AVION ULM

ATL AUL

ailes MAGAZINE

AEROMOTEURS : LE ROTATIF ARRIVE !

10 LITRES ET 400 KM A 125 KM/H :
RECORD DU MONDE EN ULM !

MALTE EN PENDULAIRE

EVALUATION :
LE NOUVEAU SIROCCO

N° 68
AVRIL 1990
FRANCE : 35 FF

M 1874 - 68 - 35,00 F
3791874035003 00680

Réhabilitons le Sirocco

Texte par Alain-Yves BERGER.
Photos par Richard COURAGE.

Pour vouloir relancer le Sirocco sur le marché, il faut un certain courage, avouez : la bécane jouit d'une assez mauvaise réputation, liée au nombre des victimes qui lui sont imputées — à tort ou à raison, d'ailleurs.









POUR VOULOIR relancer le Sirocco sur le marché, il faut un certain courage, avouez : la bécane jouit d'une assez mauvaise réputation, liée au nombre des victimes qui lui sont imputées — à tort ou à raison, d'ailleurs. Pour ne rien vous cacher, lorsqu'un communiqué vient nous informer qu'Aériane reprenait la commercialisation de ce monoplace abandonné par Aviasud Engineering en France puis par les Britanniques, je n'ai pas donné très cher de l'avenir de la jeune firme belge. Relisant avec plus d'attention ledit communiqué, j'y remarque que Bernard Gosselet est l'un des trois associés d'Aériane, avec Bernard Bleeckx et Vincent Piret qui sont tous deux pilotes confirmés de Vol libre et, respectivement, ingénieur électromécanicien et spécialiste ès matériaux composites.

— Tiens donc, il est dans le coup, Gosselet ?! fut donc ma seconde pensée profonde. Crédiou, il n'est pourtant pas devenu branque, que je sache. Quelle mouche le pique ?

B. Gosselet est l'un de ces vieux de la vieille qui, tel votre serviteur, sont encore considérés comme de francs farfelus à tendances suicidaires notoires par tout le restant de l'aéronautique prétendue sérieuse : lui itou s'estoit lancé à fond le trapèze dans le Vol libre avant de récidiver, quelques années de survie plus tard, dans l'aventure elle aussi fort trucidante au départ de l'ULM naissant. Il a comme moi survécu à suffisamment d'expériences douteuses — de celles qu'on n'ose plus raconter qu'entre nous, en petit comité restreint — pour que lui soit passé le goût du risque à n'importe quel prix pour s'envoyer en l'air. Un coup de bigophone s'imposait donc :

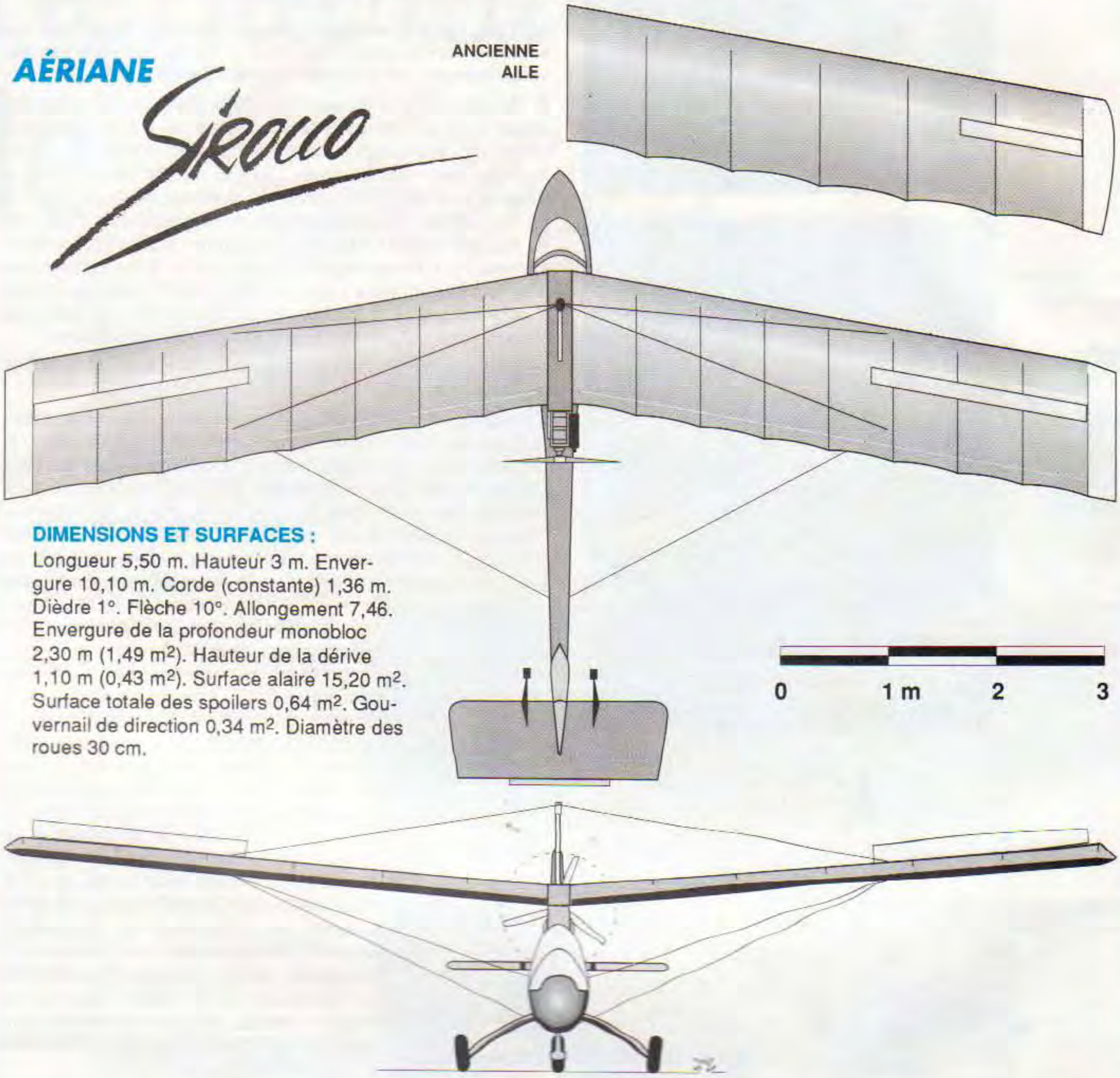
— Holà, mestre Gosselet, t'as forcé sur la gueuse Mort Subite ou t'en as marre de vivre ?!

