



TECNAM P2006T

# Le bimoteur hyper léger à moteurs Rotax



Nous avons essayé à Naples le P2006T, un bimoteur hors catégorie, avec un MTOW semblable à celui d'un monomoteur mais avec une charge utile bien supérieure... Une première dans le monde.

PAR JACQUES CALLIES  
PHOTOGRAPHIES JEAN-MICHEL BOSSUET

**C**e premier essai en vol du prototype du Tecnam P2006T a donné lieu à des conversations passionnées au sein de la rédaction. La dernière en date a été celle-ci : qui, de notre petite équipe, allait se rendre à Naples ? La question était d'importance car le nouvel appareil sorti du cerveau fécond du professeur Luigi Pascale est un bimoteur hors catégorie, avec un MTOW semblable à celui d'un Cessna 172. Ce qui est une première dans le monde. Comme mes repères personnels m'amènent plutôt à jouer avec des machines plus lourdes, je ne me suis pas porté volontaire pour cette mission. En effet, si mon expérience d'environ 1 500 heures de vol sur bimoteur en CdB peut sembler significative à mes camarades, elle se résume au pilotage de bimoteurs à moteur à pistons ou turbine destinés à voler haut, vite et loin par tous les temps avec toute la famille à bord. Rien à voir donc avec ce que conçoit le constructeur italien, spécialiste jusqu'à présent de biplaces livrables en version ULM ou avion. Mais, in fine, je n'ai pas eu le dernier mot : Emmanuel Davidson m'a désigné d'office lorsqu'il a senti que j'étais prêt à considérer le P2006T avec un œil neuf.

**Le constructeur italien est accessible depuis Rome ou Naples.** Pour rendre l'aventure encore plus sympathique, j'ai proposé à Patrick Charrier, président de l'AOPA France, dont le point de vue d'instructeur m'intéressait, de m'accompagner en Italie. D'abord par la ligne, puis en Mooney du fait de la grève des contrôleurs



Les installations de Capua sont réservées en principe à l'assemblage des versions monomoteur et ULM. Le succès attendu du P2006T va contraindre Tecnam à doubler la surface de son hall de montage.



d'Orly. L'usine nous a heureusement prévenus à temps que la piste de l'aérodrome militaire de Capua était en mauvais état sur une bonne moitié de ses 1 100 m et qu'il n'y avait pas d'Avgas. Finalement, nous nous sommes rabattus vers un vol au départ de Roissy. Moins de deux heures plus tard, nous étions à Rome et, après deux heures d'autoroute du Soleil, arrivés devant les installations situées au nord de Naples.

Tecnam a été fondé en 1986 par les frères Luigi et Giovanni Pascale. Ce nom est associé à la conception et à la fabrication dès 1949 d'un biplace en tandem à aile haute, le P48B Astore. Et par la suite à celle des monomoteurs P64 et P66 Oscar et des bimoteurs de la série P68. Le fameux bimoteur Partenavia Victor, c'est bien eux. Tecnam possède deux établissements. Le premier est situé à Casoria, près de l'aéroport de Naples: il s'emploie à fabriquer pour Tecnam mais aussi pour les majors de l'industrie aéronautique que sont ATR, Augusta, Boeing... Le second site, d'une superficie de 4000 m<sup>2</sup> en passe d'être doublée, a été construit à 40 minutes de Naples en taxi, sur le petit aérodrome militaire de Capua afin de pouvoir bénéficier d'une piste permettant les vols d'essai. C'est là que nous accueillons avec chaleur et décontraction Paolo Pascale Langer, le directeur de cette unité ultramoderne.

Comme son nom le laisse supposer, Paolo est le neveu des frères Pascale et il en est fier. En attendant l'arrivée du pilote d'essai, Paolo nous raconte son combat pour obtenir des autorités militaires un accès vers la piste en herbe. Il a fallu trois ans de négociations incertaines pour enlever un grillage, et l'intervention directe du président du Conseil Silvio Berlusconi qui a tapé du poing sur la table en exigeant qu'on arrête les c...

