

# VOL MOTEUR N° 392

Octobre 2018



## VISITE DE BLOIS: MOINS DE 15 MINUTES!

Après 37 ans de travail au rassemblement ULM de Blois, j'ai décidé de faire pour la 30<sup>ème</sup> édition. J'explique un peu, car d'ailleurs pourrais-je penser que c'est l'effet d'une familiarité trop coupable tardive. Donc, conformément à la règle, j'avais soigneusement rempli une demande de « site » pour accéder au rassemblement par les airs. Cette demande devait préciser, non seulement l'identification de l'appareil et le nom du pilote, mais également les numéros d'assurance, de brevet, de carte d'identification et de LSA.

La dernière étape était bien sûr, mais quelle ne fut pas ma surprise en présentant mon « site » à l'arrivé, qu'il était y ajoutait des brevets et présenter les mêmes papiers que ceux demandés pour obtenir le permis de conduire.

Bien entendu, pas moyen de connaître les personnes de l'équipe de l'arrivée de leurs exigences, investies d'un petit pouvoir par l'organisation, elles se sont fait une joie de me rebouter. Rapprochez au passage qu'elles ne disposaient d'aucune autorité de police, car seule cette dernière est habilitée à effectuer ce genre de contrôle.

Devant une telle attitude bureaucratique, je confesse avoir fait tacter les pilotes et décideur de reporter en soi comme à Blois venu.

On reprocherait que je n'aie pas eu à me plier aux règles de l'organisation qui a sûrement de bonnes raisons de vouloir plus blanc que blanc. Hélas, un mois auparavant j'avais rejoint le rassemblement européen du RGA à Brno en République tchèque sans aucune exigence autre que celle de respecter les consignes publiées par l'arrêté aérien. Or, la même demande, au mois d'août, j'avais obtenu un rendez-vous pour accéder à la Porte de Prochotobolov en vedant seulement mon nom et l'identification de mon appareil.

Ainsi, ce qui valait pour des manifestations majeures de l'aviation de loisir ne suffisait pas pour l'ULM. C'est-à-dire une réponse au comportement « gauchiste » de leurs pilotes ou plus simplement l'effet de l'air du temps qui veut faire croire que toujours plus de contrôle assure plus de sécurité même si c'est au dépens des droits du citoyen.

J'espère au moins que le rassemblement fut une réussite pour les visiteurs et les exposants, mais je crains fort que des profanes bureaucratiques pensent que celles imposées à l'aviation générale ne finissent par passer ou qu'elles existent encore à la « libération » de l'ULM. Bonne nuit.

*Philippe Tisserand, retraité et ancien redacteur en chef de la revue Vol Moteur*

Dans la rubrique des ULM légers, le Skyline tient toujours la dragée haute à de nombreux concurrents. Construit autour d'une aile bois entoilée, la masse à vide est imbattable, autour de 280 kg, pour une machine performante, biplace et confortable. Le tarif débute à moins de 80000 euros TTC en 80 ch. L'importateur Gray Light Aviation rajoute en plus à son catalogue les appareils Duxor ([www.gray-light-aviation.com](http://www.gray-light-aviation.com)). Chez ATA ([www.aeroprakt-by-pelletier.com](http://www.aeroprakt-by-pelletier.com)), l'AZSL2 est une sorte de Jeep volante en construction métallique avec des ailes entoilées Duxor EV3 1500. Cet ULM permet de se poser presque partout avec un train rouliblé et une vitesse d'approche faible. Son tarif débute à 80000 euros TTC pour un prêt à voler. Si vous en voulez encore plus, l'AZSL2 vous offre 10 heures d'autonomie, une vitesse de croisière augmentée autour de 200 km/h et vous propose une meilleure finition. Le tarif est d'environ 80000 euros TTC clés en main. Si vous aimez le vintage, les stands incontournables sont ceux d'Alro Kit Service et Ultralight Concept. Le marché ULM permet ce genre de machines pour se faire plaisir avec un look et un pilotage chevronés au vent. Commencez par le 511-4182, hélicoptère du Stampac à l'achetez 1, que nous avons présenté dans un précédent Vol Moteur (n°387). Cet ULM est une grande réussite avec un look à couper le souffle pour des vols incroyables ([www.ultralight-concept.be](http://www.ultralight-concept.be)). Le tarif y participe autour de 3 kils et un prêt à voler s'échelonne de 44000 à 49000 euros pour les kits et 95000 euros pour le prêt à voler. L'autre spécialiste est Alro Kit Service et son magnifique Kiochit biplace lui a été proposé en lot de matières, kit 50 %, 80%, ou prêt à voler pour 80000 euros. Les impressions sont au choix, Rose 912 UL/US, US, Power, Verner 746/81. Sur ce stand, on pouvait admirer et, je passe mes mots, le poli monoplace Mote 8R1 parasol motorisé par un Verner 3 cylindres. Un rigol des yeux d'ailleurs que le tarif reste abordable avec un kit de bases à 9500 euros TTC et un prêt à voler à 35000 euros ([www.sensiblerivote.fr](http://www.sensiblerivote.fr)).

Si vous aimez le vol en montagne, la machine ultime est certainement la dernière version du G1. Ce STOL métallique produit en France à Gap n'en finit pas de connaître des succès commerciaux. Avec ses ailes repliables et sa cabine de survie constituée de tubes carrés en acier (25 CD 4S) soudé sous argon, Le G1 a plus d'un tour dans son sac. À découvrir en essai complet dans Vol Moteur n°384 ([www.g1aviation.com](http://www.g1aviation.com)).



Si vous aimez le vol en montagne, la machine ultime est certainement la dernière version du G1. Ce STOL métallique produit en France à Gap n'en finit pas de connaître des succès commerciaux. Avec ses ailes repliables et sa cabine de survie constituée de tubes carrés en acier (25 CD 4S) soudé sous argon, Le G1 a plus d'un tour dans son sac. À découvrir en essai complet dans Vol Moteur n°384 ([www.g1aviation.com](http://www.g1aviation.com)).