S'ensuivit une première longue conversation à consonnances techniques, puis d'autres, puis l'arrivée à Coulommiers (77) par un brouillard à ne pas mettre un Flamand dehors des trois Belges et d'un Sirocco d'Aériane. Six jours d'anticyclone brumeux et deux réveillons de Nouvel An plus tard, j'entamais l'évaluation dudit. J'avais jusqu'ici toujours refusé de voler sur Sirocco. Au risque de me faire traiter de rétrograde par un Bernard d'Otreppe, j'ai déjà dit que les matériaux composites pour les parties vitales d'un ULM m'inspirent a priori la plus vive défiance. Nos constructeurs d'ultralégers n'ont ni l'expérience ni les moyens financiers de l'Aérospatiale et j'ai eu trop de copains professionnels des composites aérophiles pour ne pas m'en méfier. Il est vrai que les planeurs s'en portent très bien depuis deux décennies, que j'ai beaucoup apprécié des avions en stratifié comme les Europa, Atlantic et Pacific. Mais j'ai aussi perdu l'un de mes meilleurs amis, Ivan de Somow, avec Jean Grinvalds, pour cause de délaminage en vol de l'empennage du proto fabuleusement prometteur du quadriplace Orion. Et j'ai eu connaissance d'autres accidents du même ordre sur des aéronefs qui ajoutaient les vibrations dues à leur moteur à celles, uniquement aérodynamiques, d'un planeur. — Bref, de quoi y réfléchir à deux fois...

DES MODIFS CONVAINCANTES

Avant de reprendre à Aviasud la licence de fabrication du Sirocco, les trois mousquetaires d'Aériane ont épluché le problème des accidents mortels sur Sirocco. Ils nous en ont communiqué la liste avec leurs appréciations : c'est instructif, ça dédramatise (voir l'encadré en page 37). Je me suis dit qu'en outre, ce monoplace fut commercialisé dès novembre 1981, à une époque où la formation des pilotes d'ultralégers laissait très ultralourdement à désirer. Or c'était incontestablement l'un des meilleurs ULM de l'époque : on totalisait dessus beaucoup plus d'heures de vol qu'avec la majorité des autres et, partant, s'accroissaient d'autant les risques statistiques d'accidents. Enfin, malgré quelques déboires, notre ami Patrice Franceschi n'en a pas moins accompli tout un tour du Monde en Sirocco sans en défuncter pour autant. En somme, j'étais déjà moins réticent pour éva-

AÉRIANE Sirocco



DIMENSIONS ET SURFACES :
Longueur 5,50 m. Hauteur 3 m. Envergure 10,10 m. Corde (constante) 1,36 m. Dièdre 1°. Flèche 10°. Allongement 7,46. Envergure de la profondeur monobloc 2,30 m (1,49 m²). Hauteur de la dérive 1,10 m (0,43 m²). Surface alaire 15,20 m². Surface totale des spoilers 0,64 m². Gouvernail de direction 0,34 m². Diamètre des roues 30 cm.

