

Classe 6, ça décolle !



Dimitri Delemarle
dimitri@flying-pages.com

Au dernier salon de Blois, à l'issue du colloque sur le devenir de la classe 6, de nombreuses précisions ont pu clairement voir le jour. Comme vous le savez maintenant, la FFPLUM est engagée, aux côtés des autorités de tutelle, et plus particulièrement de la DGAC, ainsi que de l'UFH (Union Française de l'Hélicoptère) et de la FFG (Fédération Française de Giravation), pour mettre en place une réglementation relative à la création d'une classe 6 «ULM Hélico».

La période probatoire de trois ans initialement prévue a été écartée. C'est donc une phase expérimentale de six mois, à compter de la mi-octobre, qui a été retenue.

L'étape d'expérimentation de trois ans était proposée dans la perspective d'un arrêté prenant effet immédiatement et révisable à l'issue en fonction de l'expérience. La solution finale des six mois permet certainement de gagner un temps précieux et de se fixer une date butoir. Cette durée serait évidemment un peu extensible s'il le fallait.

Durant les six prochains mois, quatre instructeurs à double casquette ULM et hélicoptère formeront 10 pilotes, tous membres de la FFPLUM.

Le protocole venant tout juste d'être signé avec la DGAC, la FFPLUM expérimente maintenant la formation de ces élèves à l'hélico ULM. Sept hommes et trois femmes de tous horizons, de tous âges, aussi bien des ab-initio que des personnes ayant déjà une expérience aéronautique constituent le panel varié de cette expérimentation.

Des laissez-passer, pour les machines et pour les instructeurs, seront émis pour que ces derniers puissent délivrer en fin de stage une attestation de compétence qui sera transformée par la suite en brevet de classe 6 dès celle-ci existante. Un bilan sera tiré à la fin de cette période. Cela mettra en exergue les différents points de la formation pour alors obtenir une procédure, une méthode et des outils pédagogiques. «*Ça se passe très bien depuis 15 ans en Italie et à la FFPLUM, la confiance règne*» insiste Dominique Méreuze rencontré au dernier Salon Icare à Saint-Hilaire-du-Touvet.

«*L'autre surprise provient de l'enquête menée par la FFPLUM. Souvenez-vous cet été, la fédé avait lancé un grand questionnaire sur l'hélico-ULM pour lequel elle a recueilli près de 600 réponses. Un énorme potentiel de pilotes est très intéressé par la formation hélico. La classe 6 n'est donc pas d'une niche uniquement dédiée à quelques riches pilotes, elle intéresse un grand nombre d'entre nous !*»

Concernant les motorisations, les turbines ne sont pas exclues contrairement à ce que croient encore certains sur la foi d'une interprétation erronée de la réglementation ULM actuelle qui exclut la propulsion par réaction et non pas les turbopropulseurs.

Les limitations de puissance ont été clairement définies : 130 ch.

Pour ce qui est d'une turbine, cela ne posera pas de problèmes majeurs, celle-ci se brident assez facilement. Côté machines, et à condition qu'elles répondent à la réglementation ULM en vigueur, deux modèles seront de la partie : le Fama Kiss 209M qui sera mis à disposition par le distributeur français et un Kompress actuellement en cours de montage. Voilà donc la classe 6 au

décollage. Le travail est encore important et rien n'est figé. Passée cette période expérimentale de six mois, nous y verrons un peu plus clair et serons fixés sur son devenir.

«*Dès le début, la FFPLUM désirait une classe 6 «ULM Hélico» qui répondrait strictement aux critères de base qui prévalent pour les autres classes ULM en France, et bien entendu à ceux définis par l'Annexe II du règlement européen 216/2008. La question des QT est définitivement enterrée. Pas de qualification de type, le brevet permettant aux pilotes brevetés d'obtenir d'emblée la compétence et l'autorisation de piloter d'autres types d'hélicoptère ULM.*» précise Dominique Méreuze.

N'oublions pas que, même si cette nouvelle classe 6 permettra à coup sûr la démocratisation de cette pratique, l'hélico est et restera une machine chère. L'ULM proposera avec cette nouvelle catégorie une richesse de pratiques hétéroclites : du paramoteur à l'hélico ! A chacun son loisir selon ses envies... et ses moyens.

Pour son apprentissage, sa légèreté ne sera pas, à mon sens, un frein. Pour ceux ayant déjà piloté un R22 ou un Bell 47, un Kompress leur paraîtra par exemple sans commune mesure, beaucoup plus aisé et facile. La « légèreté » relative d'un hélico ULM ne le rend pas plus délicat. Ne confondons pas inertie rotor et poids de l'appareil. La seule véritable difficulté de pilotage par rapport aux trois axes tient seulement à la gestion d'une quatrième commande, le collectif, et à ses interactions avec les autres. Cela donne un apprentissage plus ou moins

long. N'imaginons pas piloter un hélico en 10 heures de cours ! Si le tronc commun ULM est également de mise pour l'hélico, le cursus de formation sera évidemment adapté, comme l'est celui pour le paramoteur, le pendulaire, l'autogire ...

En conclusion, la classe 6, comme les autres classes par le passé est une réelle avancée. Elle dopera certainement le milieu de l'aviation ultra-légère. À voir évoluer à Blois le Fama dans un silence saisissant, la révolution est déjà en marche, il ne manque plus que le cadre législatif pour la voir se développer. L'hélico ULM s'il débouche, et il débouchera à coup sûr, apportera une bouffée d'oxygène et relancera l'innovation technologique dans ce secteur et permettra la démocratisation et l'accès à ce type de

machine. Aujourd'hui, l'ULM a relégué l'aviation des aéro-clubs à la «préhistoire». Son développement, l'initiative des constructeurs, la recherche des nouveaux matériaux comme le carbone et les composites ont permis une extension de nos pratiques.

Léger, performant, sobre et demain électrique, l'ULM est un appareil moderne, qu'il soit pendulaire, trois axes et maintenant hélico. Le cadre réglementaire de l'ULM laisse une grande part à l'imagination, à la responsabilité, à la recherche et à l'audace. Ce sont les maîtres mots du développement. Toutes ces techniques modernes influent même sur le reste de l'aviation générale. L'hélico ULM fera de même, dopant le secteur de la voile tournante. Le Kompress et aujourd'hui le Fama en sont les exemples parfaits. Certains esprits grincheux ou réfractaires parmi les pilotes et même certains de nos confrères du milieu levant leur bouclier contestataire et protectionniste peuvent maintenant revoir leur avis. La classe 6 ne sera certainement pas la classe de trop !

Vos réactions : redaction@flying-pages.com

Dimitri Delemarle

