

# Aviation et Pilote

N° 616 - MAI 2025

## VOYAGE

Fly to  
the UK:  
how to ?

## EN VOL

# MCR 4S Evolution

# AERO FRIEDRICHSHAFEN

Nous avons arpenté le plus grand salon européen d'aviation générale



### Aventure

Louer un C206 à Pretoria et découvrir une Afrique du Sud pleine de surprises.



### Avionique

L'Aero Tracker d'Avionix.

### ULM

L'emport passager, l'habilitation pour ne plus voler seul.



L 15865 - 616 - F: 6,50 € - RD



# MCR 4S Evolution

**PERFORMANT.** En 2001, nous avons qualifié le quadriplace MCR 4S de Christophe Robin de révolutionnaire. 20 ans après, nous avons essayé la version Evolution du même avion, mais revue et corrigée par SE Aviation, motorisée avec un Rotax 915 iS turbocompressé, désormais distribuée par Denis Loeber d'ACR Aviation : un régal.

D'un gabarit en apparence modeste, le MCR 4S offre 4 généreuses places à ses occupants et, surtout, il offre une charge marchande de plus de 400 kg. De quoi voyager loin à quatre adultes avec des bagages.

Une fois relevée, la verrière permet d'accéder à bord aussi bien par l'avant que par l'arrière de l'aile.

En 2001, Michel Barry et moi avons volé, Michel en place pilote et moi en sac de sable à l'arrière, dans le prototype du Dyn'Aéro MCR 4S, un quadriplace d'une conception révolutionnaire signée Christophe Robin, le fils talentueux du non moins talentueux Pierre Robin. L'Ami Michel, qui s'y connaît particulièrement en ingénierie aéronautique, n'avait manqué d'applaudir des deux mains cette association de talents aussi rare que celle de Michel Colomban et Christophe Robin – d'où l'acronyme MCR –, leurs capacités à étudier, construire et industrialiser des appareils aux caractéristiques étonnantes. Je vous renvoie à son article de décembre 2001, surtout si vous aimez les analyses pointues et chiffrées. Sous des formats réduits, du monoplace Cri-Cri au quadriplace MCR 4S, Michel avait retrouvé dans ces avions, à la fois les qualités de vol des meilleures machines du marché, des performances au-delà du prévisible et des coûts de production et d'exploitation plutôt très en deçà du standard. La contrepartie avait été une vraie difficulté à s'intégrer dans la grille administrative, que Christophe Robin avait su résoudre en suggérant à l'Autorité les bases d'une certification

CNSK qui protégeait à la fois l'administration et les concepteurs quant aux responsabilités respectives de l'une et des autres.

## Assembler soi-même, est-ce obligé ?

Les propriétaires constructeurs se sentent à l'abri grâce aux seules qualités intrinsèques des machines (résistance de la structure, qualités de vol), car les essais en vol de Dyn'Aéro représentent des modèles de programme conformes, soit à la JAR VLA, soit à la FAR 23. Ensuite, les heures d'essai en vol nécessaires, tant au développement qu'à la démonstration des qualités de vol, ont été conduites comme des essais constructeur en vue d'une certification. La formalité coûteuse du programme d'essais en vol a été ainsi contournée par le client constructeur qui choisissait de construire un appareil en kit en connaissance de cause, non certifié donc, en suivant à la lettre les conseils et recommandations de Dyn'Aéro, la société fondée par Christophe Robin, dans le but de produire les éléments de kit, et de mettre à la disposition de ses clients installations et matériel et de les accompagner. À ce stade de



la réflexion, la question qui se pose généralement est l'obligation ou pas de devoir construire au moins 51 % de son MCR. Réglementairement, c'est le cas, et ce n'est pas un exploit. Par exemple, notre ami Igor Davidovitch, pilote et constructeur amateur russe émigré en France, a construit un MCR 4S en à peine plus d'une année, en y consacrant ses seuls week-ends et rares moments de loisirs. Et, après 600 heures de vol et 10 ans de plaisir, il a revendu son avion à un particulier. On le voit, il est donc possible d'acheter une machine d'occasion, assemblée par autrui et ensuite immatriculée à son nom propre. Une propriété qui peut être portée pendant un temps plus ou moins long, parfois très court, car, pour certains, la construction est leur passion plus que le pilotage ! Ainsi, ce sont plus de 600 MCR 4S qui volent aujourd'hui.

