



Germain
Chambost



Aéro-Club en Sarthe

Symbole de liberté...

Photos :
Aéro-Club en Sarthe
Rolland Chevallier
sauf mention contraire

PRÈS DE BEAUMONT-SUR-SARTHE, RETOUR AUX SOURCES DE L'AVIATION DES ORIGINES...

Vu du ciel, l'endroit évoque les anciens champs d'aviation du début des « drôles de machines ». Comme un retour aux sources pour qui rêve de l'époque bénie des fous volants qui pouvaient donner libre cours à leur engouement, sans contraintes. En pleine campagne, deux rangées de balises blanches délimitent la piste de 400 m de long, orientée 09-27, au milieu des cultures et des pâtures, avec à son extrémité une manche à air, un hangar, un bâtiment-vie. Labellisé FFPLUM, affilié à la FFA, l'Aéro-club Passion Liberté (120 € de cotisation annuelle) d'Assé-le-Riboul, à 3 km de Beaumont-sur-Sarthe, ne craint pas d'offrir son site aux fanas d'ULM, en illustration de son titre qui s'affiche sans pudeur excessive. Le nom même du lieu, Assé-le-Riboul, s'inspire des restes d'un passé de seigneurs et de manants, de croisés de Terre Sainte et de révolutionnaires, de transmissions

de patrimoine et de règlements de compte, comme en des dizaines d'endroits semblables en notre douce France. Tout un symbole. Comment ne pas s'en réjouir et en profiter ?

UN HOMME DE PASSION

On ne s'étonnera pas d'apprendre que cet endroit-là doit beaucoup à un homme de passion qui en a fait la concrétisation de son goût pour la chose volante. La cheville ouvrière de Passion-Liberté, c'est lui. Rolland Chevallier a connu nombre d'engins volants dans sa vie : avion, hélicoptère, planeur, la voltige et la montagne, avant de se fixer sur l'ULM. C'était il y a moins d'une quinzaine d'années. Il avait la cinquantaine, l'âge où l'on opte souvent pour les grandes décisions. Un peu de temps encore et il poursuit sur cette voie-là en devenant instructeur, en 2006, et pour cela suit le stage ad hoc sur la base ULM Saint-Exupéry de Mont-

pezat d'Agenais, en Lot-et-Garonne. Celle qui revendique d'être la plus grande d'Europe dans sa catégorie. Ou se targue avec humour d'apprécier l'implantation au pays du pruneau (d'Agen), car ce fruit délicat n'apprécie guère le trop grand vent ! Comme l'ULM...

Depuis, Rolland Chevallier le retraité de l'assurance a formé plus d'une centaine d'élèves. Soit des pratiquants vol moteur reconvertis à l'ULM trois axes, soit des débutants, de vrais ab initio, appliquant avec rigueur le programme de formation préconisé par la FFPLUM. Pour la formation avion, il s'est adjoint les compétences d'un FI/FE, ancien pilote de chasse de l'armée de l'air. L'écolage ULM se fait à partir d'Assé, mais on fréquente aussi les aérodromes voisins, entre autres Alençon et Le Mans. L'association réunit aujourd'hui vingt-trois membres, sous la houlette du président en exercice, Jean-Louis Epron. Un ancien banquier. La flotte, très homogène, comprend dix machines, 9 en version ULM (trois membres sont propriétaires de leur aéronef), une en version avion.

Car Rolland, lui, n'était point homme à rester les deux semelles calées sur les pédales du palonnier sans mettre moteur en route. Ou au pied de l'aéronef qui l'attend derrière ouverte. Répondant aux invites de ses amis, élèves et solliciteurs, il décide un beau jour, en 2008, d'importer lui-même en France la machine qui satisfera les besoins et desiderata de son petit monde. Sans refréner sa

Un aéro-club
à la campagne...