**Une organisation basée sur la sous-traitance pour une plus grande flexibilité.** Pour l'heure, l'aérodrome herbeux semble un peu à l'abandon, d'autant que Tecnam s'est contenté de construire un taxiway de la largeur de l'empatement de ses avions. Mais cela va changer, nous dit Paolo: les militaires qui exploitaient une flotte de F-104 à partir de l'aéroport de Grazzanise, à proximité immédiate, vont arrêter. La gestion de l'aérodrome de Capua sera alors confiée à Tecnam qui sera en droit d'y investir.

Le contraste est effectivement saisissant avec les installations industrielles qui respirent le modernisme et la propreté, d'autant qu'il n'y a pas d'activité lourde à Capua, seulement de l'assemblage. L'organisation est assez particulière: 90 % des composants de l'avion sont construits à Casoria car c'est Tecnam qui possède la technologie, mais le montage de

ces composants est sous-traité à 80 % auprès d'entreprises italiennes. Puis les éléments reviennent à Capua pour l'assemblage final et les vols de réception. Cette complexité apparente est justifiée par la nécessité de maîtriser les coûts de production, d'avoir une grande flexibilité et surtout d'éviter la mainmise des syndicats sur l'entreprise.

L'usine est en limite de capacité aujourd'hui, avec le montage de 28 monomoteurs par mois, sans compter les premiers prototypes du bimoteur qui sont assemblés à Naples pour le moment. Sa surface sera donc doublée dans les mois qui viennent afin de permettre le montage du P2006T, dont la certification est prévue à l'été 2008 pour une livraison des premières commandes en mars 2009. La mayonnaise a pris, semble-t-il, avec 30 commandes fermes. Le premier contrat a été passé par un pilote privé espagnol et il est intéressant de noter que les commandes proviennent à part égale de privés et d'opérateurs d'écoles de pilotage.

Après avoir pu à loisir faire le constat d'une activité qui témoigne du dynamisme de l'avionneur, dont les avions volent par milliers à travers le monde, nous nous approchons enfin de l'endroit où sont entreposés les premiers P2006T qui servent de banc d'essai et de validation à certains systèmes, comme l'avionique qui pourra être analogique ou numérique. Nous ne cachons pas notre surprise devant

la beauté de l'appareil dont les lignes fluides nous étaient pourtant connues. Au premier coup d'œil, on aime et on est rassuré car « un bel avion vole bien » comme se plaisait à le dire un célèbre constructeur français...

La construction, déjà éprouvée avec la gamme monomoteur est classique: aluminium et acier. L'aile haute à longeron unique est fine, avec un profil laminaire NACA 63A pour offrir une traînée minimale et un bon comportement à haute altitude. D'imposants volets électriques à fente ont permis d'abaisser la vitesse de décrochage en dessous de 48 kt et surtout d'obtenir des performances au décollage et à l'atterrissage ahurissantes, à tel point qu'il est possible d'utiliser ce bimoteur de quatre places à partir d'une piste

pour ULM, comme nous le verrons.

Chaque aile contient un réservoir d'une capacité de 100 litres qui alimentent chaque moteur via une pompe mécanique et une pompe électrique de secours. Au fil des essais, l'aile s'est vue greffer d'importants winglets. Ils n'étaient pas prévus à l'origine mais ils se sont avérés très utiles: ils apportent une réduction de traînée en limitant les tourbillons d'extrémité de voilure et surtout ils augmentent notablement l'envergure de l'aile. Malgré le scepticisme maison, les chiffres relevés lors des essais ont parlé: 66 ft/min en plus en montée sur un moteur. Qu'on les aime ou non, ces appendices ont été adoptés définitivement car ils sont nécessaires aux bonnes performances de la machine.