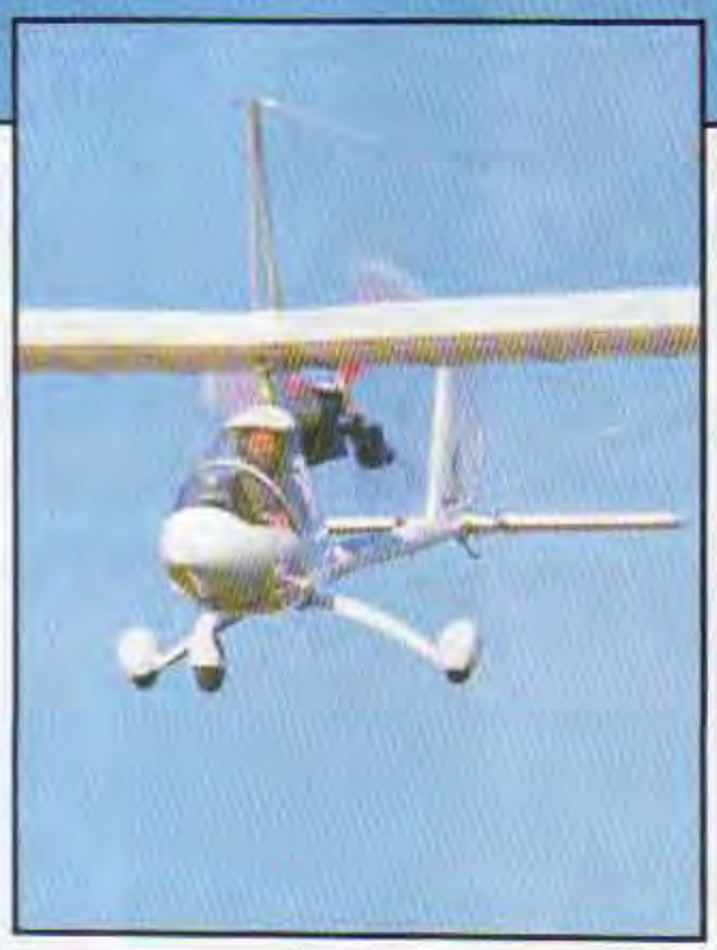


MOTORISATION : Rotax 447 silencieux (version RFA), développant 35 cv à 5 500 tr/mn. Hélice : diamètre 1,45 m; pas 1,04 m. Réducteur mécanique Rotax 1/ 2,58. Poussée statique maximale 105 kgp. Carburant emporté : réservoir standard 20 l; réservoir supplémentaire 20 l.

MASSES ET CHARGES : Masses : à vide 131 kg; maximale au décollage 248 kg. Charges : utile 117 kg; alaire maximale 16,31 kgm². Rapport poids/puissance 7,08 kg/cv. Facteurs de charge : limites +4 g, -2 g; + 6g, -4 g à rupture.

PERFORMANCES (mesures effectuées dans les conditions suivantes : altitude QNH 100 m; température au sol 8° C; vent 0 kt; pilote 80 kg) : Vitesses : maximale en palier 120 km/h; croisière maximale 100 km/h; croisière économique 80 km/h; minimale de sustentation 45 km/h; ascensionnelle maximale 5 m/s. Taux de chute minimal 1,9 m/s à 55 km/h. Roulages : au décollage 28 m; à l'atterrissage 77 m. Distance franchissable 250 km (500 km avec réservoir suppl.).







luer la chose. Il me restait toutefois à connaître les améliorations faites...

Le fuselage et la dérive du Sirocco ont une structure formée de deux demi-coques et raidie par cadres et lisses. Leur assemblage s'effectue sur un becquet de 30 mm par collage à l'Hexcel HP 326, colle de meilleure tenue que celle précédemment employée. Richard Courage et moi-même, à la visite des implantations d'Aériane à Mont-Saint-Guibert, avons été très favorablement impressionnés par le sérieux de la fabrication et l'atelier de traitement des composites sous température et hygrométrie constantes. Haubanée sol et vol par câbles, l'aile n'a subi que quelques modifications et se voit dotée de spoilers d'une surface double d'un matériau qui enserre entre deux feuilles d'aluminium un polycarbonate genre Nylon. Le longeron caisson avant de chaque demi-aile vient en verre/époxy; il est complété d'un longeronnet arrière en alliage 6005AT6 anodisé auquel le relient des barres de compression en 6061T6. L'anti-traînée est assurée par des câbles internes, en inox comme comme les haubans extérieurs. Le revêtement de la

UN POINT SUR LES ACCIDENTS MORTELS EN SIROCCO

...effectué par B. Bleeckx, B. Gosselet et V. Piret (Aériane), à qui nous laissons la responsabilité de leurs commentaires mais dont nous ne mettons pas en doute la probité ...puisque nous les publions !

■ **Belgique :** Pilote débutant; va voler sous un cumulo-nimbus. L'appareil est retrouvé en morceaux. Imprudence.

■ **Châlon-sur-Saône :** Pilote expérimenté (avion, voltige, montgolfière); lors de son premier vol avec, fait de l'acro sur Sirocco (interdite) sans s'être renseigné sur les particularités des spoilers (à l'époque, ceux-ci ne se refermaient pas dans certaines configurations). Il se retrouve avec les deux spoilers ouverts et omet de tirer sur le manche, déclenche son parachute pyrotechnique dont les suspentes se prennent dans l'hélice (alors que ce dernier avait été inspecté par son vendeur). Imprudence grave et défaut de l'ancien montage des spoilers.