### Goodbye Dyn'Aero, welcome SE Aviation

Dyn'Aéro / Aupa cessant ses activités en 2016, SE Aviation a pris le relais en 2017. Cette société de Pontarlier, créée en 2012 par Éric Fumey, a repris du personnel de Dyn'Aéro, puis a commencé par fabriquer, à la demande d'Aupa, des pièces sous licence et à gérer la vente des pièces détachées des MCR. En 2017, elle lance le projet du MCR Évolution. Le premier MCR ULC Évolution est présenté au salon AERO 2017 de Friedrichshafen. En 2018, Éric Fumey crée SE Aviation Aircraft et achète les droits et la propriété intellectuelle liés aux MCR, qui impliquent la propriété sur les plans, les moules, les outils, les stocks et la gestion de la navigabilité auprès des autorités. Et aussi la possibilité de vendre de nouveaux kits, de promouvoir les MCR et d'y apporter des améliorations, comme le système de commande



de volets, le verrouillage de verrière, l'installation de différents moteurs. C'est un nouveau départ à part entière.

Mais quid de Christophe Robin ? Après l'aventure Dyn'Aéro, ce dernier va s'illustrer de façon tout aussi remarquable au bureau d'études de Daher, à Tarbes : du fait de son savoir au niveau CAO (conception assistée par ordinateur), de sa maîtrise des matériaux composites et du talent qu'il avait démontré par sa créativité comme constructeur d'avions plus légers, il s'y est vu confier la tâche, au sein d'une équipe de 125 personnes, de transformer le TBM 850, que j'imaginais vraiment abouti, en un avion encore plus efficace et spectaculaire au niveau de ses performances, de son pilotage moteur, de son bruit, de sa signature carbone... Une sorte de « 850neo », ce 900, qui tendait vers les nouvelles exigences en matière d'écologie, à savoir en consommant moins, polluant moins et allant plus loin, tout en

L'enjoué Denis Loeber, nouveau distributeur de l'Évolution via la société ACR Aviation, installée sur l'aérodrome de Haguenau.



La verrière offre une vue panoramique au pilote comme aux passagers, l'aile n'obstrue en fait que très faiblement le champ de vision du pilote.

Le train tricycle est soigneusement caréné avec une suspension oléopneumatique pour le train principal et des tubes coulissants et sandows pour la roue de nez.

gardant le même moteur. Vous pourriez penser que je m'éloigne du sujet en évoquant le TBM, mais je pense que non, il est rassurant, me semble-t-il, de savoir que Christophe, par son travail sur le MCR 4S, a gagné la confiance d'un avionneur majeur.

