacée par l'indicateur ILS/OBS. En tout, il y a donc six compartiments pour les affaires.





Cockpit bien agencé

Les deux sièges sont confortables, légèrement inclinés, simples mais suffisamment rembourrés, avec du volume supérieur autorisant le port d'un casque. Le harnais est du type 5-points et pour la sécurité, un extincteur est présent en place avant. Le cockpit avant est bien conçu avec la plupart des commandes secondaires regroupées sur les consoles. En progressant vers l'avant à partir de votre coude gauche, on trouve la fermeture de la verrière et la balise de détresse, le réchauffage carburateur et un coupe-feu (plombé, celui-ci permet de couper le carburant en cas d'urgence car l'appareil n'a pas de sélecteur carburant). Puis c'est la manette de gaz, le starter, exactement où ils doivent être, avec une vis de friction. Juste devant, le démarreur à clé. Enfin, une généreuse bouche d'aération.

En repartant de l'avant vers l'arrière sur la console droite, on trouve les deux manettes de frein avec le robinet du frein parking (on soulève et on tourne de 90° dans le sens anti-horaire pour l'actionner). Puis c'est le manche latéral, tombant bien en main, avec votre avant-bras reposant sur l'accoudoir plat. A son sommet, quatre boutons de compensation, mais seuls les longitudinaux fonctionnent. Derrière le manche, viennent encore le chauffage cabine, le désembuage, les volets de capot et la manette de largage de la verrière.

Le tableau de bord est divisé en quatre zones. La plupart des instruments de vols, les interrupteurs de phare et volets sont à gauche, avec le compas, tandis qu'une série de lampes témoin, le master, la bille et l'avionique sont logés au centre. Les contacts des doubles magnétos et la pompe électrique sont en haut à droite, avec les instruments moteur et l'unique jauge carburant en dessous. Enfin, l'intercom et le panneau des breakers sont groupés en bas de la partie centrale. La planche

Si la visibilité à la place avance est digne de celle d'un planeur, bien supérieure à tous les avions d'architecture classique, la visibilité en place arrière est moins bonne même si l'auteur ne s'en plaint pas, grâce au siège surélevé.

La version évaluée étant certifiée VFR de nuit, la pointe avant dispose d'un phare d'atterrissage.

utilise des attaches rapides, rendant la dépose rapide et facile pour la maintenance.

La masse à vide de l'appareil (432 kg) permet d'embarquer mon pilote de démonstration, Geoff Hill, et votre serviteur, tout en ayant les pleins et encore 8 kg pour quelques affaires avant d'atteindre la masse maximale de 650 kg.

Le démarrage est standard (Rotax à carburateurs Bing) avec l'usage du starter à froid. Mais l'appareil a déjà volé, le moteur déjà chaud et il part aussitôt pour son ralenti à 2 000 t/mn. On vérifie la charge, quelques pression et température, l'avionique sur On et nous sommes déjà prêts à rouler. Bien qu'il n'y ait pas de conjugaison de la roue avant, on peut utiliser la direction directement placée dans le souffle de l'hélice, avec un certain effet, même vent arrière et, si besoin, un coup de frein différentiel aide pour les virages serrés. Malgré un vent de 15 kt, avec un peu de puissance (2 500 t/mn) et en anticipant, j'ai pu faire des 8 sur le petit parking. Seule vérification avant le roulage, mettre la soufflante en marche dès que le liquide de refroidissement dépasse les 100°C.