■ **Romilly-sur-Seine :** Pilote fraîchement lâché (avait suivi des cours à Cannes où il était considéré comme non lâchable); l'appareil se retrouve progressivement en survitesse et suit une trajectoire en pente vers le sol qu'il percute tangentiellement. Les collages du tube portant l'empennage ont été jugés mauvais mais ne sont pas en cause dans cet accident toujours inexpliqué.

■ **Belleville-sur-Saône :** Pilote pendulaire sans expérience 3 axes; communique par VHF avec le sol durant la première partie du vol, normale. L'appareil part en virage lent et percute le sol sans plus de contact radio. La cellule n'était pas endommagée; notre conclusion : malaise.

■ **Ajaccio :** L'appareil, stocké dehors toute une saison avec les gouvernes non bloquées, est parti en piqué malgré l'action énergique du pilote (manche plié !). Le doigt d'entraînement de la profondeur, usé, avait lâché. Grave négligence d'entretien et de visite prévol.

■ **Rion-des-Landes :** Pilote suffisamment expérimentée, bonne météo, moteur Rotax 447 avec une quadripale montée par le propriétaire lui-même, appareil récemment accidenté. Procès en cours. Nous espérons que les experts nous informerons du résultat de leurs investigations.

■ **Salon-Eyguières :** Appareil bien entretenu, appartenant à deux pilotes dont un très âgé. Le plus jeune effectue un vol d'essai avant de laisser voler l'autre, stressé car n'ayant plus volé depuis longtemps. Après un décollage normal, il entame un lent virage qui se resserre jusqu'au sol, moteur pleins gaz. L'absence de toute réaction nous fait croire à un malaise.

■ **Grande-Bretagne :** Le bureau de contrôle, après enquête et ne trouvant aucun défaut sur l'appareil, a conclu à une crise cardiaque.

■ **Australie :** Manœuvres brutales et voltige si près du sol que le bord d'attaque d'une aile heurte celui-ci. Pilotage dangereux.

■ **Canada :** Pilote très peu expérimenté; lors d'une fête familiale, il effectue un piqué suivi d'une ressource très brutale. La fixation du hauban (câble) inférieur du bord d'attaque d'une aile casse, ce qui prouve qu'il a encaissé plus de 6 g. Grave erreur de pilotage.

■ **Italie :** Pilote de motoplaneur ayant eu deux fois une suspension de licence pour voltige à trop basse altitude; lors d'une figure, le bord d'attaque d'une aile heurte le sol. Grave erreur de pilotage.

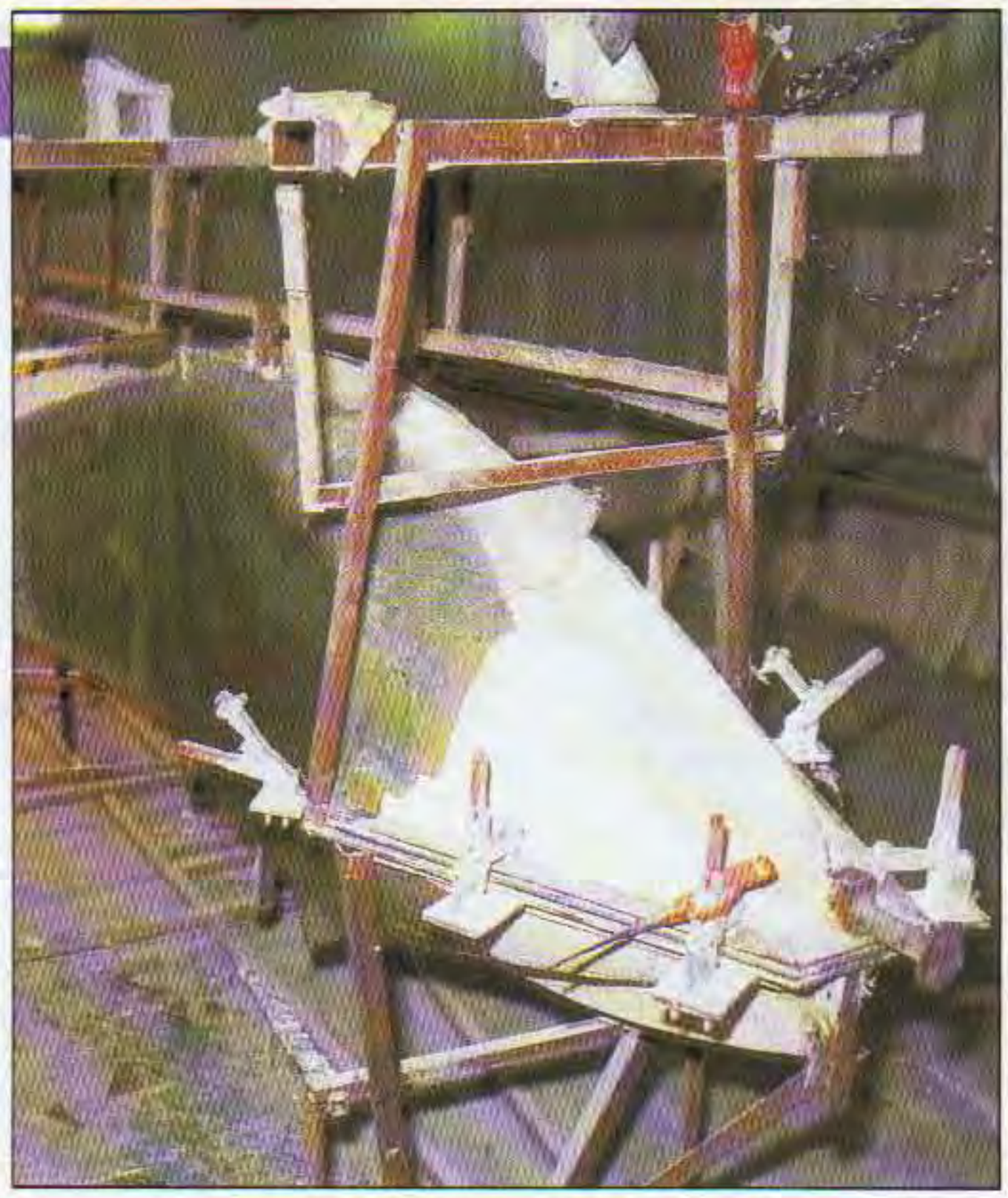
■ **Italie :** Pilote débutant (1 h d'école sur Rotec !), essayant (en cachette de l'instructeur) son Sirocco neuf, est retrouvé crashé à moins d'un kilomètre du terrain. Imprudence grave.