### ACR Aviation, distributeur du MCR 4S

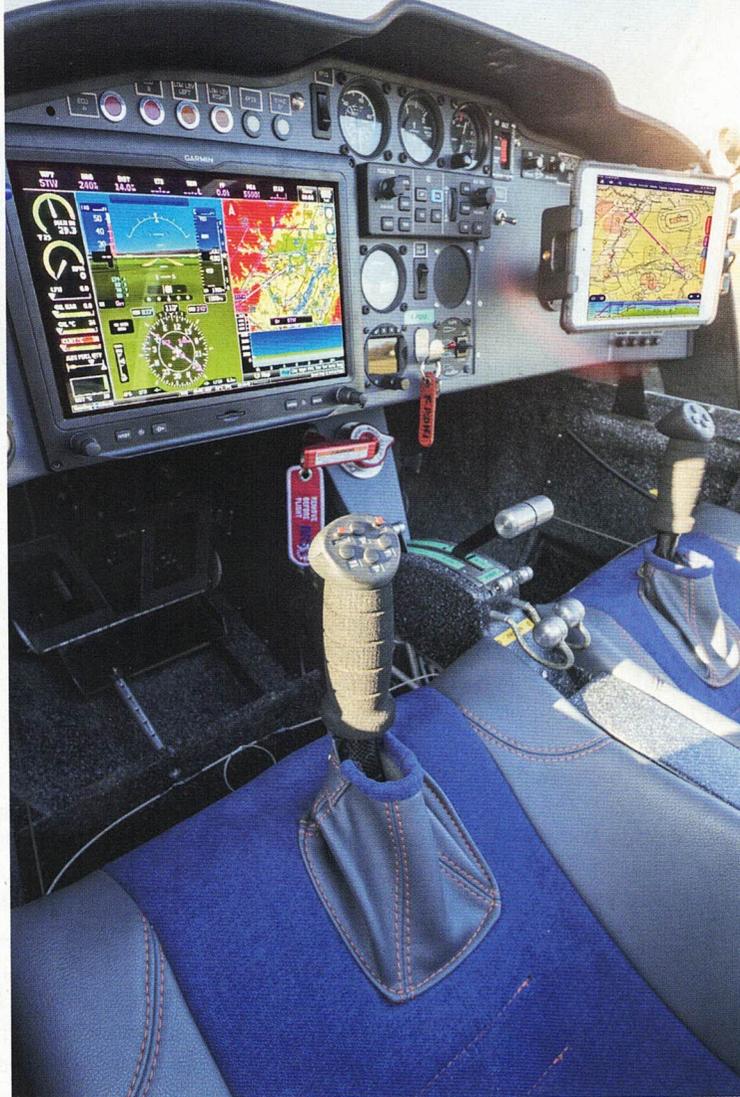
Il arrive parfois que les choses prennent une tournure inattendue. C'est ce qui s'est produit à l'occasion de cet essai. Cela faisait plus d'un an que nous essayions de caler un essai à Pontarlier, afin de visiter les ateliers de SE Aviation à l'occasion de ce déplacement, quand Denis Loeber nous appelle, tout joyeux : « On m'a confié la distribution du MCR 4S Evolution. Il paraît que vous seriez intéressés par un essai ? » Sans blague !

J'avais découvert le joyeux Denis Loeber, il y a deux ans, lors de l'essai du Sportstar dont il assure la distribution au travers de sa société ACR Aviation, ACR pour Aircraft Rental. Cet ancien industriel, qui a fait fortune dans la conception et la fabrication de tables de cuisson à induction et vitrocéramiques, se consacre aujourd'hui entièrement à l'aviation où il applique ce qui a fait son succès dans l'industrie, à savoir le souci de l'innovation, un esprit de compétitivité, une chasse systématique au gaspillage et des outils informatiques évolués permettant à tous les services qu'il implique une distribution d'avions – achat, location, vente, facturation, encaissement, SAV, pièces détachées, service aux consommateurs –, d'être connectés sur un seul logiciel. Nul doute qu'Éric Fumey a vu en Denis le partenaire qui lui manquait. Quant à moi, Denis me va, car j'aime les gens heureux.

### Petit et pourtant généreux

Manque de chance, le distrait de notre équipe se plante magistralement dans la prise de rendez-vous : Denis nous attendait le jeudi et on se pointe à Haguenau le vendredi vers 17h00, avec l'obligation de redécoller avant la nuit aéronautique, car le terrain n'est pas balisé. « Et mon barbecue, alors ? » Dommage, Denis, mais on reviendra, c'est promis.

Pendant que Jean-Michel se harnache dans l'ULM prévu pour le vol photo, je fais le tour de la machine avec Denis. Ma première surprise vient de l'apparente petitesse de la cellule, je n'en avais



Un poste de pilotage ergonomique et fonctionnel pour voler facilement et confortablement longtemps.

La tripale MT-Propeller constant est gérée par un ECU.

La sortie de secours des places arrière.

On aperçoit la commande de verrouillage du parachute, la monomanette et les tirettes des freins.

pas gardé un tel souvenir. Et pourtant, il s'agit bien d'un vrai quadriplace, avec une charge utile de 430 kg, ce qui le rend capable d'emporter à la fois 4 passagers et suffisamment de carburant pour voyager très loin, me fait remarquer Denis, la casquette vissée sur la tête, ses yeux rieurs masqués par des verres teintés. Il est vrai que c'est exceptionnel. Et que cette performance est due à sa construction en fibre de carbone, lui garantissant légèreté et résistance, mais aussi à l'aile conçue par Christophe pour cette machine, de faible surface alaire (18,15 m<sup>2</sup>) et à fort coefficient de portance, avec des volets à double fente qui occupent les deux tiers du bord de fuite de l'aile, ce qui permet au MCR 4S d'évoluer aussi lentement qu'il sait aller vite, sans excès de motorisation, puisque la gamme de moteurs proposés commence à 100 ch.





