

Dova Skylark

IL A TOUT D'UN GRAND. Le constructeur tchèque Dova Aircraft revient en France avec un nouveau distributeur, Ilia Gontcharov. Les Français vont pouvoir découvrir un ULM classique, métallique et plutôt rapide.





La mue des ULM trois axes en simi-avion a surpris tout le monde au fil des années. Mais jamais avec le Dova Skylark, la proximité avec l'avion n'a été aussi flagrante. On pourrait même s'étonner qu'avec des dimensions aussi généreuses, il entre bien dans la catégorie ULM. Le Skylark est une vieille connaissance, il nous avait surpris, voire bluffés, quand nous l'avions découvert au salon Aero Friedrichshafen en 2005/2006. Il était déjà grand, et son élégance tranchait avec les autres appareils.

Nous avons tous souri un peu à l'époque. C'était le moment où l'inventivité des ingénieurs, principalement ceux de l'Est, tournait à plein régime : on concevait des machines nouvelles à tour de bras, sans nécessairement penser aux 472,5 kg de la réglementation française et le marché des ULM n'était pas seulement limité à la France. En fait, ces hommes ont longtemps pensé qu'ils pourraient infléchir notre cadre à l'époque. Naturellement, la très grande majorité de ces ULM étaient hors cadre, c'est-à-dire lourds. Certains de très loin d'ailleurs. Le Skylark était officiellement à 291 kg. Ce poids était très proche de la limite

des 305 kg que notre administration française « tolérait » pour les ULM. Et les observateurs n'étaient pas convaincus de son aptitude à voler sous notre ciel avec une marge aussi faible. Depuis, après une apparition à Blois en 2011 et en 2012, le Skylark est presque devenu un fantôme, se posant quelques fois à Aero... Et après une période ralentie à la suite de la COVID, nous avons revu l'oiseau au Mondial de l'ULM de Blois.

ULM « so sexy »

Toujours aussi chouette et aussi « grand », le Skylark a entrepris sa conquête du marché français. À cette occasion, nous avons pu entrer en contact avec le nouveau distributeur, Iliia Gontcharov, et son épouse Éva, tous deux dirigeants de Noraero qui importe le Skylark. De jeunes quadras, bourrés d'enthousiasme, bien décidés à faire connaître la machine dans l'Hexagone et... ailleurs. Basé sur l'aérodrome de Saint-Quentin, dans l'Aisne, il ne fallait qu'un saut de puce pour se retrouver à Meaux et faire un petit vol dans cet ULM « so sexy ».

Pour les clichés dans l'Est parisien, il y a Veliplane, une base de

doux dingues, et surtout Jérémy, un instructeur ULM dont l'accent sera facilement identifiable : il est de Waterloo, la ville qui donne mal à la tête aux Français. C'est lui qui m'accompagne dans les vols photo sans porte, bonnet sur la tête et moufles aux commandes.

On a attendu la fenêtre de soleil pour s'ébattre au-dessus de la Seine-et-Marne ; elle s'est ouverte le mardi 5 octobre... L'équipage Gontcharov arrive vers 11 heures. Iliia retrouve les lieux avec plaisir. Formé instructeur ULM chez Airfash à Amiens, il a noué des rapports professionnels de longue date avec Veliplane, il connaît depuis des années Erwan Garel, un collaborateur de la revue. Après les palabres d'usage et une tasse de café solidaire, on se met au travail.

Le Skylark est un ULM classique par sa construction : tout en métal, à l'heure où le composite fait la part belle aux courbes fluides. Chez Dova Aircraft, le métal, c'est génial, classique et facile à réparer. Ce qui lui donne son look, c'est son long nez et la position de la cabine assez en arrière. Un petit air de missile. Son envergure est de 8,4 m et ses ailes trapézoïdales sont terminées par deux winglets en composite, ce qui procure, selon Iliia, une stabilité supplémentaire.

Le Skylark est livré avec une hélice tripale Kasper à pas fixe. L'importateur envisage d'essayer une E-Props.



Il est assemblé en rivets aveugles; pour les parties de jonction, les rivets sont pleins. Les efforts sont repris par un longeron principal. Un longeron auxiliaire sert de support aux ailerons et volets fixés avec des charnières piano. Pour la profondeur, l'empennage est en forme de T. L'empennage horizontal est rectangulaire et comprend un plan fixe et une gouverne de profondeur fixée par une charnière piano. Le plan fixe est rattaché à l'empennage vertical par quatre boulons.