Il est clair pour nous que le Sirocco avait initialement certaines faiblesses : sur certains appareils, les collages n'étaient pas bons et les spoilers, avec l'ancien montage et sous certaines configurations, pouvaient se révéler inefficaces. Sur ces douze accidents mortels, deux peuvent être imputables à une fragilité de construction (en comptant celui d'Ajaccio) et deux autres, aux anciens spoilers; les huit autres sont imputables aux pilotes eux-mêmes (faute de pilotage ou malaise).

voilure est rigidifié par des balestrons. Gouvernail de direction et profondeur monobloc sont en stratifié à revêtement travaillant et leur profil, maintenu par des nervures en mousse de polystirène extrudé.

Les spoilers et la direction sont actionnés par câbles tandis que la profondeur l'est par bielles rigides et rotules et son compensateur, par câbles. Les fourches du train principal et de la roue avant viennent en stratifié. Le moteur peut être le JPX PUL 425 de 27 cv, le Koenig 430RD de 24 cv, le KFM 107ER de 25 cv ou le Rotax 447 de 35 cv de cette évaluation.

Les renforts structurels apportés par Aériane et son sérieux de fabrication m'ont incité à accomplir mes premiers vols sur cette machine. Or, je n'ai guère envie de me suicider et inspecte avec une minutie maniaque tout ULM nouveau pour moi avec lequel j'envisage de décoller. J'ai donc jugé le Sirocco devenu sain et n'hésite pas à l'écrire céans.



AU SOL : ACCÈS, VISIBILITÉ, ROULAGES

L'accès à bord implique d'être assez souple pour enjamber le côté du fuselage à 1 m du sol, puis le manche pour aller ensuite loger un pied sur sa pédale du palonnier tandis que l'autre fait de même pour rejoindre l'autre pédale. Colles vertébrales rouillées ou handicapés, s'abstenir : c'est laborieux et ça relève de la chorégraphie gymnique ! Après quoi, il vous faut cueillir la verrière demeurée au sol (merci, les copains !) pour l'encastrer au-dessus de votre occiput et la verrouiller de chaque côté. Après quoi, vous ajustez le harnais trois points et respirez un grand coup pour vous remettre de cette petite séance d'exercice destinée à vous maintenir en forme. Notez, si vous êtes claustrophobe et ne volez que par temps chaud, que la verrière n'a rien d'indispensable. Toutefois, sur un ULM comme celui-ci, de surcroît équipable d'un chauffage électrique (eh oui, c'est nouveau), elle n'est pas tant un luxe qu'une nécessité pour profiter des vols sous climats rigoureux.



