

Zenith CH750 CruZer, la Sky-Jeep épurée



essai en vol



Texte et photos
Richard Saint-George
reportair@hotmail.com

En mai 2008, j'essayais le prototype du CH750. Cinq ans plus tard, me revoici à Mexico – une petite ville d'à peine 12 000 âmes, située à quelque 200 km à l'ouest de Saint-Louis. L'aéroport municipal combine deux pistes asphaltées, en croix (06/24 et 18/36). Outre les installations de Zenith Aircraft, les lieux comptent plusieurs hangars privés ainsi qu'un tout nouveau et non moins accueillant FBO.

Voilure modifiée, haubans aseptisés, empennage redessiné, petites roues carénées et plus encore font de cette évolution un modèle à part entière. Tracté par un moteur UL Power de 130 ch, le CruZer a du couple et de l'énergie. Une série d'essais, au cœur du Missouri, m'a démontré tout le potentiel de cette machine.

Vraiment, quel que soit l'endroit, les Américains plébiscitent l'aviation! Sur le tarmac, encore abondamment chauffé par le soleil d'automne – il fait 30 °C, cet après-midi –, je retrouve le CruZer, vu à Oshkosh en juillet dernier. Comme le précédent modèle, lui-même dérivé du CH701, cet avion partage le même design... ou presque! En fait, le CruZer ressemble, en mieux, à ses grands frères. La silhouette demeure, mais la finition diffère. Paradoxalement, à l'instar des innombrables copies et parfois ersatz, pondus çà et là à travers le monde, ce nouveau venu semble suffisamment modifié pour se démarquer de sa lignée. Sébastien Heintz, le boss de la compagnie, avoue d'ailleurs avoir tiré d'un spécimen colombien une certaine inspiration. Juste retour des choses. Là s'arrête la comparaison, car la

conception du CruZer est 100 % originale. Pour s'en convaincre, il suffit de positionner face à face le CH750 STOL et le CH750 CruZer. En regardant de près la photo, prise dans cette optique, on biffera – un peu comme dans le jeu des 7 différences – les éléments corrigés, supprimés ou encore ajoutés. À vous de jouer!

Dissemblances et similitudes

Ce que l'on remarque en premier sur le CruZer, ce sont certainement les trois petites roues de 5.00 x 5 soigneusement carénées – versus les pneus Tundra de son homologue tout-terrain. Par contre, le train tricycle demeure commun. On trouve donc une solide lame cintrée formant le Cantilever de l'atterrisseur principal. À l'avant, la fourche tubulaire,

amortie par un double sandow, reste aussi asservie. La cellule paraît identique mais mesure 17 po (0,43 m) de plus. Le volumineux capot-moteur et la taille du gouvernail de direction justifient cet allongement. Structurellement, le fuselage est donc analogue. Au niveau du raccord des ailes, l'axe diffère légèrement puisque la voilure du CruZer est placée un peu plus en avant. Centrage oblige! Mais ça, il faut le savoir car, de visu, cela ne se remarque pas. En revanche, l'absence de becs de bord d'attaque change toute la donne. Exit la ligne STOL! D'ailleurs, le profil, même s'il demeure épais comme sur le 750 normal, s'apparente davantage à celui de son petit cousin à aile basse : le CH650. La quête d'une vitesse de croisière enviable justifie ce choix. Grand changement



aussi au niveau du haubanage : good bye les doubles haubans et leurs tirants horizontaux! Désormais, un simple mât profilé soutient chaque aile. Résultat : moins de traînée parasite. Sans parler de l'aspect général qui s'en trouve nettement amélioré! Pour y parvenir et répartir les forces, le bureau d'études a ajouté quelques nervures stratégiques sans

pour autant devoir augmenter la masse. C'est là, et sur d'autres points encore, que l'on observe toute la compétence de l'avionneur canado-américain. Les flaperons – fusion ailerons et volets – sont similaires sur les deux modèles. Par contre, ceux du CruZer sont équipés de masselottes d'équilibrage afin de satisfaire à la norme LSA. Et ce, même si l'appareil n'appartient pas (encore) à cette catégorie. Pour l'instant, celui-ci est commercialisé uniquement en kit ou sur plans. Autre mutation : la queue. Ainsi, sur le CruZer, la dérive et son gouvernail de direction remplacent l'empennage monobloc cher à Chris Heintz. Le plan horizontal diffère aussi par son profil symétrique et non inversé comme sur la version STOL. En fait, l'architecture a été boostée au CH650 dont on a augmenté l'envergure (+ 2 pi, soit 0,61 m). Enfin, au niveau des portières – communes aux deux biplaces – on remarquera que le vitrage se découpe autrement. Contrairement au plexiglas de N750NC, celui de N750ZW n'est pas intégral. Mais, rassurez-vous, ce point est déjà amendé sur les premières séries en production!