Le train est rentrant, maintenu en position rentrée sous pression hydraulique, ce qui diminue les risques de problème. Vraiment costaud, équipé de puissants amortisseurs oléopneumatiques aussi bien sur le train principal que sur la roulette de nez, il a été conçu pour supporter les pires outrages, tant au roulage qu'à l'atterrissage. Notons également que la roulette de nez est conjuguée aux palonniers de fois le train sorti, ce qui assure un roulage précis.

**Il n'y a pas de miracle mais des solutions de bon sens, comme le choix de moteurs Rotax.** L'aspect innovant du P2006T vient du montage dans les nacelles d'un moteur Rotax 912S 4 cylindres développant 100 ch chacun. Ce moteur certifié FAR 33 est éprouvé puisqu'il s'en monte ou remonte environ 3000 par an sur des avions certifiés JAR/VLA VFR, y compris pour le VFR de nuit. Ce moteur est intéressant à plus d'un titre: d'abord par son poids et sa section avant, faibles lorsqu'on les compare par exemple au classique Lycoming O-360 de 180 ch: 64 kg contre 146 kg et 0,15 m<sup>2</sup> contre 0,40 m<sup>2</sup>. Avec deux moteurs Rotax, on obtient ainsi plus de puissance pour moins de poids et de traînée. Il n'y donc pas de miracle, mais seulement du bon sens. Les autres avantages sont maintenant connus et appréciés: utilisation possible de carburant automobile, faible consommation, nuisances sonores limitées, refroidissement à glycol évitant

L'accès à bord se fait facilement, même lorsqu'il s'agit de gagner le siège le plus éloigné, par deux portes placées à l'avant gauche et à l'arrière droit.

Que manque-t-il sur la console centrale? Les manettes de mixture, inutiles chez Rotax.

Les interrupteurs moteurs et carburant sont au plafond.

La roulette de nez et le train principal sont parfaitement amortis. Quant à la cinématique de leur rentrée, elle est simple.

Les volets à fente sont généreux et efficaces.



## L'AVIS DE L'INSTRUCTEUR :

**D**ans l'inconscient de tout pilote de monomoteur, il y a toujours une petite place pour les avions « qui en ont deux ». Je veux parler de moteurs, bien sûr. L'encre a coulé à flots pour décrire dans le détail tous les aspects favorables d'une double motorisation mais aussi pour se faire l'écho des dangers réels qu'il y a à voler sur bimoteur sans un entraînement sérieux.

Il y a des règles impératives pour piloter un bimoteur, connaître parfaitement les vitesses caractéristiques de chaque phase de vol, sur un ou deux moteurs, les particularités du pilotage normal ou N-1 de son avion, les pièges des systèmes de carburant ou de tout autre système critique comme la mise en drapeau des hélices ou le dévissage de ces dernières. L'entraînement récurrent est indispensable pour ne pas laisser place à trop d'hésitations ou à leur corollaire, la hâte excessive, en cas d'incident mal identifié.

Après avoir pris en main le P2006T, mon impression est que c'est un appareil formidable. Le domaine de vol est très étendu. L'appareil décolle et peut poser très court sur une piste en herbe de médiocre qualité tout en offrant une vitesse de croisière satisfaisante. Le comportement est toujours très sain, même sur un seul moteur. Le pilote, même débutant en bimoteur, ne se retrouve jamais face à une machine trop exigeante. Certains diront même qu'elle est trop facile pour bien instruire ? Je ne le crois pas. Cette machine est démonstrative, elle permettra à l'élève et à son instructeur de passer en revue toutes les phases de vol, et notamment les actions face à une situation critique sans trembler pour leur sécurité. La progression du pilote vers des machines plus pointues ne peut s'effectuer que si les bases sont totalement intégrées.

