



Une silhouette qui ne passe pas inaperçue. La conception du Sky Arrow est signée Luigi Pascale

(Partenavia, Tecnam), l'un des deux concepteurs italiens les plus prolifiques en aviation légère avec Stelio Frati.

En vol, le refroidissement du Rotax 912S est assuré par une large prise d'air en aval

de la voilure mais, au sol, l'usage d'une soufflante s'avère nécessaire.



visibilité, ont fait de cette séance photo un vrai régal, ce qui n'est pas toujours le cas !

Sans volets et au ralenti, le Sky Arrow décélère lentement. A 50 Kt, l'avertisseur de décrochage entre en scène, suivi d'un petit buffeting à 46 Kt. Le vrai décrochage intervient à 43 ou 44 Kt, avec de petites rotations en roulis si vous maintenez le manche arrière, appareil décroché. Ceci se corrige aisément aux pieds et en relâchant la pression sur le manche, l'appareil revole aussitôt. La perte en hauteur demeure minimale.

La commande électrique des volets est à détente, avec une LED verte indiquant chacune des quatre positions. Avec 10° de volets, on note peu de différence en compensation, vitesse de décrochage et comportement, mais il y a un couple notable à piquer quand on sort 20 ou 30° de courbure. Les pleins volets permettent de faire descendre l'avertisseur de décrochage à 46 Kt et le décrochage à 40 Kt, avec beaucoup de buffeting annonciateur. Ces chiffres sont identiques à ceux du constructeur, ce qui est une agréable surprise.

#### Peu de couples en lacet et en tangage

On constate peu de rotations en lacet aux changements de puissance, même si le nez glisse un peu vers la droite si l'on réduit brutalement à 80Kt, aussi faut-il un peu de pied gauche en vol plané moteur réduit. Comme on peut s'y attendre avec un axe de traction haut placé, la réduction de puissance entraîne initialement un moment cabreur, mais il est doux et le nez repart ensuite vers le bas avec la diminution de la vitesse, avant de se stabiliser à une vitesse plus faible d'environ 10 Kt. En d'autres mots, malgré son architecture peu classique, l'appareil est sans vice. En fait, il plane plutôt bien même si un complément de pied est nécessaire dans les virages en l'absence du souffle hélicoïdal sur l'empennage vertical.

De retour dans le circuit, le Sky Arrow demeure

facile à maîtriser, et sa bonne visibilité augmente la sécurité vis-à-vis des autres trafics. La finale s'effectue avec 30° de volets et 55 Kt (ou 60 Kt par turbulences, ce qui fut notre cas mais attention à la VFE de 67 Kt), en réduisant à 55 ou 60 Kt en courte. Le contrôle sur tous les axes est si bon qu'il est possible de positionner l'appareil avec beaucoup de précision avant un atterrissage doux, nez haut, pile sur les chiffres à chaque fois. L'excellent angle de plané peut cependant vous surprendre, à moins de faire une approche plutôt plate sinon il faudra parfois glisser en fin de trajectoire (j'ai dû le faire à chaque fois !). Le constructeur annonce 13 de finesse maximale et on peut le croire. Heureusement, la glissade permet de doubler le taux de descente et la situation s'est toujours arrangée... La profondeur demeure suffisamment puissante pour tenir la roue avant soulevée durant une bonne partie du roulage après l'atterrissage, bien que j'aie réalisé en voyant les photos par la suite que j'ai été en partie trompé par les flancs en pente, pensant que le nez était plus bas qu'il ne l'était réellement. A partir de cette assiette nez haut, il y a un bon changement d'assiette pour permettre à la roue avant de toucher le sol sans l'endommager. En utilisant les freins avec un vent de

■■■  
**Tarifs**

Sur le marché français, le 1450L est diffusé en kit (CNSK) avec trois niveaux distincts allant de 71 760 à 80 132 € TTC.

- Le 1450L est un avion et non pas un ULM.
- Pour le Sky en version ULM, la version de base est proposée à 63 700 € TTC (version aile alu) et jusqu'à 92 300 € (tout carbone et full options : GPS, avionique, bâche, phare, etc.).
- L'avion certifié 650 TCS (VFR de jour) est proposé à 114 700 € TTC contre 119 000 € pour la version VFR de nuit.



face de 10 Kt, nous nous sommes arrêtés facilement en 100 m. Même sans les freins, on a rarement dépassé les 200 m de roulage. Le constructeur annonce que les distances de décollage et d'atterrissage sont inférieures à 500 m, faisant du Sky Arrow un vrai avion STOL – un autre point positif parmi tous ses atouts.

Le Sky Arrow intéressera les pilotes qui, comme moi, ont débuté par le vol à voile avant de passer au vol moteur. Ils retrouveront la superbe visibilité d'un planeur. Comme appareil école ou d'entraînement, le Sky Arrow est une bonne alternative, économique, face aux biplaces Piper et Cessna. Et bien sûr, le Sky Arrow a été testé, évalué et certifié à un standard supérieur à celui du futur Cessna 162 SkyCatcher car ce dernier reste un simple LSA tandis que le Sky Arrow est un avion certifié en catégorie normale.

Comme on pouvait l'attendre au vu de sa configuration propulsive, le niveau sonore intérieur reste très bas. De l'extérieur, il n'est pas plus bruyant, bien que les observateurs arrivent rapidement à reconnaître sa signature sonore, due à l'hélice propulsive. Différent dans bien des aspects, le Sky Arrow italien est un pur plaisir pour son pilote... ■

CASQUES  
PREMIUM AVIATION

LA SYMBIOSE PARFAITE ENTRE SILENCE, CONFORT ET DESIGN

[www.beyerdynamic.com/aviation](http://www.beyerdynamic.com/aviation)

- Excellente atténuation du bruit grâce au DANR (Digital Adaptive Noise Reduction) ou par réduction passive
- Téléphone GSM et lecteur MP3 connectable sur l'audio-box (chez HS 600 DANR et HS 300 Individual)
- Personnalisable à la demande, grâce à la gravure au laser
- Technique de son supérieur Made in Germany - entreprise fondée en 1924 / Garantie 5 ans



[www.boutiquedupilote.fr](http://www.boutiquedupilote.fr)



[www.bayo.com](http://www.bayo.com)



[www.pilotshop.biz](http://www.pilotshop.biz)



[www.globaeroshop.com](http://www.globaeroshop.com)



[www.cpaieaero.com](http://www.cpaieaero.com)

**beyerdynamic**