

# Les joies de l'Alouette II

 aviation-pilote.com /on-va-briser-son-aile/

14/11/2017



Tel le lancement d'une fusée Saturn V, le programme Elixir suit un programme sans obstacle, tout au plus l'équipe d'Elixir Aircraft procède à quelques réglages, des ajustements, presque du finlage ! Deux pilotes d'essai se sont installés à bord pour faire le tour du domaine ; il s'agissait d'une petite enveloppe de vol puisque l'EASA avait imposé de ne pas dépasser 1,45 G et 200 km/h. La première limite se comprend aisément puisque personne ne connaît la résistance réelle de l'aile, même si elle a été calculée à plusieurs G. On devrait en savoir un peu plus dans quelques jours quand elle aura été brisée au sein du laboratoire Rescoll basé en Nouvelle Aquitaine pour déterminer sa résistance. La seconde limite est facile à appréhender : aucun essai de flutter n'a encore été mené. Cette phase est confiée à un sous-traitant allemand d'Elixir Aircraft. Le test se fera en deux temps : les ingénieurs devront réaliser des essais de flutter au sol et ainsi recueillir les fréquences critiques. Ensuite, ils passeront au crible les différentes situations en vol générant ce type de fréquences, cela en fonction des différentes conditions du vol, météo, aérodynamisme, etc. Pour le moment, les deux testeurs de zingue ont trouvé les commandes homogènes et très efficaces. L'avion est vif, ce qui n'est finalement pas plus mal pour l'instruction, l'élève pouvant comprendre plus vite les effets des gouvernes et leur incidence dans toutes les phases du vol. Mais ce ne sera pas non plus un avion de voltige ! Il n'y aura pas d'essai de vrilles, l'EASA ne le réclame pas, tant mieux, c'est une phase coûteuse de mise au point. Il y a quand même quelques aspects qui ont été revus comme les capots moteur, les Rotax 912 iS sont vifs et bien adaptés, mais ils suffoquent un peu sous le composite des capots actuels. À noter que lors des essais, l'avion a décollé avec 300 mètres de moins qu'un C172. Rien d'illogique, mais cela a quand même satisfait l'équipe de faire un avion vif comme un écureuil. L'autre bonne nouvelle est le cap des 14 précommandes franchi à la vitesse d'un Rotax déchainé. 4 de plus début septembre. Et parmi les futurs heureux propriétaires, on trouve l'école américaine Cirrus Aviation et un propriétaire résidant en Floride. Dans l'équipe des clients qui s'agrandit tous les mois, on trouve également deux aéro-clubs, celui des sourds de France et celui d'Arcachon.