Pour le reste, les puristes auront reconnu un dessin bien connu, car dérivé du biplace MCR 01, lui-même décliné du MC-100 de Michel Colombar.

Dis-moi, Denis, pourquoi avoir accepté de prendre la distribution d'un avion sous le régime un peu particulier du CNSK ? « Parce que c'est un vrai quadriplace, avec de la place à l'avant comme à l'arrière. Ensuite, la nouvelle motorisation proposée, un Rotax 915 iS de 141 cv, était intéressante. Et, enfin, l'emport de charge, puisqu'il est donné à 820 kg en MTOW avec 400 kg de masse à vide. Pas de doute, c'est un vrai quadriplace, avec un emport jusqu'à 200 litres de carburant dans les ailes, du carburant sans plomb en plus. Avec un tel avion, tu peux donc aller où tu veux, et vite en plus, à 150 kt de vitesse de croisière. »

Peux-tu me livrer un avion fini ou suis-je vraiment censé en construire 51 % ? « Tu es censé en faire 51 %, tu dois donc en faire 51 %. Ou il te faut l'acheter d'occasion. Comme celui-ci, le mien, qui est à vendre, qui est déjà vendu, du reste. Il est pratiquement neuf, il a un an et 75 heures de vol. Sinon, en attendant que SE Aviation ait réussi à certifier son usine et le MCR 4S en Part CS-23,

ce qui est dans les tuyaux, le propriétaire se fait assister par SE Aviation à Pontarlier. »

### Un petit bijou à 300 K€

Pas question de ramener son kit chez soi ? « Bien sûr que si, par exemple, deux kits ont été vendus le mois dernier, ils seront montés à la maison, mais je le déconseille parce que SE Aviation te permet d'aller plus vite et de ne jamais galérer. Mais rien n'est impossible pour un constructeur amateur dans l'âme. »

Alors, d'occasion, avec un an d'âge, cela vaut combien ? « L'avion que tu vas essayer, tel qu'il est là avec ses 75 heures de vol, vaut 300 000 euros. Le moteur est un Rotax 915 iS, il est équipé d'un FADEC, l'avion n'a donc qu'une seule manette pour gérer la pression d'admission et le pas de la tripale MT-Propeller, ce qui permet d'éviter les surcoups, et au moteur de donner le meilleur de lui-même. Et ça, c'est top ! Tu as moins de boulot et comme l'avion est rapide, cela te permet de plus regarder dehors parce que tout va plus vite. Donc, c'est un confort de pilotage et une sécurité supplémentaire. Quant

Les volets à double fente occupent les deux tiers du bord de fuite de l'aile et donnent globalement un Cz de 3, valeur record pour une telle machine.

L'empennage en T, de petite taille, particulièrement robuste, termine une longue queue.





KIAS: Indicated Airspeed in Knots, vitesse indiquée exprimée en nœuds.

KTAS: True Airspeed in Knots, vitesse vraie exprimée en nœuds.

PFDD: Primary Flight Display, écran de visualisation des paramètres primaires de vol.

MFD: Multi-Function Display, écran multifonction.

FMS: Flight Management System, système de gestion de vol.

FADEC: Full Authority Digital Engine Control, commande électronique numérique de moteur à pleine autorité.

EIS: Electronic Instrument System, écran de visualisation des instruments de mesure électroniques

VNE: Velocity Never Exceed, vitesse à ne jamais dépasser.

USG: Gallon US, soit 3.785 litres par gallon.