Le Tecnam P2006T n'est pas vicieux pour deux sous, suffisamment vif pour que l'on « sente » bien les situations. Dans les conditions de notre essai, il monte facilement sur un moteur, même avec une bille un peu trop décentrée ce qui est loin d'être le cas de tous les bimoteurs légers. Les exercices N-1 peuvent s'effectuer avec une prudente sérénité. Par ailleurs le volant saura laisser de la place sur les genoux des pilotes pour une planche de vol, au contraire des appareils équipés de manches.

En vol le P2006T me fait penser à un hybride agréable entre plusieurs appareils : la facilité du 150, la stabilité du 182, le confort d'un PA28 et les performances d'un DA42. Les missions de formation seront remplies sans arrière-pensée, et les propriétaires privés ou les pilotes qui souhaiteraient le louer trouveront une machine qui permettra de maintenir ses compétences à un coût plus que raisonnable. Après tout, l'avion sera vendu en version de base au prix d'un Cessna 172 SP et ne consommera pas plus. (et même du « sans plomb »).

Je suis convaincu que le marché du Tecnam ne se limite pas aux quelques écoles qui forment des futurs pilotes pro. Nombre de pilotes souhaitant posséder une part ou la totalité d'un avion seront immanquablement séduits par les qualités de cette machine et par son prix. ➔ **Patrick Charrier**

les chocs thermiques... Ce dernier point ne laissera pas indifférentes les écoles car la panne moteur, donc l'arrêt total d'un moteur avec hélice en drapeau, est la base de l'enseignement et du maintien des compétences à bord d'un bimoteur. Derrière le réducteur, on trouve donc une bipale Hoffmann à vitesse constante capable de passer en position drapeau. Seul inconvénient, ce moteur est toujours à carburateur. L'injection serait pour bientôt mais impossible de savoir pour quand ! Paolo Pascale nous a conseillé d'aller houspiller Rotax en Autriche...

**La planche de bord est proposée en version analogique ou totalement numérique.** Pour l'heure, le client peut opter pour une planche de bord classique construite autour d'un package Garmin très complet, avec de possibles options : Garmin GNS 530, pilote automatique S-TEC 55X, HSI Bendix King, etc. Pour environ 35 000 euros de plus, l'acheteur devrait pouvoir opter pour un beau glass cockpit conçu par la société américaine OP Technologies. Nous employons à dessein le conditionnel car ce système n'est pas encore certifié. C'est néanmoins sur un P2006T équipé de la sorte que nous avons volé et cela a été une expérience intéressante.

Le système se présente sous la forme de deux écrans PFD/MFD identiques, capable d'afficher indifféremment la totalité des informations normalement propres aux Primary flight displays et multi-fonction displays. Ceci est possible grâce à d'astucieux partages d'écran. On peut donc opter pour deux écrans identiques regroupant toutes les informations d'altitude, de radionavigation et de conduite moteur nécessaires au vol. Moyen. Ou bien choisir d'avoir un PFD et un MFD, indifféremment à gauche ou à droite. Bien mieux.

Cette mixité possible est évidemment pratique en cas de panne d'un écran. Ce qui l'est moins, c'est la lecture, notamment de certains chiffres trop petits, et aussi l'ergonomie en général. Par exemple, changer de fréquence radio nécessite quatre opérations : ce n'est pas dramatique quand tout va bien mais ce doit être une autre chanson en cas de panne moteur, la nuit ou avec des turbulences... L'idéal serait probablement un système Garmin G1000 mais, selon Paolo Pascale Langer, il est encore trop tôt pour que Garmin envisage une collaboration avec Tecnam. Affaire à suivre.



Enzo De Blasio, pilote d'essai, est arrivé. Ancien pilote de la Navy, il totalise 4 000 heures de vol. Excellent, on dit que ce sont les meilleurs ! Sur porte-avions, ai-je la bêtise de demander ? « Eh, je suis Italien, pas Américain ! » m'entends-je répondre. Un mauvais point.

