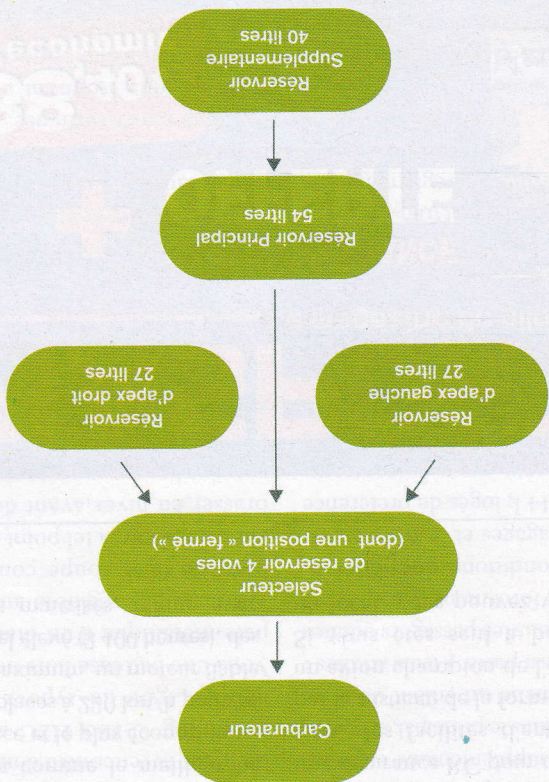


→ Le circuit d'essence du DR-1 053

Un autre inconvénient dans la gestion de l'essence réside dans le fait qu'on ne peut vérifier visuellement que les réservoirs d'apex. Notez cependant, que les apex pleins, vous disposez de deux heures de vol. Ces deux heures d'autonomie constituent une certitude puisque vérifiables de visu. Ainsi, alors même qu'on se base sur les approvisionnements notés au carnet de route, on peut être victime d'une erreur d'inscription ou pire encore, d'un vol de carburant. Dans ces deux cas, seul le contrôle visuel peut lever les doutes et les apex garantirissent de façon sûre et certaine deux heures de vol. En Europe, de quoi largement rejoindre un aérodrôme équipé d'une pompe.



- Cl- contre
- Deux adultes et deux enfants trouvent aisément place dans l'habitacle.
 - Deux vélos pliants prennent facilement place à l'arrière. Ils sont sanglés avec les ceintures et une rallonge.
 - Le DR-1 053 profite d'un fuselage étroit.

18 l/h à 2 000 t/mn et 150 km/h. A peine plus qu'en D-18 ! Alors des défauts... Oui, il est nul en utilisation en montagne, pas sites, fibres, alliages) avec des apas assez vif et trop d'inertie, il répond avec retard. Sans doute aussi un peu trop lourd, doté d'un rapport poids/puissance défavorable et réglé trop grand pas pour les pistes très courtes. Il est aussi à train classique, gage de finesse et d'efficacité, mais qui peut représenter un obstacle pour les « inconception rustique et surdimensionnée, il accomplit ses missions sans coup ferir, au prix d'une consommation certes un peu plus élevée que celle d'un Rotax, mais faibles, malgré le fait que les transfuser le supplémentaire de 40 litres dans le principal, une fois qu'on a consommé depuis ce dernier de quoi faire la place. Et ne pas oublier de refermer le robinet de transfert lorsque le principal se trouve complet et donc plein, sinon il se videra par le trop plein et le calcul d'autonomie deviendra faux, éventuellement de 40 litres au maximum, si vous transférez le supplémentaire sans rien avoir déjà consommé du principal.

Un concept indémodable

En conclusion, le concept est certes ancien, puisque remontant à 1948. Mais a-t-il vraiment vieilli ? La technique de construction bois et toile persiste au XXI^e siècle, malgré les nouvelles technologies (composés, fibres, alliages) avec des apas, alliages) avec des apas assez vif et trop d'inertie, il répond avec retard. Sans doute aussi un peu trop lourd, doté d'un rapport poids/puissance défavorable et réglé trop grand pas pour les pistes très courtes. Il est aussi à train classique, gage de finesse et d'efficacité, mais qui peut représenter un obstacle pour les « inconception rustique et surdimensionnée, il accomplit ses missions sans coup ferir, au prix d'une consommation certes un peu plus élevée que celle d'un Rotax, mais faibles, malgré le fait que les transfuser le supplémentaire de 40 litres dans le principal, une fois qu'on a consommé depuis ce dernier de quoi faire la place. Et ne pas oublier de refermer le robinet de transfert lorsque le principal se trouve complet et donc plein, sinon il se videra par le trop plein et le calcul d'autonomie deviendra faux, éventuellement de 40 litres au maximum, si vous transférez le supplémentaire sans rien avoir déjà consommé du principal.

« le bois est un matériau composite, vous savez ! » et que ses avions volent toujours, nombreux, 60 ans après la naissance du Bébélodel !