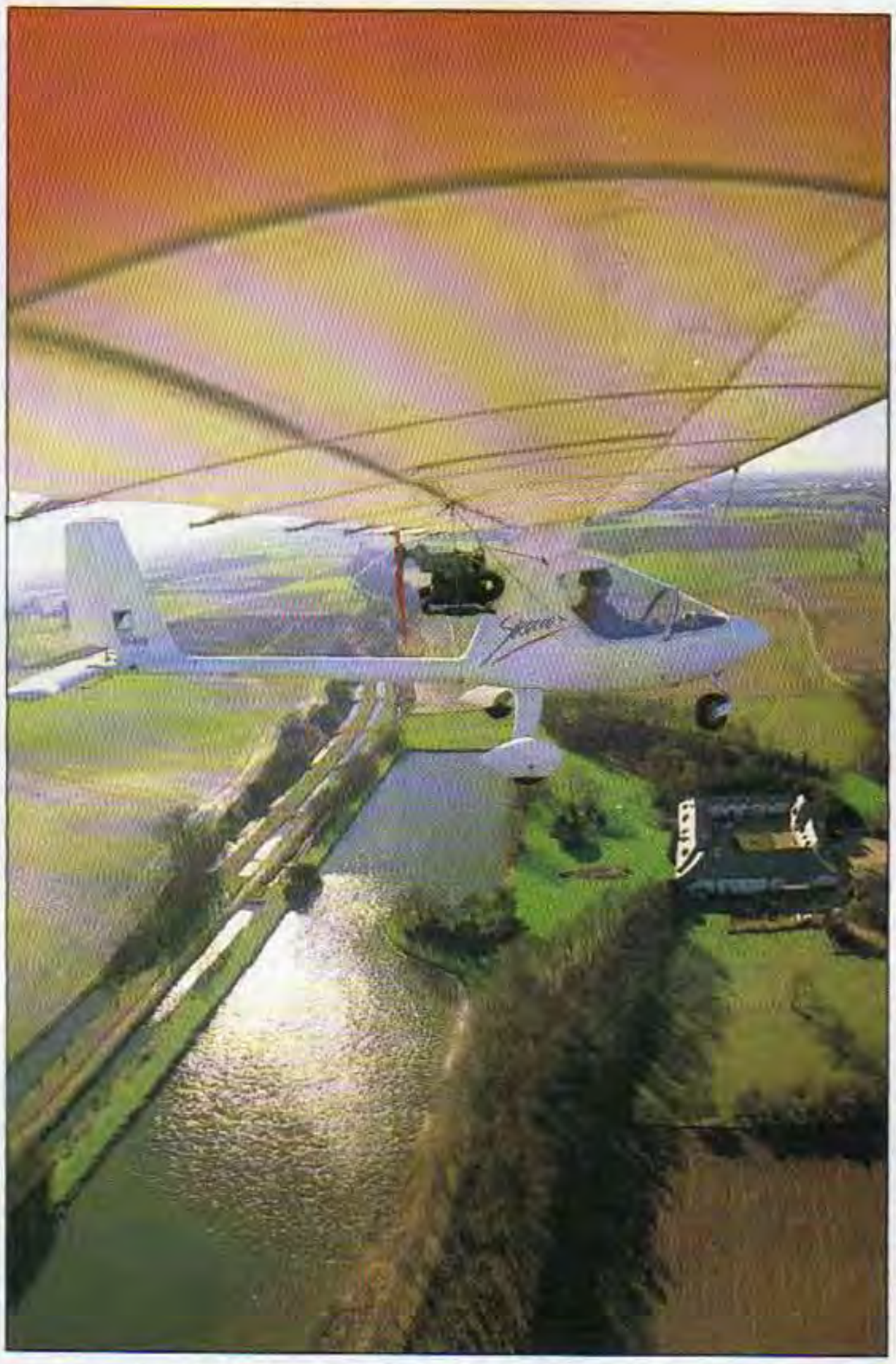
Cependant, une fois installé à bord, le Sirocco s'avère ergonomiquement fort satisfaisant. Vous y gîtez en position semi-allongée, très confortable, et pouvez voler des heures durant sans craindre ni maux de reins ni sciatiques ou lombalgies. Le petit manche central tombe bien sous la main, de même que la poignée des gaz, à gauche, au-dessus de la commande du compensateur de profondeur. A main droite, particularité de cet oiseau, vous disposez d'un petit levier qui, sorti de son logement, peut débattre vers l'avant ou vers l'arrière selon qu'au sol, vous voulez tourner à gauche ou à droite respectivement. Il faut l'assimiler à un bête guidon de vélocipède ou de moto mais que vous ne manieriez que d'une main, la dextre. Ce n'est pas aussi évident que ça lors des premiers atterros, notamment, et je ne puis que vous conseiller quelques centaines de mètres de roulages divers auparavant pour vous y former. D'autant qu'ou bien vous roulez en ligne droite et vous avez le droit de freiner, ce manche étant doté d'une poignée de frein, ou bien vous êtes en virage et n'en avez plus le droit. — Simple question de choix, en somme ! Mais un oubli peut endommager la fourche de la roue de nez, peu susceptible d'apprécier d'avoir à plier en virage. La relative fragilité de celle-ci reste d'ailleurs le dernier petit défaut du Sirocco. Mais, une fois habitué à ce particularisme, l'engin s'avère des plus précis au sol et sa suspension, efficace.



La visibilité tant en vol qu'au sol demeure bonne sauf vers l'arrière (cabine fermée) et vers le haut, du fait de sa voilure.