Sur la partie gauche de la gouverne de profondeur se trouve un compensateur aérodynamique – trim – électrique. Sa position est signalée par un indicateur à l'intérieur de la cabine. La gouverne de direction est attachée à la dérive par deux charnières. La largeur de l'appareil est d'environ 1,14 m, ce qui donne une valeur de 1,09 m pour la cabine. Le train principal est également en composite, les roues sont équipées de disques.

Carénages bien étudiés

Pas de scoop à glaner à propos de la prévol. On démarre côté gauche, mais Iliia a les clés en poche; il a bien sûr checké la position des magnétos. Le niveau d'huile est opérationnel, elle a eu le temps de refroidir et de redonner des infos. La suite est connue: la fixation du train, l'état de l'hélice, les carénages de roue... Pour la batteuse, il s'agit d'une Kaspar montée d'office par Dova, mais les Gontcharov s'apprêtent à tester une E-Props en attendant que le constructeur produise également ses propres hélices.

Un détail: les carénages de roue sont de taille généreuse, histoire qu'ils ne se transforment pas en collecteur de boue sur des terrains en herbe un peu... mouillés. La suite est dédiée au contrôle des gouvernes, les ailerons et les volets de la même taille courent sur toute la longueur de l'aile. Autre détail qui est important pour Iliia: vérifier si l'avion est droit, ce qui montre un bon état du train. Il ne faut pas non plus négliger l'imposant radiateur qui, selon Iliia, refroidit très bien, idéal pour les pays chauds. En



fait, sur sa machine, le distributeur a fait installer un thermostat pour trouver la bonne température, selon les endroits où il vole et selon les saisons.

Un coup d'œil aux pneus complète la petite visite, ils sont larges pour faciliter l'accès aux pistes non préparées. Son museau pointu renforce son élégance, quant à son empennage en T, il fait très Arrow IV. L'accès à bord est assez simple: le pied sur le marchepied, la main sur le renfort qui se trouve derrière les sièges, une fois sur l'aile, on s'assoit sur le renfort et on glisse la jambe vers le palonnier le plus proche de l'axe de l'avion... Plus difficile à décrire qu'à faire.

À bord, première surprise: les sièges. Enveloppants, confortables, on n'est pas engoncé; mieux, on se sent protégé par un flanc latéral qui monte assez haut. Ce sont des sièges de berline de luxe qui maintiennent bien. On est assis, pas allongés, ce qui pour le voyage paraît l'idéal. Ils sont réglables, mais au sol, et peuvent s'habiller de cuir. La largeur cabine n'est la plus grande du marché, mais on s'y sent à l'aise.

Au niveau des pieds, les palonniers dirigent la roulette avant conjuguée, les freins sont au bout et différentiels, l'appareil tourne sur place comme un char. Notre version du jour est analogique, celle de base dans le catalogue. Au centre, un Avmap EKPV, pour le reste ce sont des pendules classiques, les obligatoires et les non obligatoires. On trouve des prises USB à droite et une prise allume-cigare à gauche. Notre version est également équi-

L'empennage en T est peu répandu en ULM, il confère une meilleure stabilité à l'appareil. Sa surface est importante, il est haut perché, à environ 2 mètres du sol, ce qui lui permet de ne pas être masqué par le fuselage en décrochage ou aux grandes incidences.

Les winglets en composite permettent d'accroître également la stabilité tout en réduisant la consommation d'essence.

Le phare à LED est de série dans le pack confort.



pée d'un support Ram Mounts. Les radio et transpondeur Trig sont en option, les commandes de trim sont sur le manche et, surtout, il y a le dispositif ultra-classique: la commande de gaz micrométrique. La solution pour régler le régime au tour près, idéal pour l'instruction et la rigueur de l'apprentissage. Les volets sont mécaniques. Puisqu'on vous dit qu'il est classique... Pour certains pilotes, c'est la meilleure façon de ne pas se tromper de position et de prévenir les déroulés intempestifs. La version avec trim électrique est également disponible en option. Les volets disposent de quatre positions: 10, 20 et 40 ° et une version -10 ° pour la croisière.

