

AERO CRUISER plus

Terre de prédilection de l'aéronautique, la grande région de Montréal regorge d'entreprises liées à ce milieu. Parmi celles-ci, Aviation Normand Dubé Inc. Situé à Ste-Anne-des-Plaines (rive nord), exploite la marque de commerce Aerocruiser depuis 1985.

Normand Dubé, le président mais aussi et surtout le créateur du modèle, dirige ses affaires en fonction de la demande. Malgré le peu de publicité faite jusqu'à maintenant, plus de 70 exemplaires d'Aerocruiser ont été vendus et volent depuis le lancement du kit. Le secret? Un modèle simple et robuste apprécié par nombre de pilotes qui, à leur tour, le font découvrir à d'autres, selon le principe millénaire du bouche à oreille.

D'après N. Dubé, l'ouvrage ne manque pas pour cette compagnie qui emploie seulement trois personnes à l'année. Dès le début, l'accent dut mis sur le modèle deux places, une orientation judicieuse, puisque c'était, et c'est encore, celui-là que la clientèle privilégie. Portant, pratiquement à la même époque, la petite entreprise sort un Aerocruiser version quatre places. À vrai dire, il s'agit, d'une variante du modèle de base offrant deux places d'appoint à l'arrière. Malgré des performances intéressantes, le public le " boude ". En fait, il semblerait que cela soit simplement dû à la discrétion de la campagne de promotion, ce que reconnaît Normand aujourd'hui. D'ailleurs, si l'occasion se présentait maintenant, il ne serait pas contre l'idée d'une collaboration avec un représentant capable d'orchestrer un plan de marketing adapté.

Depuis bientôt dix ans, les familiers de la Marina Venise, à Ste-Rose, ont pris l'habitude de croiser l'unique Aerocruiser Plus. À première vue, peu de différences sautent aux yeux entre ce prototype et les biplaces de production. La nuance la plus remarquable est surtout ce capot moteur plus volumineux abritant un Lycoming O-360 développant 180 chevaux. Conséquemment, le bâti du groupe motopropulseur est plus solide et une hélice à vitesse constante de marque Hartzel maximise la plage des performances.

Si le fuselage reste entoilé, comme celui de son petit frère, le Plus a, par contre, des ailes à revêtement d'aluminium. Avec une superficie de 162 pieds carrés et un poids total maximum autorisé de 2,200 livres, l'Aerocruiser quatre places a une charge alaire de 13,5 livres/p.c., un bon rapport qui séduira sûrement les pilotes de brousse qui veulent pouvoir transporter beaucoup de " stock " car, précisons-le, la banquette arrière se rabat facilement pour laisser un espace appréciable. D'ailleurs, Normand ne se prive pas d'embarquer un mini-

réfrigérateur dans la soute en plus des bagages lorsqu'il part en balade dans le Nord, par exemple! Parmi les randonnées les plus éloignées, mentionnons la Baie James, à plusieurs reprises, et la Baie d'Ungava en septembre 1992 ralliée en six heures et demi de vol... sans escale! À 70% de la puissance, on peut compter 71/2 heures d'autonomie.

Membre de l'A.P.B.Q depuis 1988, Normand Dubé totalise plus de 800 heures de vol à bord de cet appareil. Que ce soit sur roues, skis ou flotteurs, il me confie avoir beaucoup de plaisir à piloter son avion qu'il trouve plus confortable et plus performant que le biplace. " Il suffit d'une demi-heure pour déposer les flotteurs et installer l'ensemble composant le train classique " avoue-t-il avec un brin de fierté. Amarré au quai de B.L Aviation à St-Mathias, l'Aerocruiser Plus ne passe pas inaperçu, dans sa livrée blanche rehaussée de filets bleus, aux yeux des plaisanciers qui naviguent sur la rivière Richelieu. Les flotteurs en aluminium de 1,850 lb sont également fabriqués par Aviation Normand Dubé Inc. et ils possèdent sept compartiments.

L'accès à bord est relativement facile grâce aux petits marchepieds fixés sur les montants verticaux. La cabine n'est pas plus large que celle du petit modèle, soit 39 pouces, mais le siège avant est plus bas de 2 pouces. Je m'installe et la position assise me rappelle un peu certaines voitures de sport car mes jambes demeurent tendues. Pas de volant Cessna mais un manche standard qui actionne une tringlerie apparente. Le tableau de bord est classique et ne masque pas la moitié du pare-brise comme sur certaines machines : les gens qui ne sont pas très grands apprécieront ce détail.

La mise en route se fait facilement et, tout en nous éloignant du quai, nous complétons la liste de vérifications. La rivière est calme et surtout pas trop encombrée de Sea-Doo! Un petit commutateur électrique nous permet d'abaisser 10 de volets. Le vent est calme et la température extérieure est de 27 Celsius. La puissance honorable du moteur ne tarde pas à faire monter l'hydravion sur le redan. Le comportement est sain et pardonne facilement mon manque d'expérience sur ce modèle.

Très vite, nous sommes en l'air. Les instruments affichent - pression d'admission : 26", compte-tours : 2,700 RPM et 700 pieds/minute en montée pour une vitesse de 85 milles à l'heure. Arrivés à notre altitude de croisière, soit 2,000 pieds, nous le laissons accélérer jusqu'à 110m/h avant de réduire la P.A. à 23" et l'hélice à 2,400 tours/minutes. La cabine capitonnée amortit assez bien le bruit du moteur et la visibilité est excellente. La finition générale est un peu rustique mais il y a sûrement moyen de faire quelque chose de ce côté là. Question rapidité, il se classe dans la moyenne de sa catégorie.

Après quelques posés-décollés sur le Richelieu, je commence à sentir mieux cette machine qui est vraiment facile à manier. L'approche se fait aux alentours de 75m/h et on n'a

pas la désagréable sensation de s'enfoncer, comme un boulet de canon, lorsqu'on réduit la puissance. Sur l'eau, les gouvernails semblent plus efficaces que ceux d'un Cessna 172 ou 180 mais cela dépend, bien entendu, du type de flotteurs utilisés.

En conclusion, L'Aerocruiser Plus offre un bon rapport qualité/prix en plus d'être un produit fabriqué au Québec. Enfin, si vous décidez d'aller visiter l'usine de notre ami prochainement, vous y découvrirez, outre les modèles 2 et 4 places, une splendide 6 place de 450 chevaux baptisé... Aerocruiser, bien sûr!!

Par Richard Saint-Georges