© Aviation et Pilotage

volubilité, il raconte sa recherche en Europe, avec les accents d'un pèlerin de Compostelle sur les chemins de la béatitude. Il aurait ainsi tâté de plus de trente aéronefs ultra-légers motorisés chez les divers constructeurs auxquels il a rendu visite. Son choix se portant en définitive sur le Viper de la société Tomark, en Slovaquie. Une entreprise familiale, dont l'activité aéronautique s'est concrétisée par la réalisation du Viper, inspiré du Pottier P180 pour la cellule. Voilà donc Rolland Chevallier importateur, représentant de Tomark en France. Du Viper. Une machine déjà vendue à quelque 110 exemplaires de par le monde, dont dix en France. Le constructeur slovaque travaillant actuellement sur une version militaire destinée à la formation des pilotes en uniforme.

UN « VRAI » AVION...

Le Viper ULM a en effet été décliné en version avion CS-LSA (*Light Sport Aircraft*), qui a reçu l'agrément de l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne). La masse maxi-

mum au décollage, de 472,5 kg, est passée à 600 kg, l'empattement des jambes du train d'atterrissage principal a été augmenté, les commandes de vol ont été « durcies », à la demande des autorités européennes. Tel quel, et pour l'avoir eu entre les mains durant une quarantaine de minutes bloc-bloc, par temps clément mais venteux et fort turbulent, ne serait-ce qu'à cause d'un vent trois-quarts gauche sur la piste, on

peut dire que la machine est agréable et même jouissive. L'instructeur y trouve aussi son compte car elle permet un bon enseignement de la coordination roulis-lacet, sans l'excès de facilité que l'on peut parfois reprocher à ce genre d'aéronef, trop stable. En termes clairs, la bille « bouge », quand ça « turbule », et le pilote débutant aura peut-être tendance à vouloir tenter de la maintenir à tout prix au centre en

Un vrai avion de loisir et de plaisir.



Le Skyper GT-9, autre production de la société Tomark. L'actuel version ULM sera bientôt omologuée en version CS-LSA.

Le Viper, résolument moderne.



permanence, lorsqu'elle se balade. Alors qu'il convient de composer avec les éléments de vol, de s'en accommoder, sans chercher à dominer l'avion. Bon apprentissage. Idem pour le réglage des trims électriques de profondeur et d'ailerons disposés sur la tête du manche, lorsque l'on évolue à différents régimes et puissances. Trim de profondeur bien utile quand on entend afficher et maintenir des paramètres précis, par exemple en finale par

vent fort trois quarts avant ! Auparavant, verrière largement ouverte vers l'arrière, l'installation à bord du Viper fut aisée. Le verrouillage de la verrière s'effectue par deux leviers situés de chaque côté du cockpit. A bien surveiller, si l'on ne veut pas connaître les désagréments d'une verrière qui s'entrouvre en vol, comme cela paraît se produire assez fréquemment sur tel ou tel type d'aéronef léger moderne de ce genre. Après démarrage du moteur

et mise sous tension des écrans gauche et droite Skyview, on oublie l'aspect des « anciens » tableaux de bord à instruments électromécaniques, pour constater que la lecture des informations regroupées sur les écrans du tableau « numérique », assorties d'alarmes sonores, marque vraiment le passage à une autre sorte d'avion. On change d'époque et de philosophie. Ce qui – point de vue tout personnel – conforte le sentiment de l'instructeur qui instruit des élèves destinés au pilotage des appareils dits modernes, élèves auxquels on serine que lorsque les automatismes font défaut en vol, il convient d'appliquer la consigne « *Back to basic* », comme décrit dans un autre article de la revue sous la signature d'un expert en la matière, Robert Galan (voir page 38). Le Viper LSA se révèle effectivement parfait pour enseigner le basique, au meilleur sens du terme, tout en se familiarisant avec ce cockpit nouveau. Ne serait-ce que pour cela, la visite à Assé-le-Riboul valait le déplacement en pays Sarthois... ■

Le Rotax : 100 ch
à 5 800
tour/minute.