La verrière est coulissante vers l'avant et, surtout, bien ouverte sur le monde avec une petite fenêtre derrière, la plupart des ULM ont intégré cette forme d'ouverture. Sur la planche, on remarque deux jauges électriques qui envoient une alarme



si le niveau descend sous les 6 litres. La capacité carburant est de 2x45 litres, soit, selon le constructeur, une autonomie confortable de 6 heures de vol, 1 200 km à 15 litres par heure. La vitesse de croisière à 5 500 tr/min est de 220 km/h.

Commandes précises

Nous allons partir en vol. Master, magnétos 1 et 2, un filet de gaz, car le moteur est encore tiède, le démarrage s'effectue à l'aide d'un poussoir. On démarre toujours sur le réservoir droit pour des raisons de retour de carburant. Un coup de bouton-poussoir et le Rotax 100 ch s'ébroue docilement. Les « tempés » sont assez vite dans le vert. Je tourne

la commande micrométrique pour capter 5 200 trs/min, la check des magnétos m'en fait perdre 150.

On roule pour la 26, avec une météo ensoleillée et « india ». Le roulage est sans histoire et les palonniers font bien le job : les freins sont



Les essais de stabilité sont surprenants. En virage, une fois trimé modérément, l'appareil reste stabilisé.

La plupart des commandes sont rassemblées sur la console centrale.

Les sièges montent haut et offrent un excellent maintien. Ils font du Skylark un avion de voyage, même si sa vitesse n'égale pas celle des racers du secteur.

efficaces. Aligné, j'enfonçe la manette franchement. La machine se tient facilement aux pieds. À 65 km/h, je soulage la roulette et à 75, je l'arrache. Iliia est un poids plume, moi je suis un peu plus lourd, mais le Skylark est insensible à ce devis de masse informel. Emporté par mon enthousiasme de monter au ciel, je tire un peu fort ; l'instructeur de service, Iliia, me ramène docilement à la raison.

On affiche 90 km/h et un taux de montée de 1 000 ft/min. On oblique au-dessus de Meaux pour sortir vers le nord-est. On est encore dans la TMA sous les 1 500 ft et Iliia commence les essais de stabilité. On trime l'engin et, docilement, il se soustrait à tous les soubresauts de l'aérologie, il est comme sur un rail. En virage, il est impérial, en fait, il tourne tout seul. Mon instructeur passe en volet -10. Et c'est encore mieux.

Je trouve facilement mes repères pour un virage stable, sans (trop) perdre (les) pieds. Pas besoin d'utiliser les palonniers, la bille nous fiche une paix royale. À 4 850 tr/min, on est à 170 km/h. Bien, mais ce n'est pas une balle non plus. On s'essaie ensuite aux virages à grande inclinaison. Le premier est franchement raté. On attrape les 200 km/h en descente. Ne-pas-descendre, ne-pas-descendre...

Le second est parfait, on prend 60° à 160 km/h. La Seine-et-Marne défile sous mes yeux sans la plus petite perte d'altitude. Les ailes à plat, on passe à 5 400 tr/min, volet -10, on accroche assez vite les 210 km/h. Iliia souhaite alors me montrer la maniabilité de l'appareil en configuration atterrissage. À 3 800 tr/min, on met un cran de volet en restant dans l'arc blanc. Trimé, on descend sous les 3 500 et 110 km/h. Et, en fait, il reste très maniable, les commandes sont très efficaces, il descend doucement, un léger parachutage.

Avec deux crans, on est 100 km/h et la mise en virage est souple et douce. De tout réduit, on passe à 5 400 et on accroche alors un taux de montée de 700 ft/minute. Côté décrochage, c'est tout aussi surprenant. On réduit à 2260, en lisse, on tire et on attend. Et, là il ne se passe rien, le vrai message du décrochage, c'est le vario qui perd 500 ft. Avec deux crans de volet, la vitesse descend encore, mais le comportement



ne change pas. Un vrai parachute, ici aussi. Alors, c'est vrai, on parle de décrochage en perte de vitesse. Le décrochage à forte pente est à peine plus spectaculaire. Daniel Huot, ex-pilote professionnel et heureux propriétaire d'un Dova, me le confirmera plus tard: « *En tirant fermement, en montée, il annonce ses intentions avec un léger buffeting, on rend la main très légèrement et la vie reprend* ».