**Avec les pilotes d'essai, il est toujours difficile de s'imposer à bord.** Nous tournons alors à toute allure autour de la machine. Sans explication sur ses particularités éventuelles. Comme c'est toujours le cas quand on a affaire à un pilote d'essai et à son prototype chéri, la tension est perceptible : l'homme est en service commandé, les démonstrations clients ou presse ne rentrent absolument pas dans ses attributions habituelles.

Une fois la visite prévol achevée, il m'indique la porte avant gauche. Je m'installe donc à gauche et m'attache, sans complexe. « Eh, c'est ma place ! Poussez-vous donc à droite ». Zut, j'ai oublié que l'accès aux places avant se fait par la gauche, l'accès aux places arrière par la droite. Second mauvais point. Une fois la porte refermée, notre espace vital bien délimité par un repose-bras, il me demande mes intentions. Si je veux tirer le meilleur profit de ce vol où je me sens en punition à droite, je n'ai d'autre alternative que de lui dire : « C'est vous le pilote d'essai, c'est donc à vous de me montrer ce que je veux voir. Cela vous va ? » Grand sourire d'Enzo. J'ai remis

le compteur à zéro. Ouf ! Les casques ceints, l'avionique allumée, Enzo met en route. Magnétos et démarreurs sont au plafond, comme sur les gros bimoteurs, ainsi que les robinets carburant avec cross-feed pour pouvoir alimenter indifféremment le moteur droit ou gauche à partir des deux réservoirs.

Il est 14h40 quand nous roulons rapidement vers la piste, sur l'étroit taxiway en béton qui serpente dans les herbes folles : la direction est précise, le P2006T se manie au sol comme un vélo. Puis nous attendons au point d'attente que les températures soient dans le vert. Enzo m'avoue alors être un inconditionnel du Rotax, tellement



sûr du fait de sa simplicité d'utilisation. Depuis 1992, il a contrôlé plus de 2 000 avions Tecnam avant leur livraison et jamais il n'a constaté de dysfonctionnement, tant au niveau moteur qu'accessoires.

**Passagers et carburant : la charge utile vraiment exceptionnelle.** La console centrale ne comporte pas de commande de mixture puisque cette dernière est automatique, juste des commandes jumelées de puissance (noire), de pas d'hélice (bleu) et de réchauffe carbu (jaune). J'en profite pour noter le carburant à bord : 100 litres sur les 200 que l'appareil peut emporter, soit 3 h 30 d'autonomie. Il nous reste 210 kg de charge utile, soit 2 adultes de 80 kg et 50 kg de bagages. Excellent, et pourtant Paolo Pascale Langer m'a dit travailler en ce moment à augmenter la charge utile de 20 kg supplémentaires.

Les essais effectués, les volets en position décollage, après avoir prévenu de ses intentions l'approche militaire de Grazzanise, Enzo remonte la piste sur 500 m et s'aligne face à un vent assez soutenu. Je m'inquiète évidemment et lui suggère de remonter jusqu'au seuil. Mais il n'en est pas question : « Plus loin, la piste est très mauvaise et, de toute façon, on en a déjà deux fois trop ! » Et pour clore le chapitre, il envoie les manettes en avant et... arrache l'avion après 10 secondes, à 55 kt après avoir roulé moins de 200 mètres ! OK, j'avais oublié, je suis à bord du bimoteur en cours de certification le plus léger du monde.

Après réduction moteur et une mon-

Pose-café sur un terrain ULM plutôt rustique, avec une piste de 350 m. L'utilisation de telles plates-formes convient parfaitement au P2006T qui prend l'air après 235 m de roulage et s'arrête en 190 m.

Le cockpit est spacieux, équipé en option d'une avionique OP Technologies assez astucieuse. Chaque écran peut afficher à la demande la totalité des paramètres et informations imaginables.