à l'avionique, il s'agit sur cet avion d'un Garmin G3X, avec un système anticollision Air Traffic AT-1, un autopilote Garmin 3 axes (avec yaw damper), un parachute balistique de secours. Il a presque tout, sauf l'oxygène, mais c'est une option possible. Et j'ai évité l'habillage un peu plus « bling-bling », on va dire, pour des raisons de masse. Il y a toujours un compromis à faire entre masse et confort de vol, mais tu verras que la finition est largement suffisante. »

### Quelques modifications qui s'imposaient

Y a-t-il eu des modifications apportées à la cellule au fil du temps? « Oui, une bonne vingtaine qui a été approuvée par la DGAC, comme le système qui fait fonctionner les volets, la vis sans fin a été remplacée par un système monobloc et une tige en carbone afin d'éviter tout risque de sortie asymétrique. Ou le verrouillage de la verrière. Autre modification importante, les sièges ont été reculés de 7 cm pour obtenir un meilleur rapport de masse, un meilleur centrage, ce qui donne plus de place à l'arrière. Et c'est du bonheur parfait, tu es toujours dans l'enveloppe de vol. Tu ne risques pas de sortir du diagramme de masse et centrage. »

Agréable à piloter, même dans la turbulence? J'en doute d'après ce que m'a dit Igor Davidovitch. « Tu verras, c'est un peu turbulent aujourd'hui, on va voler dedans pour te le prouver. » Dont acte.

Le soleil est maintenant au couchant, la lumière est parfaite pour obtenir des photos sans UV, les conditions sont idéales, la température au sol de 20 °C avec un petit vent du nord rafraîchissant de 10 kt. Il est temps d'y aller. La grande verrière est basculée vers l'avant, elle donne ainsi un accès facile aux quatre sièges. Plutôt que de me risquer à enjamber le large volet hypersustentateur, je préfère grimper à bord par le bord d'attaque de l'aile, j'enlève mes chaussures pour pouvoir marcher sur l'assise de mon siège. Cela me semble moins risqué et je me trouve parfaitement à l'aise à la place du proprié-

taire, sans avoir besoin de régler, ni les palonniers, ni la hauteur de l'assise. Un rapide amphi-cabine me permet de constater que tout est bien à sa place, tout m'est connu, en fait, tous les petits avions se ressemblent, à part peut-être les deux tirettes des freins hydrauliques du train principal, situées sur la console centrale, qui peuvent être verrouillées en position tirées pour faire office de freins de parc. Cela fonctionne parfaitement comme je le verrai à l'usage, un freinage bien équilibré à l'atterrissage ou différentiel si l'on souhaite virer sur place au parking. Cependant, on peut décider d'avoir les freins aux palonniers, question de choix.

Côté carburant, les pleins ont été faits, soit 200 litres. De quoi voler presque jusqu'à Reykjavik au régime de vol économique, en emportant 100 kg de fret...

### Bien agréable à piloter

Mise en route d'une simplicité enfantine et on attend que les températures soient dans le vert. Puis on roule enfin alors que l'ULM G1 photo, porte droite enlevée, a déjà pris le large, mais Denis ne s'inquiète pas car le delta de vitesse entre les deux machines, au régime de croisière, est tel que rattraper l'ULM sera un jeu d'enfant. Vite dit.

Roulage précis grâce à la roue parfaitement coordonnée aux palonniers. Une fois au point d'arrêt, je vérifie successivement les deux ECU, la perte de tours est inférieure à 50 rpm, puis j'effectue les actions vitales classiques. Par manque d'habitude, je vais oublier de déverrouiller la commande du parachute de secours, je m'en apercevrai en vol, un peu tard. Notez que, sauf erreur de ma part, je n'ai pas trouvé mention de la procédure parachute dans le POH.

Alignement, avion lisse, car que je risquerais d'em-plafonner la VFE de 92 KIAS selon Denis. Une fois la manette en avant à 105 % de la puissance, l'avion accélère franchement, bien calé sur la ligne médiane

sur ses petites roues. Et, après environ 350 m au sol, à 65 KIAS, je tire sur le manche puisque l'empennage arrière n'est pas soufflé, l'avion décolle sans se faire prier, j'affiche 76 KIAS, la Vy pour obtenir le meilleur taux de montée et je lis 1100 ft/min sur le Garmin. Plutôt formidable si je me réfère à mes points de comparaison habituels...