Pour le retour au terrain, on accroche les 5 500 tr/min pour 220 km/h, on repasse bien sûr vers les 1 500 ft réglementaires, Ilia réduit la puissance et mon ardeur: On se cale sur un tour de piste à 900 ft et 3 800 tr; on approche à 130 km/h. En finale, on est à 2 250 tr/min et 110 km/h, on maintient la vitesse avec deux crans de volet. Il faut un petit filet de gaz pour passer les arbres au seuil de la 34 gauche. Mon arrondi est quasi parfait. Une fois les gaz coupés, je constate qu'après une petite heure de vol, la fatigue n'est pas présente. Classique. C'est bien le terme qui lui convient le mieux, c'est-à-dire bon pour le vol un peu rapide, mais aussi pour l'instruction. C'est d'ailleurs la machine choisie par Ilia pour former ses élèves au sein de son école à Saint-Quentin.

Conçu par un passionné

Le Skylark est un appareil conçu par un passionné. Oui, je sais, c'est une vérité passe-partout. L'histoire démarre en 1990 quand Jiří Váhalík, le constructeur, découvre l'ULM. Il commence par monter un kit d'une autre marque, mais sans conviction. Il décide alors de lancer la fabrication d'un appareil; la République tchèque est une terre d'expertise en matière d'aéronautique avec une pléthore d'ingénieurs. Parmi ceux-là, il y en a un qui se fera connaître mieux plus tard: Milan Bristela.

Il va ainsi concevoir le Skylark. Le premier modèle arrive sur le marché en 2004, il est homologué assez vite par le département ULM de l'administration tchèque, ce qui vaut une forme de certification. L'appareil plaît, au point que plusieurs membres de l'équipe Czech Red Bull Team choisissent le Skylark comme avion de déplacement. Il faut également préciser que Dova Aircraft était l'un des sponsors de l'équipe.



À partir de 2012, est mise en place la catégorie des aéronefs à 600 kg, qui va déboucher par la suite sur celle des 525 kg... Le développement de la marque s'effectue par attribution en dehors de la République tchèque de licences de fabrication, c'est la raison pour laquelle l'appareil est plus répandu en République tchèque, en Pologne et en Allemagne qu'ailleurs. Il est depuis cette année disponible à Taïwan. Le Skylark a été produit à plus de 300 exemplaires, celui d'Ilia porte d'ailleurs le n° 239. Il n'est pas possible de dire avec exactitude le nombre d'écoles utilisant l'appareil, mais on trouve aussi le Skylark comme remorqueur.

Ilia est au départ un analyste financier qui a toujours été passionné par l'aéronautique, au point, un jour, de lâcher les ratios économétriques pour les aiguilles de tableaux de bord. Vous l'aurez compris, Ilia est d'origine russe, mais vit en France

depuis 1997. Faire carrière dans l'aéronautique chose compliquée dans son pays d'origine lui paraissant trop compliqué, il opte pour la patrie des droits de l'homme et s'implante dans l'aérien. En 2019,, il décide d'ouvrir une école ULM avec un atelier et se met en quête d'un appareil. Trois mois plus tard; le premier confinement le cloue devant son ordinateur: il découvre alors le Dova Skylark.

Ses critères de choix sont un appareil métallique, robuste pour l'école. Il se rend à l'usine et tombe « in love » de l'appareil; il signe la représentation dans la foulée. Début 2021, il crée la société Noraero, basée à Clairfayts (59), pour faire de l'école à Saint-Quentin au sein d'une section ULM dde l'aéro-club de l'Aisne. Il a reçu son appareil fin juillet et a déjà effectué 100 heures en représentation, visites de clubs et le Mondial ULM de Blois. Ilia gère également le service après-vente et est en train de

Vu du ciel, le Skylark apparaît comme un ULM de grande dimension, au design profilé, invitant clairement son équipage à des virées au long cours.



Produit à plus de 300 exemplaires, le Skylark a été conçu par Milan Bristol. À noter qu'il est également disponible avec 80 ch et, pour les plus téméraires, en kit.

développer des partenariats avec des ateliers sur une bonne partie du territoire.