Zenith préconise UL Power

L'un des avantages sur un aéronef en kit est d'avoir le choix de la motorisation. Dans le cas du CruZer, le client



Le puissant UL Power 350is, couplé à une bipale GA Prop.

peut monter n'importe quel produit aviation – certifié ou non, neuf ou usagé – ou encore un moteur automobile avionné. Puissance mini : 100 ch; maxi : 160 ch. Dans cette gamme, outre les Rotax et Jabiru, on considérera l'excellent UL Power 350is. Développant 130 purs-sangs belges, ce quatre-cylindres, quatre-temps, est un authentique moteur d'avion. D'un concept classique – cylindres opposés refroidis à air et arbre d'hélice en prise directe –, le 350is intègre une technologie avancée. FADEC, injection électronique à compensation automatique d'altitude et de température, double allumage électronique, deux bougies par culasse, etc. À titre d'exemple, au démarrage, des capteurs relèvent la température du moteur, la position du vilebrequin et l'ouverture des gaz pour les transmettre au FADEC. À son tour, celui-ci ajustera automatiquement le mélange (*mixture*) et le starter (*choke*). Autre « plus » : le reniflard d'huile à recycler incorporé dans le carter. Fini les traces sous le fuselage et les taches par terre! Question solidité, avec son vilebrequin monté sur cinq roulements, l'UL Power de 3,5 litres ou quelque 213 po³ n'a rien à envier aux motorisations conventionnelles. Mis à part l'ajustement des soupapes toutes les 50 heures – il n'y a pas de rattrapage hydraulique –, sa maintenance ne génère aucune com-

L'un des départements de l'usine.



plication. Son poids? 173 lb, soit 78,5 kg. Plus accessible mécaniquement qu'un Rotax 912/914, moins sensible qu'un Jabiru et pas gourmand comme l'est un Lycoming, Franklin ou Continental, l'UL Power 350is se distingue également par son tarif démocratique. Pas étonnant que le groupe Zenith/Zenair le recommande vivement. Et j'abonderais également dans ce sens.

Premiers tours d'hélice

Après un court briefing, précédé d'un vol comparatif sur le CH750 STOL de service, je monte à bord du CruZer ou prototype n° 2. Pour ma part, ce n'est pas une réelle découverte. En effet, en août 2011, j'ai conduit une série d'essais avancés sur le prototype n° 1. C'était à Midland, en Ontario, chez Zenair Ltd. Ces tests ont mené à quelques modifications dont une principalement sur laquelle je reviendrai plus loin. Et quand bien même je n'aurais pas participé à ces opérations, la familiarisation m'inquiéterait peu. Comme d'ailleurs à nul autre pilote de CH701 à CH850! À l'instar de celle d'autres marques connues, la configuration des Zenith/Zenair se veut effectivement distincte. Cette standardisation facilite toute transition d'un modèle à un autre. On retrouve donc : les portières à large embrasement incluant des poignées style Citroën 2CV, le pare-brise plongeant de chaque bord,

les deux tubes de renfort communément appelés V-brace, le plafond en plexi fumé, l'incontournable planche de bord en demi-lune, le palonnier tubulaire surmonté de mini-pédales de freins, sans oublier le... traditionnel manche en Y. Assis à gauche, je sangle rapidement harnais 3-points. Le siège est confortable mais, à mon goût, il semble un peu trop cintré sur les côtés. En fait, chacun appréciera. Check-list en main, j'entame les procédures de démarrage. L'interrupteur général sur ON, l'écran de 10 po (25 cm) du Dynon SkyView commence à s'animer. Intuitif, son fonctionnement n'est pas sans rappeler celui du Garmin 1000. Sur la gauche s'affiche le PFD; au milieu apparaissent les paramètres moteur, temps, carburant, pressions diverses et autres températures; à droite, la carte GPS modulable cumule moult fonctions telles que : navigation, approches, météo, etc. La mise en route du groupe motopropulseur ne requiert rien d'autre de spécial que le choix initial du réservoir via le sélecteur électrique encastré dans le tableau de bord. J'opte pour celui de gauche : le plus plein. Puis, pieds et mains en position, je crie *Clear prop!* À peine la clef du démarreur tournée, voilà déjà l'UL Power 350is en action. Le curseur virtuel de la pression moteur monte sans délai. Ceux des températures d'huile, CHT et EGT suivent en cadence. D'emblée, je ressens très