Ensuite, nous filons plein nord vers Betschdorf où nous a donné rendez-vous Freddy Naegelly qui pilote le G1 et que je tiens à féliciter pour la qualité de son pilotage. Nous nous cherchons un peu, car je crois bien que nous sommes arrivés sur zone avant lui. Mais nous l'apercevons au CAS et, enfin, à vue. Je mets plus de temps que d'habitude à trouver mes marques tellement le 4S est rapide et fin et le G1 lent, malgré les efforts de Freddy pour passer le mur du son – 70 KIAS! « *Anticipe, anticipe!* » répète Denis car, même avec la poignée des gaz dans la poche, l'avion persiste à cavalier et je dois effectuer un 360 par la droite pour revenir tranquillement sur ma cible, comme jamais je ne l'ai fait auparavant, pour enfin commencer à travailler. Alors, avec les volets au premier cran, j'arrive à me placer correctement à 70 KIAS, à évoluer bien plus raisonnablement que le souhaite Jean-Michel qui adore que j'attaque son appareil photographique à grands coups de gaz et de manche. Ce ne sera pas pour cette fois, avec un avertisseur de décrochage qui sonne en quasi continu.

### Un avion bienveillant

En fait, comme Denis n'est pas inquiet, je finis par me sentir moi aussi en sécurité, comme la fois où Nicolas Chabbert, fin pilote et instructeur TBM en plus d'être l'homme lige de Daher, m'avait obligé à effectuer plein de manœuvres à basse altitude à 80 kt, ce qui m'avait paru impossible à réaliser après être arrivé sur zone à 250 kt. Là, même combat avec moi-même et j'ai pu alors apprécier l'homogénéité des commandes de vol, l'efficacité des ailerons, tous petits puisque les volets courent sur la quasi-totalité du bord de fuite. Surtout lorsque Freddy a entamé sa série de 360° par la gauche, ce qui m'a permis de gagner un peu de vitesse, la vitesse de décrochage augmentant avec l'inclinaison comme on le sait, et donc de me sentir plus inspiré puisque j'évoluais à l'extérieur de l'orbite que décrivait Freddy.

Une fois dégagé de la formation, les images dans la boîte – j'ai refusé le break de fin de séance de peur d'emplafonner la VFE, au grand dam de Jean-Michel toujours à l'affût de « LA » photo –, j'effectue quelques virages à grande inclinaison à la vitesse de manœuvre de 90 KIAS dans l'air laminaire du soir – mais où sont passées les turbulences promises? –, des virages bille centrée sans penser aux palonniers, sans aucune perte d'altitude, les petits ailerons s'avèrent efficaces, avec un passage en roulis mesuré à moins de 2 secondes de 45° d'inclinaison à gauche à 45° à droite.

Pour le fun, j'effectue ensuite une recherche de stabilité dynamique comme me l'a appris autrefois



ce cher Jacques Clostermann, pilote de Mirage III, puis de Boeing et d'Airbus, un spécialiste de la phugoïde qui aimait me faire frissonner un peu avec des avions qui semblaient lui échapper. Mais, pour celui-là, la stabilité est positive, le tangage s'arrête, l'avion est en ligne de vol après trois oscillations d'environ une dizaine de secondes

Cherchez l'erreur... La fenêtre arrière en trompe l'oeil pour affiner la silhouette de l'Evolution, bien sûr.

### Des performances remarquables

Puis, une fois stable à 4000 ft, je branche l'autopilote, pousse la manette des gaz jusqu'à afficher 95 % de la puissance. Pas besoin de trimer l'avion en lacet, le yaw damper s'en charge, l'avion en trajectoire parfaitement rectiligne et horizontale, j'observe la vitesse augmenter tranquillement jusqu'à 154 KTAS et note une consommation horaire de 40 litres. J'affiche ensuite 70 % de la puissance et j'obtiens alors 132 KTAS pour 24 l/h. Si l'on considère les 140 ch développés comme une puissance relativement faible, le rendement est remarquable, d'autant qu'on grattera quelques nœuds supplémentaires à une altitude autorisant un meilleur rendement à un moteur turbocompressé. Décidément, le Rotax 915 iS offre bien des avantages pour ceux qui veulent un moteur moderne et la possibilité de grimper là où le vent est favorable grâce au turbo.

