



Le Tiger et son silencieux d'admission.

[Evol]

italienne bien connue qu'Adventure a créé le Tiger 160. Avec un excellent rapport poids/puissance et un cylindre de 160 cc, ce moteur délivre 24 ch à 7 200 tr/min. La poussée s'établit à près de 72 kg avec une hélice de 130 cm ce qui est largement suffisant pour faire évoluer le FunFlyer et la Premium. L'admission et la carburation est confiée au traditionnel carburateur Walbro. Le cylindre en aluminium bénéficie d'un traitement spécifique Nikasil bien connu pour sa résistance et sa bonne tenue à l'usure. Dès à sa forte poussée, il n'y a pas d'embrayage centrifuge sur le FunFlyer et l'on retrouve donc une traditionnelle transmission par courroie d'un rapport de 2,66. L'hélice est une bipale bois de 130 cm et une option hélice carbone d'Helix est également disponible. Le système d'échappement accordé contribue au bon rendement du Tiger et les silencieux d'admission et d'échappement garantiront un faible niveau sonore de fonctionnement, idéal pour respecter les riverains.

La cage du chariot est démontable en 4 parties et son fillet de protection se tend par le bas du châssis : la rigidité obtenue est parfaite. Au rayon des accessoires, je me dois de souligner la poignée de gaz ergonomique bien pensée qui intègre un compte-tours.

Pour clore le chapitre descriptif, difficile de nier la bonne qualité générale de fabrication, ni de constater le gros travail de développement effectué sur ce nouveau chariot. Il est

□ l'aile Premium

Si la géométrie du FunFlyer contribue largement à la grande facilité d'utilisation de ce paramoteur, il faut bien reconnaître que l'aile Premium y est aussi pour beaucoup. Issue de la table à dessin du prolifique Xavier Demoury, la Premium est une aile simple et spécifiquement développée pour le paramoteur, utilisable pour le décollage à pied ou en chariot.

Cette aile est d'ailleurs préconisée par Adventure pour l'utilisation avec le FunFlyer et l'ensemble bénéficie donc d'un dépôt de dossier au SFACT pour une immatriculation rapide de la machine. La Premium est une aile plutôt basique mais cette simplicité apparente ne rime pas forcément avec piètres performances comme nous le découvrirons. Disponible en trois tailles selon le poids du pilote, elle est entièrement réalisée avec le tissu 9017 NOV de chez Skytek. Son bord d'attaque compte 36 cellules totalement ouvertes sauf 3 complètement fermées en bout de plume.

La construction assez simple ne compte qu'un tiers de cellules équipées de renforts diagonaux et l'on retrouve de chaque côté à proximité des bords de plume deux cellules à demi-fermées en oblique pour garantir à la Premium une bonne rigidité dans ces endroits. Avec un allongement modéré de 2,52 m, l'optique d'Adventure est clairement d'obtenir une voile facile et sécuritaire. L'élevateur est dans la même temps, simple et parfaitement construit. Il est

de plus équipé en série d'un trim et d'un double accrochage pour aider à contrer le couple. Le suspentage particulièrement fluide est entièrement réalisé en suspentes de chez Cousin, permettant ainsi un gain de finesse par rapport aux anciennes ailes de la marque. La Premium a évidemment reçu l'homologation en catégorie CEN « Standard », gage de facilité et de sécurité !

□ Marennes d'Oléron

Difficile de vous dissimuler mon attachement pour l'extraordinaire département de la Charente-Maritime. Réaliser mes vols d'essai du FunFlyer dans la belle région de Rochefort s'est donc présenté à moi comme une évidence et j'ai de suite jeté mon dévolu sur l'école « Paramoteur Poitou-Charentes » dirigée par le très professionnel Alain Maingout. Son terrain d'envol, sur la Butte de Malaijac, est idéalement placé à un battement d'aile du parc ostréicole de Marennes d'Oléron. C'est dans ce lieu magique que j'ai donc eu la chance d'essayer le nouveau chariot d'Adventure. Une fois descendu de la remorque, l'effectue la visite prévue du moteur et du chariot. Tout est parfaitement visible au premier coup d'oeil. Je gave le carburateur à l'aide de la petite poire, appuie sur le contact général et sollicite le démarreur électrique. Le moteur s'ébranle de suite, je le laisse chauffer quelques instants et en profite pour aller étaler la Premium (taille L) sur le dessus de cette petite colline herbeuse. Le démontage de l'aile et sa préparation sont en-