Incredyble mais vrai : le P2006T passe le tonneau sur l'axe avec facilité. Une figure néanmoins réservée à Enzo et à son prototype...

tée à 80 kt avec un vario de 1 200 ft/min, nous sommes 40 secondes plus tard en croisière à 800 ft/sol pour transiter en secteur militaire vers la mer tyrrhénienne. Un trim électrique permet de stabiliser l'avion d'un coup de pouce à la demande. Réglage croisière à 70 % de la puissance, soit 26 pouces à l'admission et 1 900 RPM aux hélices synchronisées à l'oreille : nous obtenons une vitesse de 123 KTAS pour une consommation qu'Enzo estime à 15 litres/heure par moteur. Je m'étonne de l'absence d'indication de fuel flow et Enzo s'étonne de ma question : « À quoi serviraient-elles puisque la mixture est automatique ? À se rassurer ? Pour cela, l'expérience et les jauges à carburant suffisent : au

pire, on ne peut pas consommer plus de 18 litres/heure par moteur. » Il y a quand même fort à parier que les propriétaires exigeront cette option. Une fois sur la mer nous reprenons notre montée à pleine puissance, avec un vario de 1 200 ft/min. À 7 000 ft, meilleure altitude pour voler sur deux moteurs et aussi plancher de rétablissement sur un moteur, le P2006T croise raisonnablement à 128 KTAS pour une consommation totale de 30 litres. Je note que le plafond pratique est à 15 000 ft.

**Les pannes et les décrochages se contrôlent avec facilité.** Nous effectuons ensuite un exercice de panne moteur à l'altitude de 3 000 ft. Tout d'abord, nous commençons par couper le moteur droit : l'hélice est rapidement passée en drapeau, avec quelques vibrations. Une fois la puissance augmentée sur le moteur gauche à 28,5 pouces et 2 000 rpm, notre vitesse de croisière se stabilise à 112 kt. L'avion reste très manœuvrant, avec un minimum de pied pour contrer, les ailes pratiquement horizontales et à peine

pas bougé. Nous arrêtons ensuite le moteur gauche, en principe le moteur critique, pour voler à pleine puissance sur le moteur droit : je ne note aucune différence avec l'exercice de panne précédent : les efforts aux palonniers restent insignifiants et le contrôle latéral toujours exemplaire. Puis, une fois en palier sur deux moteurs, nous attaquons les exercices de décrochage. Configuration lisse, moteurs réduits, il faut souquer fermement sur le manche pour obtenir un décrochage vers 55 kt, sans aucun buffeting annonciateur, ni véritable abattée.

Nous recommençons le même exercice en configuration atterrissage, avec le train et les pleins volets sortis : l'avion décroche vers 50 kt, sans abattée non plus. Le dernier décrochage est effectué à pleine puissance, avec une assiette à cabrer plutôt terrifiante. Avant que l'avion ne décroche gentiment nez en l'air, je me suis senti tout léger dans les bretelles, comme au départ d'une boucle. J'interroge immédiatement Enzo, l'air de rien : « Évidemment qu'il passe la boucle et les tonneaux, mon bimoteur ! » me

mètres seulement ! » me dit Enzo fièrement. Cet homme est dément ! Je le distrais un peu par mes questions alors qu'il prépare son approche, ce qui a pour conséquence une présentation bien trop rapide et beaucoup trop haute à mon goût. Cela ne semble pas le gêner. Enzo envoie le train et les pleins volets, casse la vitesse jusqu'à obtenir 58 kt, puis il garde un peu de moteur. Un peu inquiétant quand même, cela ne ressemble guère à l'atterrissage de précaution recommandée sur piste courte... Comme nous passons le seuil, à au moins cinq mètres de hauteur, je me prépare mentalement à finir les dents dans le tableau de bord, après avoir heurté un obstacle en fin de course. Mais ce ne sera pas le cas : Enzo coupe les gaz et écrase littéralement son bimoteur sur l'herbe avant de freiner comme un fou furieux. Arrêt complet avant même la mi-piste ! « Alors ? Impressionnant, n'est-ce pas ? Allez, on va boire un café, c'est ma tournée ! »

**Tonneau sur l'axe, atterrissage hélices en drapeau : Enzo peut tout faire avec le P2006T.** Dix minutes plus tard, les moteurs tournent à nouveau et nous roulons vers le seuil de piste.

