

VOL moteur

MAGAZINE du PILOTE ULM

ESSAI MULTIAXES

SuperGuépard Club L'ULM À LA FRANÇAISE

MONDIAL DE L'ULM À BLOIS

Avant-première + programme détachable

SÉCURITÉ

Prévol et actions vitales

TECHNIQUE

Les bons réglages pour décoller
et atterrir (très) court



CHAMPIONNAT ULM
Récit d'une concurrente



RÉTRO-MULTIAXES
Retour aux sources !

OPEN DE FRANCE STOL
Décollé + posé : 21 m !

J'IRAI POSER CHEZ VOUS
À Roanne-Mably,
en Auvergne-Rhône-Alpes

L 14137 - 438 - F : 7,70 € - RD



n° 438 > août 2022 > 7,70 €
BEL, LUX, DOM, PORT. CONT. : 8,70 € • CAN : 13,50 \$
TOM : 1 260 XPF



VIVE L'ULM À LA FRANÇAISE !

Y-a-t-il une exception française en matière d'ULM ? À l'évidence, oui. C'est même inscrit dans le marbre depuis la dernière évolution réglementaire, en 2019, par laquelle notre pays a décidé de limiter la masse des ULM à 500 kg contre 450 kg auparavant (pour les multiaxes biplaces, avec un bonus de 25 kg s'il y a un parachute), alors que nos voisins européens passaient de leur côté à 600 kg. J'ai déjà évoqué cette question ici, en regrettant parfois un peu que nous ayons choisi de faire bande à part. La visite du salon AERO, en avril dernier (voir Vol Moteur n° 436), a infléchi mon point de vue. On y a vu, à la faveur de cette tolérance accrue, une débauche d'équipements et de moteurs sans cesse plus lourds et plus complexes débarquer sur les machines, qui n'ont plus d'ultralégères que leur appellation officielle. Entretenir soi-même ces concentrés de technologie relève de l'utopie, et les poser sur de petites pistes sommaires reviendrait à emprunter un chemin forestier avec une Ferrari.

Le SuperGuépard Club, dont vous pouvez lire le compte-rendu d'essai dans ce numéro, donne l'exemple d'une autre voie. Sur cette production typiquement française, issue d'un constructeur attaché aux valeurs fondamentales de l'ULM, l'augmentation de masse est presque entièrement convertie en charge utile : on peut enfin s'installer à deux à bord et faire le plein d'essence, sans dépasser la masse maximale réglementaire, comme on le faisait souvent auparavant... (chut, tout le monde le sait mais il ne faut pas le dire !). La preuve est faite, 50 kg de plus permettent de sortir du dilemme dans lequel nous enfermais la précédente limite, 150 kg servent surtout à transformer les ULM en petits avions qui ne veulent pas dire leur nom.

Autre exception française, le Mondial de l'ULM, un salon exclusivement consacré aux ultralégers : il n'y en a nulle part ailleurs en Europe (ni même dans le monde, à ma connaissance, mais les différences de réglementation rendent cette considération un peu théorique). On pouvait craindre que le découplage par rapport à nos voisins se traduise par une raréfaction de l'offre sur le marché français. Au vu des exposants qui ont réservé un stand sur le salon, je suis plutôt optimiste. La production de nos constructeurs hexagonaux ne semble pas en berne, et nombre de fabricants étrangers ont su faire l'effort nécessaire pour se plier à notre règle, au moins sur certains modèles. Cette année encore à Blois on devrait pouvoir le constater : 525 kg, c'est bien assez. Plus, ce serait mieux, se disent sans doute certains, lorgnant avec envie sur des nouveautés dont ils doivent se priver. Pour les raisons évoquées ici, je pense personnellement que plus, ce serait trop. Bon vols !



Thierry Gérard