tantins. Je m'installe rapidement dans le FunFlyer et effectue quelques tonds au sol pour m'habituer à son guidage. Assis au ras du sol, j'ai l'impression d'être dans un petit char à voile. La suspension gomme les irrégularités du terrain et le confort est d'emblée convaincant. Le moteur est maintenant parfaitement chaud, Alain me fait signe de le stopper et nous positionnons le FunFlyer au centre de l'aile pour mon envol. Je relie la Premium aux crosses du chariot à l'aide de deux manilles inox à visser. Ne reste plus qu'à poser les faisceaux de part et d'autre de la cage sur les petits supports dédiés et c'est prêt ! Je me réinstalle, boucle la ceinture quatre-points et prends en main la poignée de gaz puis les éleveurs. Alain qui surveille l'opération me glisse au coin de l'oreille qu'il n'est vraiment pas nécessaire de tenir les avants de la Premium en main pour le décollage. Un coup de démarreur et le Tiger fait entendre son bruit sourd en maintenant un ralenti particulièrement bas aux alentours de 1 600 tr/min. Au premier coup de gaz conséquent, la Premium s'élève rapidement et propulse. La montée de l'aile est rapide sans aucun point dur et la Premium s'arrête quasiment seule au-dessus de ma tête.

Le FunFlyer accélère alors sa course et, sur 20 mètres, je suis en l'air. Comme vous l'aurez compris, c'est dans cette toute première phase de décollage que le FunFlyer démontre sa supériorité et sa facilité : la bonne stabilité du chariot au gonflage et au roulage est un gage de



Préparation de la machine avant le décollage : notez les supports de chaque côté de la cage pour maintenir les faisceaux d'éleveurs en place.

Funflyer • ADVENTURE

FUNFLYER		
Voie		1,42 m
Hauteur hors tout		1,50 m
Dimensions plié		70 x 70 x 130 cm
Harnais de sécurité		4 points
Châssis		tube inox 304
Moteur	TIGER 160 cc, 24 cv	
Réservoir		25 L stg rotomoteur
Batterie		Cadmium nickel 17,4 Ah 12V
Démarrateur		électrique
Empattement		réglable 1,50 m à 1,30 m
Poids à vide		62 kg
Roues		Ø 400
Poussée statique		72 kg
Hélice		bois 130 m
Autonomie		> de 5 h
Téssé		+8 G
Prix		5 990 € TTC

CONDITIONS DE L'ESSAI

Altitude de travail : 250 m QFE • Altitude du terrain : 17 m •
Pression QNH : 1 035 Hpa • Température au sol : - 2 °C • Vent
270 et 8 km/h • Taille L : 26 km/h • Moteur Tiger 160 cc • Charge
allée 85 • 20 • 7 • 4 • 0,7 • 5,3 = 146,20 soit 4,68 kg/cm • Allévoir
Flytec 4005 Garmin 60

PREMIUM

Surface (à plat, en m ²)	24,2	26,9	29,9
Envergure (m)	10,63	11,19	11,86
Allongement	4,65	4,65	4,65
Corde moyenne (m)	2,28	2,40	2,52
Poids total en vol (kg)	60-80	70-90	80-100
Masse maxi (kg)	105	130	160
Poids de l'aile (kg)	4,6	4,9	5,3
Tarif (€ TTC)	2 590	2 590	2 590

ADVENTURE, 9 boulevard de la Commanderie 75019 Paris.
Tel : +33 (0)1 48 34 74 00, Fax : +33 (0)1 48 34 75 26,
www.adventure.fr, info@adventure.fr

De gauche à droite :
• Les éleveurs de la Premium équipés d'un trim et d'un double accrochage pour contrer le couple moteur.
• Le petit coffre du dossier où prend place la batterie qui permet une quarantaine de démarrages... après il faut la recharger sur le secteur !
Non, il n'y a pas de recharge en vol ni

de lancer à main... Soyez donc prêts, voyant !
• La poignée de gaz qui intègre un compte-tours, le bouton du démarreur et le bouton d'arrêt moteur.
• L'angle de chasse de la fourche garanti la stabilité trajectoire.
• Le réservoir de 25 l et sa jauge.
• La vis de réglage de l'empattement.



sécurité indéniable. La roue avant se défile rapidement dès la prise en charge et le chariot s'auto-centre sous l'aile dès les premiers instants. Franchement, rater un décollage avec le FunFlyer n'est pas à la portée du premier venu !