DÉCOLLAGE ET MONTÉE

J'effectue de premiers sauts de puce sur un ancien taxiway de l'ancienne base OTAN de Coulommiers reconverti en piste ulmiste. C'est long, bien dégagé, sécurisant et, comme V. Piret et B. Bleeckx musardent encore sur la route pour me rejoindre, ayant bien "senti" le Sirocco, je le décolle sans plus attendre un briefing complet. La procédure est, là encore, inusuelle : à l'alignement, on commence par décoincer le manche du harnais sous lequel on l'a coincé pour éviter que la profondeur monobloc ne batte brutalement lors des roulages. Après quoi, tout en mettant les gaz à fond de la main gauche, on contrôle la trajectoire à main droite sur les premiers mètres avec le manche de la roue avant. Puis on délaisse celui-ci (qui va s'encastrer tout seul au neutre dans une encoche) pour prendre en main le manche, l'autre, le vrai. Toutefois le gouvernail de direction devient tout de suite efficace et l'appareil se drive aux pieds en moins d'une quinzaine de mètres.



Sa finesse exceptionnelle se constate immédiatement : le Sirocco atteint très vite VR — sa vitesse de rotation, comme disent les PL en langage ésoterique — vers 45-50 km/h, puis déjauge franchement malgré la faible puissance de son GMP. Je le vérifierai plus tard en Belgique, par un vent de travers de 45-50 km/h, le spoiler actionné dans le vent comme on ferait d'un aileron s'avère suffisamment efficace. Alors qu'un premier essai des gouvernes en palier de prise de vitesse me révèle ces spoilers (comme d'habitude et par définition même) bien moins actifs que des ailerons de surface équivalente. La profondeur est, par contre, hyper sensible et la direction, à peine moins. Quoique que l'on s'y fasse très vite, le tout manque donc d'homogénéité. Ce que souligne encore un manche dur à actionner en latéral alors qu'il se manie avec facilité en longitudinal, commande de la profondeur par tube aidant. Signalons toutefois que cette dureté du manche en latéral peut se régler au sol en fonction de la vitesse à laquelle on veut ensuite évoluer. Les palonniers sont agréables à manier, n'exigeant pas d'efforts démesurés et, de plus, réglables au sol en fonction de la taille de vos gambettes — un plus ergonomique que l'on aimerait trouver sur beaucoup d'autres ULM d'un prix d'achat pourtant moins accessible !

A Liernu, près de Nivelles (Belgique), avec les 45-50 km/h de vent évoqués ci-avant et 17 °C d'une température extérieure insolente pour un mois de février, j'ai mesuré sur 300 m de hauteur un taux de montée établi entre 3,5 et 4 m/s, à 75 km/h, avec plus de 100 kg de charge utile. Ce n'est sans doute pas la Vz max qui doit être plus proche des 5 m/s puisque la vitesse de montée optimale est de 65 km/h au dire des constructeurs. Mais les turbulences copieuses qui régnaient ce jour-là en dessous des 200 m/sol m'avaient incitées à garder une certaine marge de sécurité.

EN VOL

...le Sirocco ne se pilote pas comme les 3 axes conventionnels munis d'ailerons. Au manche seul, il ne prend d'inclinaison qu'avec mollesse, paresseusement. J'ai préféré ne pas mesurer son taux de roulis comme nous le faisons d'habitude et le considérer comme un 2 axes et demi plutôt que comme un 3 axes complet. Pourtant, en conjuguant spoilers et direction, sa maniabilité ne laisse pas à désirer, peu s'en faut. Il vire en fait beaucoup plus par roulis induit, avec l'aide du pied, qu'avec celle d'un spoiler employé seul. C'est encore plus manifeste lorsqu'il s'agit de sortir d'un virage à grande inclinaison dont il s'extrait d'abord avec le gouvernail de direction. Le lacet inverse, lui, demeure faible. En fait, le Sirocco a la vocation d'un oiseau migrateur qui vous assurera de longs vols confortables plutôt que d'un voltigeur.

Son compensateur de profondeur est d'une redoutable efficacité. A tel point que je me suis surpris, lors de vols en patrouille avec B. Gosselet et R. Courage sur un pendulaire Microbel côte-à-côte, à n'effectuer la plupart des changements de pente qu'au compensateur, sans toucher au manche. En croisière, une fois atteinte la vitesse souhaitée en jouant sur les gaz, vous calez le Sirocco à l'altitude et au cap voulus, compensez puis ne touchez plus à rien ensuite pour admirer le paysage en toute sérénité. Il se révèle remarquablement stable; il est bel et bien taillé pour le voyage.