peu de vibrations. Au ralenti, seuls les plexiglas latéraux tremblent discrètement. Le fait que les portières ne ferment pas impeccablement – prototype oblige – concourt également à ce léger désagrément. Maintenant qu’aucun autre bruit suspect n’attire mon attention, je peux enfiler le David Clark prêté pour l’occasion. Déjà, la chaleur se fait sentir dans le cockpit. Normal! Dehors, le mercure frise les 30 degrés. À l’arrêt, les deux bouches d’air, ancrées de chaque côté du tableau de bord, ne suffisent pas à ventiler l’espace. Les futurs constructeurs amateurs auront donc intérêt à ajouter des événements latéraux orientables. Les dernières vérifications complétées, la radio syntonisée sur l’AWOS (*Automated Weather Observing System*) et mes fiches classées, je donne des gaz sur le tarmac. Sans effort, N750ZW sort du périmètre de Zenith. Direction : la piste 18. Déjà, je compile les premiers chiffres; note toute réaction; et écris mes impressions. Voici les résultats, incluant les interprétations. Rendez-vous également sur YouTube pour me voir piloter le CruZer! Deux vidéos sont disponibles. L’une d’elles comporte même une scène où j’atterris avec le moteur coupé. Références : <http://youtu.be/CFYWMbAZKAQ> et http://youtu.be/pgKzb2X_oFU.

Date de l'essai : 2 oct. 2013
Pilote responsable : moi-même
Code aéroport : KMYJ
Coordonnées géographiques : N39 09 45 W91 49 10
Altitude : 822 pi (250 m)
Pression : 29.97 po Hg
Température : 30 °C
Vent : 180/7
Plafond : épars 5000 pi (1524 m)
Piste : 18
Longueur : 3200 pi (975 m)
Obstacles : pylône désaxé
Compte tenu de la température élevée et de la pression supérieure à la moyenne, l'altitude-densité frôle les 2700 pi (2670 pi exactement, soit 814 m). Ces conditions altéreront légèrement les performances de l'appareil au décollage.

Masse à vide : 785 lb (356 kg)
Carburant embarqué : 22 gal (83 l), soit 132 lb (60 kg)
Poids pilote : 161 lb (73 kg)
Poids pax : sans objet
Poids cargo : 7 lb (3 kg)
Masse du jour : 1085 lb (492 kg)
Masse maxi : 1440 lb (653 kg)
Le centrage est dans l'enveloppe. À moins de charger inconsidérément la zone cargo, il est quasiment impossible



Bienvenue à bord du CruZer! Remarquez le manche central en Y, typique à la marque!



Assise confortable quoiqu'un peu trop bridée, à mon goût.

d'outrepasser les limites avant et arrière.
Taxiage : facile **Braquage :** correct
Freinage : efficace
Comme son prédécesseur ainsi que tous les autres modèles récents de la marque, le CruZer dispose d'une direction asservie. En braquant à fond le palonnier, à droite ou à gauche, et en utilisant les freins à disques différentiels, je parviens à virer serré.

PA au décollage : 27 po Hg



Tableau de bord numérique : compromis Dynon Avionics + Garmin.

RPM au décollage : 2740 tr/min
Braquage des flaperons : 7 deg
Temps de roulage : 7 sec
Distance de roulage : ± 400 pi (122 m)
Vitesse de rotation (Vr) : 40 mph (35 kias – 64 km/h)
Tel que prévu, le décollage nécessite « quelques pieds additionnels d'asphalte » qu'en conditions standards. Malgré tout, c'est rapide. Les 130 ch du 350is se font sentir. Le couple est constant. Contrairement au CH750

STOL, déjaugant manche en arrière, le CruZer accélère, manche au neutre, puis effectue une rotation classique. Pour ceux qui n'ont pour tout vécu que du Cessna 152/172 ou encore du Piper PA140, la transition sera aisée.

