

dans ses évolutions. Si ce n'était la vitesse, un peu élevée pour ce type d'appareil, le comportement général est pratiquement celui d'un avion de début. L'appareil, en effet, fait preuve d'une stabilité exemplaire. En dépit du poids élevé, le décrochage intervient à vitesse modérée et se rattrape facilement.

La configuration en double dièdre de l'aile ne permet guère de passer un programme complet de voltige. Vous devrez vous contenter des figures de base : loopings, tonneaux (passablement barriqués), huit cubains ou paresseux représentent sans doute les limites d'évolution du modèle (cela dit, je n'ai pas essayé les autres figures ; on ne sait jamais...).

A l'atterrissage, le modèle allonge beaucoup, même avec les volets hypersustentateurs braqués à fond (pas très efficaces au demeurant). Cette fois, cependant, l'avion répond aux sollicitations du pilote lors de l'arrondi et c'est un kiss-landing dont nous gratifie le DR 400.

Un avion polyvalent

Facile à piloter, il est accessible à la grande majorité des pilotes qui souhaitent voler sans stress mais avec un avion plus évolué que les caisses à voler traditionnelles.

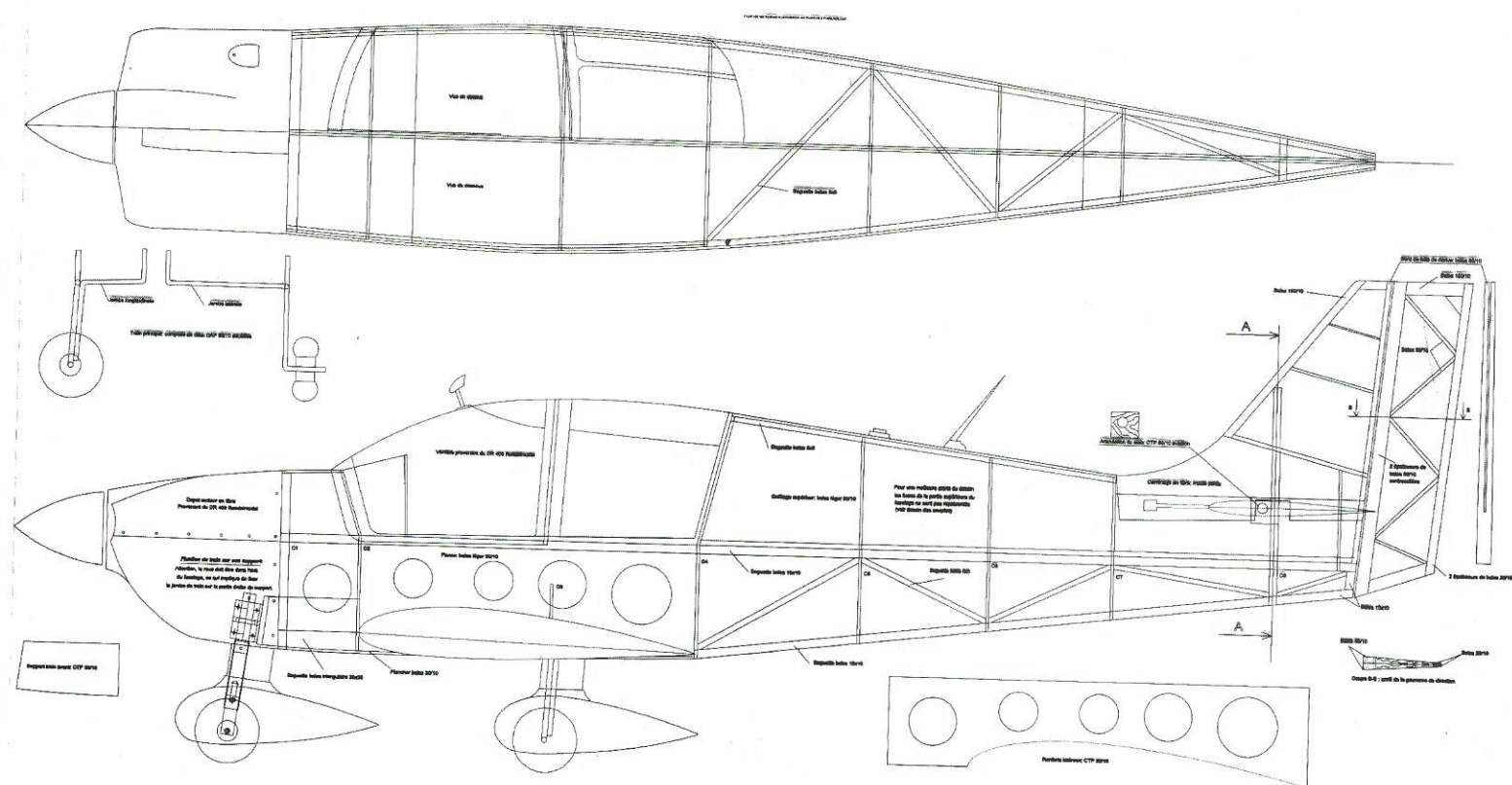
Le DR 400, traité à cette échelle, fait figure d'avion extrêmement polyvalent. Semi-

maquette d'un avion vedette des aéroclubs, il vous permettra de participer à des rencontres du type libre maquette ou des meetings de démonstration.

A l'occasion, le DR 400 peut aussi servir au perfectionnement à l'écologie pour les pilotes déjà dégrossis sur avion de début. Enfin, équipé d'un crochet de remorquage et du moteur

adéquat, il deviendra vite l'indispensable outil de mise en l'air des planeuristes de votre club, offrant à la fois de la puissance à revendre et un réalisme inconnu avec les traditionnels bisons.

Bref, je suis certain que rapidement le DR 400 deviendra vite le compagnon irremplaçable de vos journées au terrain ! ■



Le plan du DR 400 est disponible à la revue, en quatre planches. Réf. 1176 - Prix 30,50 €