Fan du Skylark

Il y a un autre Français qui fait partie de la « famille » des propriétaires de Skylark, c'est au moins comme cela qu'il se présente. Daniel Huot, ex-pilote professionnel, est un fan. Son Skylark est son sixième ULM. Il ne tarit pas d'éloge sur l'appareil. Le sien date de 2008 et, quand il l'a acheté, il a pu se rendre compte de sa solidité et de sa conception « avion ». « Lors de la première visite par le mécano, j'ai découvert le longeron. Après 14 ans de vol, la structure n'avait absolument pas bougé. Il est construit comme un avion de manière très sûre. Je voulais également un appareil métallique pour sa facilité de réparation, nettement plus grande que pour le composite. »

Daniel a quelque peu customisé son Skylark en ajoutant une hélice constant speed. Pour lui, l'intérêt est triple. « Elle permet des décollages plus courts, surtout si on emporte un peu de bagages. En croisière, son usage est souple : on affiche la PA et les tours restent constants. Enfin, elle peut également freiner un peu l'appareil en descente. J'ai aussi fait monter des freins Beringer, le meilleur système du marché. »

Côté qualité de vol, il est enthousiaste : « L'appareil est très stable, toutefois, j'ai trouvé judicieux d'installer

un compensateur électrique, à la fois pour équilibrer la différence entre les deux réservoirs lors du vol. Il sert également en cas de fort vent de travers. Le manuel de vol donne 10 kt démontrés, j'ai pu aller bien au-delà de manière occasionnelle, jusqu'à 20 kt, ce qui est plutôt rassurant. Le trim, c'est moins fatigant pour les pieds. J'ai pu en tout cas apprécier le comportement très stable et rassurant du Skylark. Il est très sain et pas vicieux. Son train d'atterrissage est juste exceptionnel. En décrochage, il est également safe, avec une petite alerte avant de s'incliner, si vous tirez assez brusquement, il va buffeter un peu. Les volets mécaniques sont une source de fiabilité et de sécurité pour moi. Quant au confort, j'ai l'habitude de vols assez longs entre quatre et cinq heures, je ne suis jamais fatigué, dans une position assise et non allongée comme dans les ULM dits rapides. Franchement, il possède un rapport qualité/prix exceptionnel à mon sens. Je ne vois ce que je pourrais prendre qui puisse me procurer autant de plaisir. »

Le propos de Daniel est inscrit au panthéon du Skylark... Tout au plus, il suggère au constructeur de passer sur les freins du constructeur de Gap.

En attendant, Ilia est sur le point de tester son Skylark avec deux autres types d'hélices, en plus de la E-Props programmée. Il compte essayer une Duc et une à pas variable de FP Propeller. Mais, d'ores et déjà, il compte bien montrer sa machine le plus souvent possible auprès des clubs, tant il est convaincu qu'elle

Dova Skylark

Rotax 912 ULS de 100 ch
 Tripale Kaspar
 2 places
 Envergure : 8,4 m
 Longueur : 6,60 m
 Hauteur : 2,28 m
 Largeur : 1,09 m
 Masse à vide : 337 kg
 Masse maxi : 525 kg avec parachute
 Réservoir : 90 litres
 Croisière maxi : 220 km
 VNE : 260 km/h
 Décrochage lisse : 78 km/h
 Décrochage tout sorti : 64 km/h
 Distance décollage : 180 m
 Distance atterrissage : 325 m
 Facteur de charge +4/-2 g
 Prix : 117 000 € TTC (appareil essayé)
 Rens. : NORAERO S.A.S.

parfaitement adaptée à l'instruction. Enfin, si vous êtes un MacGyver de la clé à molette, le Skylark est disponible en kit, un kit avancé, on s'entend. La sécurité passe avant tout et le « gros œuvre » sera déjà fait. Comme toujours, cette formule s'adresse à ceux qui ignorent tout de la tendinite du coude.

Côté tarif, le Skylark est proposé en version dépouillée à 78 000 euros et des poussières hors taxe, soit 93 000 TTC. Mais si vous rajoutez la radio, le transpondeur, le parachute et quelques autres babioles, il s'affichera vers 117 000 euros TTC. Le prix de celui d'Ilia. En tout cas, le ciel est à tout le monde et le Skylark y a toute sa place. ✈