11 secondes après la mise en puissance, nous sommes en l'air et grimpons vers 1 500 ft en mettant le cap vers Capua. J'ai évidemment encore un fantasme à satisfaire, et maintenant que mon pilote n'a « presque » plus de secret pour moi, j'ose lui demander s'il serait d'accord pour tourner un tonneau en ma compagnie : pas une gentille barrique des familles que passe n'importe quel avion mais un vrai tonneau sur l'axe. En réponse, j'obtiens un sourire de satisfaction. Il était du reste temps car l'aérodrome est à une portée d'aile. La manœuvre est immédiatement et parfaitement exécutée, la cadence si rapide que je n'ai pas le temps de déclencher mon chronomètre. 360° en peut-être 4 ou 5 secondes... Mais, au moins, l'efficacité des ailerons, remarquée lors de nos évolutions, est évidemment plus que confirmée !

Nous terminons le vol par une prise de terrain à 1 200 ft avec les deux moteurs arrêtés, hélices en drapeau. Notre manœuvre en U est des plus classiques, à 85 kt, avec un peu de volets envoyés en étape de base et les pleins volets en finale lorsqu'on est sûr de faire la piste. Enzo touche à l'endroit visé, c'est-à-dire là où la piste est praticable. Une formalité apparemment pour lui mais il faut quand même avoir



Magie du vol le soir au-dessus de la mer tyrrhénienne. Notez les imposants winglets qui équipent désormais l'aile du P2006T, permettant d'accroître sensiblement les performances, notamment en montée.

## TECNAM P2006T



Moteurs :	2 x Rotax 912S de 98 cv à 2400 rpm
Hélices :	2 x bipale Hoffmann constant speed
Nombre de places :	4
Longueur :	8,70 m
Envergure :	10,70 m
Longueur cabine :	3,30 m
Largeur cabine :	1,22 m
Masse à vide :	720 kg
MTOW :	1180 kg
Carburant utilisable :	200 l
Distance de décollage (15m) :	320 m
Taux de montée maxi :	1140 ft/min
Croisière maxi à 7000 ft :	145 kt
Croisière 9000 ft :	139 kt
Décrochage 40° :	53 kias
Distance atterrissage (15 m) :	518 m
Altitude opérationnelle maxi :	14 500 ft
Range avec réserves (30') :	700 nm

Prix départ Naples, version standard VFR : 260 000 euros H.T.

Tecnam France, aérodrome de Bellegarde.  
01200 Bellegarde. Tel : 04 50 56 66 79  
Contact : Franck Luthi au 06 24 02 16 00  
E-mail : info@tecnam.fr



une demi-bille de dérapage. Normal car nous jouons avec de faibles puissances. Nous entamons ensuite une montée à 80 kt, le meilleur taux de montée sur un moteur ou Vyse. Une fois l'indicateur de vitesse stabilisé, je note un vario moyen de 250 ft sur une minute, légèrement inférieur à ce que j'espérais. D'après Enzo, la vitesse minimale de contrôle sur un moteur ou Vmca, que nous oublierons de tester, est à 60 kt.

Redémarrage du moteur Rotax en deux tours d'hélice. Les températures culasse n'ont pratiquement

répond-il avec un sourire carnassier. Je note cette information dans un coin de ma mémoire alors qu'Enzo me propose de me démontrer les qualités STOL de l'engin. Accepté, évidemment.

**Un STOL aux performances exceptionnelles.** Nous rejoignons la côte en descente tranquille à la vitesse de croisière maxi de 150 kt. Devant, sur la terre italienne, j'aperçois des champs en herbe, puis un hangar caché par des arbres, enfin une manche à air, puis ce qui ressemble de loin à une piste pour modèle réduit. « 350