



## Un VL3 à turbine

On en parle depuis deux ans au moins, les frères Guisset ont présenté sur leur stand une maquette de VL3 à turbine, la Turbotech, le fantôme technique de tous les propriétaires de ces ULM rapides. Cette installation provisoire avait pour vocation de tester le bâti moteur. Comme pour l'hélico classe 6, la motorisation sera « bridée » à 109 ch avec un maintien de cette puissance en fonction de la montée en altitude. Le gain sera encore de quelques nœuds par rapport à un moteur Rotax qui, selon Jean-Baptiste Guisset, n'offre pas toujours la puissance affichée selon les numéros de série. Les deux frères tablent sur une vitesse de croisière qui frôlerait les 170 kt au lieu des 145 kt actuels. On entre dans un autre monde... La DGAC est pour le moment favorable à l'installation de cette turbine. On sait qu'en Allemagne, les options seront le Rotax 915 et la turbine avec des puissances oscillant entre 130 et 141 ch, voire plus si le moteur Rotax 916 de 160 ch va au bout de son développement. L'installation du Rotax 912 iS est actée, mais il faudra gagner quelques kilos. VL3 Aircraft est également susceptible d'installer les injections EDGE, mais ce n'est pas la préférence de la clientèle qui opte clairement pour la version autrichienne, celle du Rotax 912 iS. Ici aussi, chez JMB Aircraft, la version à train fixe disparaît du catalogue. Les responsables parlent de 430 appareils livrés...

## Dova est de retour



Blois 2021 sera donc bien le millésime des revenants. Ainsi, les visiteurs ont pu redécouvrir le Dova DV-1 Skylark, déjà vu ici, il y a plusieurs années. Les nouveaux distributeurs, Ilia Gontcharov et son épouse, d'origine russe, mais implantés en France depuis longtemps et responsables d'une école ULM à Saint-Quentin, dans l'Aisne, cherchaient un appareil robuste et surtout en métal, ils ont découvert le Dova. Séduits, ils ont contacté l'usine et contacté quelques propriétaires. Confortés à leur retour, ils ont finalement signé en hiver avec le constructeur pour distribuer la machine en France et la mettre en école. L'appareil est équipé d'un Rotax 912 ULS (voire d'un UL de 80 ch) et aurait déjà reçu son homologation française avec 318 kg à vide et 525 en masse max, le tout équipé avec radio, transpondeur et parachute. Côté aérodynamique, l'originalité vient de l'empennage en T qui procurerait, selon Ilia, une plus grande stabilité. Les gouvernes seraient efficaces plus vite, il faut juste garder une incidence modérée pour ne pas décrocher de la queue. Il dispose également d'un long capot qui renforce son élégance. L'appareil est vendu avec un AvMap, les volets sont mécaniques et le trim électrique. Il est également disponible en kit, il est aussi possible de le construire sur place. Le prix de la version tout équipée est de 117 000 euros TTC et seulement de 93 000 euros en version analogique.