Passons ensuite au vol lent. Bien, j'ai eu un bon aperçu des qualités de l'avion, mais il me reste à explorer le décrochage lisse, moteur réduit. C'est parti, rien à dire, l'avion décroche gentiment vers 61 KIAS après un léger buffeting annonciateur, et une perte d'altitude insignifiante, inférieure à 100 ft. Avec les volets 2 sortis, soit 30°, c'est une autre affaire: l'avion ralentit tranquillement, 50 KIAS... 49... 48... buffeting marqué, annonciateur d'ennuis à venir... 47... 46... 45... et l'aile droite décroche brutalement, l'horizon artificiel affiche une forte assiette à piquer et, en un quart de tour de manège, nous avons perdu 300 ft cette fois. Le résultat est assez surprenant et peut-être est-il dû à la forte charge alaire.



## MCR 4S Evolution

Moteur Rotax 915iS turbocompressé développant 141 ch jusqu'à 15 000 ft	
Tripale composite mt-propeller constant speed	
Nombre de places :	4
Longueur :	6,72 m
Envergure :	8,66 m
Masse à vide :	390 kg
MTOW :	820 kg
Carburant utilisable :	200 l
Range maxi :	1 450 Nm
Croisière à 75 % au FL125 :	160 KTAS
Vitesse de décrochage lisse :	92 km/h
Vitesse décrochage tout sorti :	46 KIAS
Décollage (passage des 15 m) :	500 m
Atterrissage :	350 m
Maximum permitted air speed :	170 KIAS

Pour nous assurer que nous n'avons pas laissé traîner une main ou une chaussure sur les commandes de vol, nous remontons à 4 000 ft et recommençons la même manœuvre et obtenons le même résultat. C'est à ce moment-là que j'aperçois la flamme qui indique le verrouillage du parachute balistique: quel idiot fais-je! Je décide alors qu'il est temps de filer vers l'aérodrome, d'autant que la nuit approche et que nous devons décoller pour Toussus. Je ne suis pas inquiet, car Emmanuel Davidson a eu tout le temps de préparer notre vol, mais ADP et les riverains sont sans pitié pour les retardataires: après 22 h 30, il faut aller se faire voir ailleurs, à Pontoise, par exemple, mais avec tout ce que cela implique comme logistique d'urgence et frais de taxi.

Manche en avant, plein gaz, avec un peu de vent dans le dos, je déboule comme un furieux sur Haguenau. « Eh, attention à ne pas survoler le stand de tir des militaires, on va se faire tirer dessus! », me jette Denis avant de me demander de ralentir: « Attention, tu vas te faire avoir encore une fois! » Sympa, l'ami... J'affiche alors 30 % à la puissance, j'attends longtemps effectivement, puis, une fois à 90 KIAS, je sors les volets 1 et je morpionne ma vitesse avec précision, ce qui est facile, reconnaissons-le, avec une telle avionique numérique. Une fois en finale, je sors mon second cran de volets, j'affiche 68 KIAS et je tiens mon plan à la manette des gaz. « Attention aux arbres et aux turbulences! » OK, Denis, bien vu! Quand ce dernier me le dit, je coupe les gaz tout en maintenant une assiette assez cabrée, l'avion plane quelques instants en effet de sol avant de se poser délicatement sur son train principal oléopneumatique. Kiss ! Mission accomplie dans les temps, merci les Amis!

### À quand la version certifiée ?

Le milieu de l'aviation générale est très conservateur, preuve en est le nombre de Cessna 150 et de Robin qui accusent maintenant un âge certain, mais qui volent toujours. Et c'est sans doute le manque de MCR 4S disponibles « prêts à voler » qui a freiné le succès de cet avion. Maintenant que les défauts de jeunesse sont réglés, on se trouve, avec l'Evolution, face à un appareil très séduisant : facile à loger dans les hangars les plus exigus, il offre un cockpit plus que spacieux où quatre gabarits sérieux peuvent cohabiter ; avec ses réservoirs imposants, il peut voyager loin et, surtout, très vite, confortablement et facilement grâce à un équipement moderne, comprenant l'avionique la plus récente, jusqu'à un pilote automatique équipé d'un yaw damper.

Comme on ne change pas avec l'âge et l'expérience, mon seul regret est qu'il ne soit pas encore certifié. Si, pour bien des aéroclubs et propriétaires, la version CNSK en kit peut être tentante, imaginez un MCR 4S certifié, livré neuf clé en mains à un prix abordable pour ceux qui rêvent de voyages lointains, un quadriplace performant utilisant un moteur capable de se passer complètement d'Avgas ? Le rêve. ✚