La fourchette donnée par les constructeurs pour la croisière (de 60 à 100 km/h) est tout à fait réelle. Notez d'ailleurs au passage que la fiche technique du Sirocco communiquée par Aériane est scrupuleusement exacte. J'ai même été surpris par la rapidité avec laquelle on parvient aux 120 km/h de Vmax en palier indiqués. La finesse doit avoisiner les 10, voire même un poil de plus et si je n'ai pu le déguster hélice calée pour le vérifier à l'alti, au badin et chrono en main, j'en suis d'autant plus persuadé que j'ai emplafonné allegro molto la VNE à diverses reprises, sans même l'avoir toujours souhai-

té, à la suite de piqués pourtant des plus raisonnables. Le revêtement de l'aile retendu avec quatre balestrons de plus et son profil mieux respecté a forcément amélioré sur ce plan le Sirocco d'Aériane par rapport à l'original d'Aviasud. L'ennui veut que, passés les 110-115 km/h, on n'a plus rien au manche en latéral : les spoilers rendent grâce, soit qu'ils demeurent soulevés par l'accroissement de la dépression créant la portance à l'extrados des plumes, soit que leur gouverne reste impuissante à les actionner au-delà d'une certaine vitesse relative. Dans ce cas-là, on réduit les gaz en ramenant doucement le manche en arrière pour perdre de la vitesse.

En glissade, toutefois, alors que je m'attendais au pire à cause de ces fichues demi-gouvernes, je dois avouer avoir été agréablement surpris par la stabilité de l'oiseau commandes croisées (un pied à fond et le manche de même du côté opposé), par sa précision et sa rapidité de réponse aux variations de dosages pour changer de cap. Bien mené, il doit être encore redoutable en précision d'atterrissage !



DÉCROCHAGES

Le décrochage symétrique moteur réduit se révèle très sain : après un léger buffeting avertisseur, l'appareil salue gentiment et perd moins d'une trentaine de mètres avant de reprendre seul sa vitesse de sustentation, sans remise des gaz. Sa direction reste efficace même aux très faibles vitesses et aux grand angles. Après plusieurs tentatives, j'en viendrai même à l'amener au moteur à des angles d'incidence que la morale réprouve pour, ensuite, le maintenir en parachutage avec à peine un zeste de moteur pour souffler l'empennage. Le taux de chute dépasse alors allégrement les - 5 m/s du vario, avec un anémomètre baguenaudant bêtement en dessous des 40 km/h (ce qui ne veut rien dire puisque son tube pitot n'est plus lui-même suffisamment alimenté en zef relatif pour transmettre une indication crédible). Je n'ai constaté aucune tendance à embarquer à gauche ou à droite.

Vu les limitations en hauteur/sol qui régissent l'ULM en Belgique (et qu'un espace aérien sursaturé en lampes à souder volantes ou autres aéronefs lourds vous incite à respecter d'autant), je n'ai pu essayer les décrochages en dissymétrie : 300 m/sol et ses spoilers ne m'y conviaient guère. De même, hélas, les 25 kts d'un vent trop turbulent près de la planète m'ont incité à ne pas l'évaluer hélice calée tant en vol (où je le subodore remarquable planeur) qu'au décrochage. Il est facile d'imaginer que son empennage n'étant plus soufflé par l'hélice, le comportement doit être assez différent. Mais je ne me risquerai pas à vous dire ce qu'il est sans l'avoir essayé d'abord, l'éthique d'Ailes Mag nous interdisant ces "évaluations" menées au comptoir du Bar de l'Escadrille du coin, verre de whisky en main, comme j'en sais d'autres !

EN CONCLUSION...

Nous sommes en présence d'une machine au comportement sain, à l'expresse condition de ne pas sortir de son domaine de vol. Ce qui reste vrai pour la quasi totalité des aéronefs ultralégers l'est plus encore pour le nouveau Sirocco. Ce monoplace très controversé valait d'être réhabilité et, pour ma part, j'en goûterai encore volontiers en d'autres occasions sans plus de réticences. Je ne cache cependant pas avoir franchement détesté ses spoilers et tiens à m'en expliquer plus en détail : avec un fuselage et un empennage aussi réussis que ceux-ci, l'aile de 1982, même considérablement améliorée par l'équipe d'Aériane, m'apparaît un peu désuète. C'est dommage. — Un peu comme si vous équipiez d'un moteur de 2 CV une monoplace de course. Je ne peux m'empêcher de rêver à un "Sirocco II", avec une voilure rigide style 1990 et dotée d'ailerons (tel celui d'Alain Petit ou l'Albatros d'Aviasud) ou bien — mieux encore — d'élevons : ce serait sans aucun doute un must incontournable pour les amateurs de monoplaces brillants dont j'ai toujours avoué être.

Néanmoins, tel qu'il est déjà devenu, renforcé là où il le fallait, oublié les risques de délaminage en vol qu'encourait certains de ses aînés au vieillissement, ce nouveau Sirocco a tout à fait sa place sur le marché actuel, même relativement réduite comme pour tout mono. C'est l'oiseau au look toujours aussi plaisant de ceux qui veulent voyager au long court dans de bonnes conditions de confort et de stabilité. Et, enfin, remarquablement construit, il est d'un très bon rapport qualité/prix (83 785 FF ttc avec le Rotax 447), ce qui me laisse bien augurer de l'avenir de la jeune firme belge dont je doutais encore en début de cette évaluation.

Aériane, rue des Sablières, 6, B-5870 Mont-Saint-Guibert, Belgique, tél. 010 65 94 53 (depuis la France : 19-32-10 65 94 53).