Rentrée des volets : 300 pi (91 m)
Vitesse en montée (Vy) : 65 mph (56 kias – 105 km/h)
Taux de montée (Vz) : 800 pi/min (4,06 m/sec)



Un collègue et ami de longue date : le pilote Roger Dubbert. Ici, en amorce de virage, au-dessus des plaines du Missouri.

À nouveau, la température pénalise les chiffres. J'obtiens une moyenne de 4 m/sec en montée stabilisée contre les 6 m/sec annoncés par mon ami Roger Dubbert, le pilote de la compagnie. Selon lui, la Vy se situe autour des 77 mph (67 kias – 124 km/h). Cette vitesse me semble un chouia trop haute car, à aucun moment, je ne réussis à accoter ces valeurs – ni même les miennes, à cette allure.

Altitude de travail : 4000 pi (1219 m)
Température : 26,6 °C

Conditions : VFR

Remarque : cellules orageuses isolées dans un rayon de 50 nm (93 km).

P.A. en croisière : 23 po Hg

RPM en croisière : 2700 tr/min

Cap aller : 180

Vitesse indiquée :
98 mph (85 kias – 158 km/h)

Vitesse vraie :
107 mph (93 kts – 172 km/h)

Vitesse GPS :
95 mph (83 kts – 153 km/h)

Cap retour : 360

Vitesse indiquée :
96 mph (83,5 kias – 154 km/h)

Vitesse vraie :
106 mph (92 kts – 170 km/h)

Vitesse GPS :
109 mph (95 kts – 175 km/h)

La moyenne des vitesses GPS, soit 102 mph (89 kts – 164 km/h) correspond grosso modo à la vitesse vraie. Des essais subséquents, cette fois-ci à 2100 pi d'altitude, soit 640 m, moteur à fond de train (26,5 po Hg @ 2920 tr/min), démontrent que le Cruzier performe plutôt bien. Ainsi, l'anémomètre déroulant du SkyView indique 118 mph (103 kias – 190 km/h) pour une vitesse vraie de : 126 mph (109 kts – 203 km/h). La barre symbolique des 200 km/h est donc franchie! À cette allure, 12 mph (10 kias – 19 km/h) me séparent de la Vne. Sachant qu'en général la vitesse à ne jamais dépasser sur un avion peut être transgressée de 10 à 15 % sans risque structurel, la marge demeure grande. Bien entendu,

hors contexte d'essais, tout excès de ce genre est prohibé. Enfin, selon Roger, le montage d'une hélice bipale, à pas fixe, Sensenich, au lieu de la GA Prop de service, permettrait de gagner une dizaine de nœuds en croisière rapide. Seul inconvénient : le prix, multiplié par 2! Concrètement, l'UL Power passe pour sobre. Avec 23 po Hg au manifold, sa consommation de super auto 93 ou d'Avgas 100 LL se traduit par 5,5 gal/h (20,8 l/h), soit approximativement celle d'un Lycoming O-235 de Cessna 152, en parfaites conditions. Mais, différence majeure : 14 ch additionnels sur le 350is. Signalons qu'à puissance max, le moteur belge siphonne à peine 7 gal/h (26,5 l/h). Un bel incitatif!

Vitesse en vol lent :
48 mph (42 kias – 77 km/h)

Flaperons : 7 deg **Cabrage :** 5 deg
Les contrôles demeurent homogènes. Même à très basse vitesse, j'arrive à virer, à faible et moyenne inclinaison, sans crainte de voir une aile se défilier.

Vitesse de décrochage, lisse (Vs) :
29 mph (25 kias – 47 km/h)

Vitesse de décrochage, plein flaperons : 20 mph (17 kias – 32 km/h)
N750ZW s'enfonce plus qu'il ne culbute. En forçant le cabrage, j'arrive tout de même à le décrocher. En fait, en opérations normales, aucun pilote ne le poussera ainsi à l'extrême, à moins, et encore! de tenter un virage de combat. Dans tous les cas de figure, le salut demeure quasi symétrique. D'autre part, les valeurs relevées étant très basses, on conviendra qu'il s'agit d'une approximation. L'erreur de position (ici, aux grands angles) + la densité élevée affectent les relevements.

Lacet inverse G : 0

Lacet inverse D : 0

Contrairement au modèle STOL, le Cruzier n'a aucune tendance à s'engager dans la direction opposée. L'absence de bords de bord d'attaque et la bonne coordination des flaperons contribuent à cet excellent aboutissement.

