

et aux oreilles poilues, engoncé dans son blouson de cuir. Il faudra accepter l'occurrence de contacts physiques fréquents en place avant. Notez cependant que ce qui peut, aux yeux de certains, présenter quelque inconvénient, peut combler d'aise les autres. Notez aussi, dans le même esprit, que si vous préférez, vous pouvez voler avec une dame à vos côtés, et que la promiscuité voulue par Delemondez pour affiner son *Ambassadeur* deviendra pour vous prétexte à des frôlements sulfureux et exquis... pour sortir les volets à tout bout de champ ou pour enclencher la pompe électrique pour voir si elle fonctionne toujours...

L'accès aux places arrière se fait très facilement par basculement des sièges avant vers le tableau de bord. En l'absence de passagers à l'arrière, en enlevant la banquette, il est possible de charger un peu moins d'un mètre, soit environ 144 cartouches de cigarettes espagnoles + 6 cartons de pastis (de quoi prendre au moins 5 ans de prison !), ou deux vélos pliants, bien utiles à l'étape. On sanglera les colis à l'aide des ceintures. L'accès à bord est facile pour le passager arrière. Il lui suffit, une fois le dossier du siège avant rabattu, d'enjamber le flanc du fuselage puis de se glisser sur la confortable banquette arrière. La visibilité vers l'avant est excellente et le roulage ne nécessite pas de zigzags comme avec un J-3 par exemple. En ligne de vol, le capot est légèrement plongeant, ce qui offre une vision panoramique vers les repères arrivant devant l'avion. Les commandes tombent bien sous la main et sont en-

tièrement doublées à l'exception de la mollette du compensateur qui est située sur le flanc gauche du fuselage. Le pilote dispose de plusieurs rangements et vide-poches logés dans les habillages en skaï de l'habitacle.

### L'équipement

Ce beau destrier est clairement pensé pour le voyage. Il dispose donc, outre des instruments classiques, d'un transpondeur mode C, d'un combiné radio/VOR, d'un conservateur de cap et d'un horizon artificiel alimentés par une pompe à vide. Un Garmin 196 vient parfaire les ressources en navigation. L'avion est équipé pour le VFR de nuit, même si son certificat de navigabilité restreint ne lui autorise pas pour le moment ce type de vols. L'alternateur fournit allègrement la puissance indispensable, et je me console en allumant mon tableau dans la pénombre de quelques CS + 28 !

Il n'y a pas autant de prises de casques que de places (4, avec autant de ceintures) puisqu'elles sont au nombre de trois, dont une seule à l'arrière. Lorsque nous partons à quatre, un de mes enfants arbore un superbe casque anti-bruit orange de bûcheron et passe son temps à hurler « *qu'est ce que vous dites ?* » à la cantonade qui ne l'entend pas !

### Mais quels sont ses défauts ?

Je suis très ennuyé, car il ne me faut pas tomber dans le travers courant des propriétaires qui considèrent



leur avion comme le meilleur, le plus efficace et le plus économique. Mais... 3 places à 220 km/h pour 24 litres au maximum, un moteur fiable au potentiel élevé (2 400 heures), des frais fixes maîtrisés, même avec

une assurance RC pour trois passagers, des facilités d'entretien par la rusticité de la formule en fait un avion champion de l'économie. Si vous êtes seul à bord, pour un local, vous pouvez voler po-

# ABONNEZ-VOUS À AVIASPORT

Le magazine du pilote

## 49€

**SEULEMENT\***  
**POUR 12 NUMÉROS**

\*au lieu de 87,40€,  
prix de vente au numéro,  
en France + prix de la  
carte VFR France 2008.

+

**CARTE VFR FRANCE**  
**OFFERTE**

Carte VFR 2008 disponible en avril 2008

**38,40€**  
**d'économie**

