



genre de DR-400 en CNRA. L'*Ambassadeur Excellence* DR-1 053 MV (pour dérive monobloc et volets) immatriculé F-PCRT a volé aux mains de son constructeur de 1990 à 2000, effectuant de nombreux voyages au départ des régions de Dijon et de La Rochelle. Puis il fut vendu à un intrépide qui le fit voler dans le grand Sud-Ouest (de Pau à Marrakech !) jusqu'en 2002. Il fut alors vendu à l'aéro-club d'Oloron qui ne volera que très peu avec, mais qui le dotera d'un train oléopneumatique, d'un nouveau faisceau électrique et qui lui fera subir une GV assortie d'une révision générale (RG) du moteur en atelier spécialisé.

C'est donc à Oloron-Sainte-Marie, par une belle journée de février 2006 que j'ai rencontré cet appareil en parfaite condition. Le vol d'essai m'a immédiatement convaincu de me porter acquéreur de cette merveille aux performances extraordinaires : décollage en 300 m sur terrain très lourd, taux de montée de 800 pieds/mn à pente maximum et

un appareil léger et souple aux commandes. Seul le taux de roulis est décevant, mais nous avons affaire là à une sage berline, il ne faut pas l'oublier. La croisière à 2 500 tours à 1 000 pieds se fait à 220 km/h, vérifiée au GPS sur trois branches à 120° l'une de l'autre.

C'est ainsi que je suis tombé sous le charme de cet athlète, de ce coureur de fond, et que l'avion s'est retrouvé en exploitation chez moi, à Lapalisse. Cela fait maintenant deux ans que nous partageons ensemble le plaisir d'effectuer de grandes navigations en Europe ou de simples fioritures dans le ciel bourbonnais. J'ai maintenant le recul nécessaire pour l'évaluer dans toutes les configurations possibles, en vol de croisière à masse max, ou, à l'autre bout de l'enveloppe de son usage, en local seul à bord.

Une berline ou un avion-citerne

Le DR-1 053 est motorisé par un Lycoming H2C de 108 ch monté sur un bâti Dynafocal. Il ne diffère en

rien de l'architecture des autres *Ambassadeur*, hormis le fait qu'il n'a pas de réservoir avant, remplacé par deux réservoirs d'apex, qu'il est équipé de volets et d'une profondeur monobloc. Il offre trois vraies places : deux à l'avant et une à l'arrière. Delemontez a conçu un jonc en « U » venant limiter la place à l'arrière, de façon à ce que personne ne soit tenté de mettre deux passagers adultes sur la banquette. Cette dernière est limitée à 110 kg.

L'avion possède une enveloppe de centrage très intéressante du fait que l'on peut beaucoup le charger à l'aplomb du centre de gravité : réservoirs d'apex de 27 litres de contenance chacun et les deux places avant. Les bras de levier pour le chargement en arrière du CG ne sont pas très péjorants : passagers + essence du réservoir principal affecté de 1,17. Le réservoir supplémentaire est, quant à lui affecté de 1,064. L'enveloppe de centrage est donc assez souple. Avec une masse max de 780 kg et une masse à vide de 473 kg, la charge utile de 307 kg n'est pas exceptionnelle,

mais meilleure que celle de bien des avions modernes.

Avec les pleins (150 l) on a 108 kg d'essence. Restent 199 kg pour les passagers et les bagages. Admettons 20 kg de bagages, il reste 179 kg pour les passagers. Soit un couple et un enfant (lui 85 kg, elle 60 kg et le fiston à l'arrière 34 kg.). Cette autonomie maximale n'est pas compatible avec des vols normalement entraînés, mais elle devient intéressante lorsqu'elle se transforme en rayon d'action : en effet, s'il est rare de voler 6 heures de suite, comme l'autorisent les caractéristiques de l'avion, on appréciera de ne pas avoir à se poser lors d'un aller-retour vers un terrain démuné de carburant. Par exemple, je peux aller revenir de l'île d'Yeu depuis Lyon sans avoir à atterrir, en tenant compte de la réserve de sécurité réglementaire. Nonobstant le vent, bien entendu. Lors de sorties de groupe, fort de cette autonomie importante, il m'arrive « d'aller à l'aveugle » les « pattes courtes ». Je profite de cette parenthèse pour réfuter catégoriquement l'idée que je fasse de gros bénéfices à ces occasions.