Passage G/D, à 45 deg : 4 sec
Taux de roulis : 22,5 deg/sec
Passage D/G, à 45 deg : 4 sec
Taux de roulis : 22,5 deg/sec
 La longueur conséquente des flaperons – chacun couvre l'envergure de sa demi-ailé – explique ce taux de roulis rapide. À 60 deg d'inclinaison, N750ZW tourne pratiquement « sur un 10 cents ». Durant l'une des trois envolées accomplies, j'ai exécuté – voilure penchée à quelque 70 deg – une série de 360 autour d'une mare ronde (voir vidéo). Un bon exercice de précision, un vrai régal de maniabilité!

Roulis induit (½ tube) G : inclinaison exponentielle > 60 deg
Roulis induit (½ tube) D : idem
 Dans les deux sens, le départ en spirale est immédiat mais reste progressif. Même sans grande expérience, il est aisé de reprendre le contrôle de l'appareil. Moteur au ralenti, puis ailes à l'horizontale, on effectue une légère ressource et le tour est joué.

Stabilité longitudinale : positive
 Au bout de trois oscillations, allant decrescendo, le CruZer reprend sa ligne de vol. La majorité des pilotes privés apprécieront cette stabilité – l'inverse étant plutôt l'apanage des avions de voltige, voire de chasse!

Vitesse vol plané :
 60 mph (52 kias – 97 km/h)
Taux de chute : 800 pi/min (4,06 m/sec)
Pente : 5 deg
 Bien compensé – le trim de profondeur électrique est très efficace –, le biplace descend en cadence, sans modification de vitesse ni d'assiette. La remise des gaz, à 500 pi sol (152 m), n'occasionne pas de grande altération sur le tangage. Par opposition au CH750 STOL, le CruZer, de par sa conception standard, nécessite moins d'ajustements lors de variations de puissance.

Vitesse d'approche :
 73 mph (63 kias – 117 km/h)
Braquage des flaperons, en approche :
 7 deg
Vitesse en finale :
 65 mph (56 kias – 105 km/h)
Braquage des flaperons, en finale :
 15 deg
Vitesse à l'arrondi :
 40 mph (35 kias – 64 km/h)
 L'excellente visibilité à bord maximise l'intégration dans le circuit. Je note peu d'angles morts = 10 sur 10 niveau sécurité. L'ample espace-cabine contribue aussi au confort visuel. De plus, la verrière au plafond permet de repérer tout trafic aérien volant au-dessus. Les procédures d'atterrissage sont comparables à celles d'un monomoteur courant. Même le manche en Y ne devrait pas

causer de difficultés aux néo-cruzeristes. L'adaptation est rapide. En plus, cette configuration libère passablement de place tout en simplifiant le mécanisme associé. Contrairement à celle du prototype, testé en Ontario, l'empennage de N750ZW ne décroche pas quelques pieds avant le toucher. Pour combler cette lacune, relevée lors de mes essais alors, l'ingénieur Mathieu Heintz a allongé l'envergure du plan horizontal et corrigé son angle d'incidence.

Remise des gaz, à régime réduit :
 2000 tr/mn
 Après plusieurs touch-and-go et stop-and-go, je décide de repositionner N750ZW sur le seuil de la 18. Le vent a forcé gentiment mais ne dépasse pas les 10 nœuds (18,5 km/h). L'idée, maintenant, est de décoller à puissance minime. Pieds sur les freins et flaperons à mi-course, j'enfonçe la tirette des gaz jusqu'à afficher 2000 tr/min sur le SkyView. Paramètres dans le vert, je libère les disques Matco. Sans délai, le démo s'élançe vers le sud. L'accélération, sans être fulgurante, demeure constante. J'évalue qu'il faut au moins 2 fois plus de distance pour parvenir à la Vr. La pente, en montée, paraît faible, mais le vario positive sans ambiguïté. Ce petit test démontre bien que cet aéronef, en kit, ne requiert pas un gros moteur. La journée s'achève, mais avant de rentrer, je m'octroie un peu de temps libre en l'air. Juste pour le plaisir. Le CruZer donne toute sa mesure. Plaisant à piloter, il invite au voyage. Et si je pouvais jusqu'au Canada? Une autre fois, peut-être...