Les mesures

Gaz à fond, je prends rapidement de l'altitude pour effectuer mes prises de mesures. Le taux de montée à 7 100 tr/min s'établit à 2,1 m/s. Les 70 kg de poussée sont bien là ! Les corrections pour tenir l'axe de montée sont assez faibles. Ce qui surprend d'emblée est incontestablement le confort général : jambes à demi-fléchies, pieds parfaitement maintenus dans les repose-pieds et la bonne profondeur du siège-baquet contribuent au confort. La position des commandes des freins est, elle aussi, idéale pour les longues balades. Notez qu'avec son réservoir de 25 litres et, selon les estimations lors mes essais, l'autonomie du FunFlyer doit approcher les 5 h : tablez sur une consommation horaire de 4,5 litres. Arrivé à 250 m, je passe en palier et procède aux mesures des vitesses en effectuant plusieurs allers-retours vent de face et vent arrière dans les différentes positions des trims. Bras hauts, trims fermés, j'obtiens une moyenne corrigée de 38,7 km/h. Le régime moteur dans cette configuration est particulièrement faible, à peine 5 100 tr/min. Relâçons les trims et la vitesse moyenne s'établit mairie-

nant à 46,50 km/h. Je dois juste rajouter 200 tours au moteur pour conserver le palier. Soulignons aussi que le maniement des trims se fait sans contorsion et sans effort du bout des doigts. Le seul reproche concerne les clips magnétiques des commandes de freins vraiment trop faibles pour maintenir les poignées sur l'élevateur dans le vent relatif...
Dommage ! Je ne résiste pas à l'envie de vous faire partager mon bonheur à contempler la région des parcs ostréicoles qui défile sous mes pieds. Avec 3 000 hectares consacrés à la production d'huîtres, le bassin de Marennes représente 60 % de la commercialisation nationale. Les parcs d'alignage, la multitude de bassins et les plates, ces bateaux typiques sont, vus du ciel, un spectacle étonnant. La Butte de Malaigre étant de plus située à proximité d'une réserve naturelle, voler en compagnie des cigognes, hérons ou autres aigrettes est un moment rare. Après ces moments d'observations, passons à la manœuvrabilité de la Premium. Commençons par quelques exercices en tangage bien envoyés : la voile accélère facilement et les ressources et les abattées sont modérées, sans excès. En roulis, la Premium accepte volontiers l'inclinaison et plonge modérément. Les 360° serrés sont atteints simplement et la sortie est autonome avec un léger pilotage pour une remise à plat. Des comportements sans compromis pour voler simplement, tranquillement et en sécurité. Le chariot suit assez fidèlement l'aile dans les chan-



gements de cap. En air agile, le FunFlyer oscille sur son axe de lacet, c'est un peu déroutant : les premiers instants mais c'est un comportement assez commun avec les chariots. En terme de finesse, l'ensemble est évidemment moins performant qu'un paramoteur ordinaire et la traînée de l'ensemble pénalise ce domaine de performances. Avec un petit 5 de finesse constaté en position trimée, l'ensemble n'est pas l'outil idéal pour exploiter le thermique mais je ne pense pas qu'Adventure prédestinait le FunFlyer à cela non plus !

Retour sur terre

L'atterrissage s'opère sans souci : moteur coupé, la prise de vitesse autorise un palier franc et la ressource modérée permet de poser le FunFlyer sur la pointe des pneus. L'atterrissage peut évidemment se faire aussi au moteur, en long palier pour jouer à frôler le sol... à moi les kiss landing et autres radada. Le chariot possède une assiette parfaite, roue avant légèrement plus haute pour toucher avec le train principal en premier... bien vu !

Bilan

Si vous êtes las de porter une machine sur le dos ou si vous rêvez tout simplement d'une machine facile, Adventure a ce qu'il vous faut avec le FunFlyer. Proposé à un tarif compétitif de 8 580 € TTC complet, le FunFlyer devrait faire le bonheur d'un grand nombre de pilotes hommes ou femmes ! Difficile de trouver un seul reproche à ce paramoteur sauf peut-être l'absence de lanceur à main, Adventure ne jurant plus que par le démarrage électrique sur l'ensemble de sa gamme et ce pour des raisons de sécurité !

Roulons, volons et amusons-nous avec le FunFlyer. Bons vols !

Le FunFlyer au sol. Au ras des pâquerettes, son centre de gravité très bas lui garantit une grande stabilité au roulage. Son esthétique, fort agréable, ressemble à un petit char à voile !