Un bel avenir

En résumé, le CruZer semble bien adapté au marché actuel. Sa conception issue de modèles éprouvés, sa construction estimée à 450 heures de montage, son prix raisonnable et son maniement sécuritaire en font un appareil enviable. Le carnet de commandes le prouve! Avant même d'avoir livré son premier kit – programmé au 1^{er} janvier 2014 pour un pilote local –, l'avionneur enregistre déjà plus de 30 commandes fermes. Davantage que pour la version originale STOL! Malgré la crise économique récurrente, Zenith (USA) produit un kit, toutes séries confondues, par jour ouvrable. De son côté, Zenair (Canada) en sort trois par semaine. Rappelons qu'Aircraft Floats Manufacturing – une nouvelle entreprise des frères Heintz – fabrique des flotteurs en alliage et commercialise la marque Full Lotus. De quoi rassurer tout un chacun en cette période d'incertitude et autres bouleversements dans l'aviation de loisir. Bravo!

Tableau informatif + Critères d'appréciation rapide CH-750 CruZer

Année : 201 Prototype : 02 Heures de vol : 80 Immatriculation : N750ZW

Confort cabine

Largeur : bien
 Hauteur en position assise : excellente – prévu pour les pilotes de grande taille
 Longueur : excellente – même remarque que précédemment.
 Sièges : ajustables – rembourrage en mousse préformée/tissu velours
 Palonnier : fixes D + G

Visibilité

Avant : excellente
 Latérale : excellente
 Supérieure : excellente
 Inférieure : excellente
 Arrière : bonne

Sécurité

Attaches pilote et passager : harnais
 Point à revoir : mécanisme de fermeture des portières sur le prototype
 Débattement des commandes : normal
 Réglage instruments : intuitif

Tableau de bord

1 écran multifonction Dynon Avionics SkyView; 1 boîte de mélange Garmin GMA240; 1 radio Garmin SL40; 1 panneau comprenant l'interrupteur général (master), commutateurs de radio, phare, feux à éclats, feux de position et pompe électrique + 14 disjoncteurs; sélecteur électrique réservoirs G/D; contacteur à clef; prise 12 V; 2 tirettes chauffage; 2 manettes de gaz; 1 commutateur électrique volets; 1 commutateur électrique compensateur de profondeur; 2 jeux de prises casques; 1 boîte à gants; voyants ACK + ACU.

Équipement

Double-commande : oui
 Compensateur sur gouverne de profondeur (tangage) : oui, à commande électrique
 Compensateur sur flaperons (roulis) : non
 Compensateur sur dérive verticale (lacet) : non
 Pilote automatique : non
 Aération : oui, 2 bouches orientables au tableau de bord
 Climatisation : non
 Chauffage : oui
 Sacs gonflables : non
 Train : tricycle, à roue avant asservie
 Freins : différentiels, à disques Matco
 Parachute balistique : en option
 Issue de secours : non

Fiche technique Zenith CH750 CruZer

(données constructeur, conditions standard)

Envergure : 29 pi 6 po (8,99 m)	Surface alaire : 142 pi ² (13,19 m ²)
Longueur : 23 pi 3 po (7,09 m)	Hauteur : 9 pi 4 po (2,84 m)
Largeur cabine : 42 po (1,07 m)	Places : 2
Masse à vide : 780 lb (353 kg)	Masse maxi (kit) : 1440 lb (653 kg)
Masse maxi (LSA) : 1320 lb (599 kg)	Réservoirs : 2 x 12 gal (2 x 45,5 l)
Distance franchissable : 456 nm (525 sm – 845 km)	Moteur : UL Power 350is
Puissance : 130 ch @ 3300 tr/min	Hélice : GA Prop α 65 po (1,65 m)
Vitesse de croisière @ 75 % puissance : 103 kts (118 mph – 190 km/h)	
Vitesse maxi à ne pas dépasser (Vne) : 120 kias (138 mph – 222 km/h)	
Vitesse de décrochage plein flaperons : 34 kias (39 mph – 63 km/h)	
Taux de montée : 1200 pi/min (6 m/sec)	Plafond pratique : 14 000 pi (4267 m)
Distance décollage : 350 pi (107 m)	Distance d'atterrissage : 350 pi (107 m)
Tarif du kit (oct. 2013) : 21 480 \$ US	
Tarif du moteur UL Power 350is (oct. 2013) : 25 872 \$ US	
Information : www.zenithair.com www.zenair.com	