

Davantage de liberté pour les pilotes propriétaires de motoplaneurs RF...

03-11-2011

Tous les membres du CFI partagent le sentiment que leur chère activité aéronautique doit demeurer un loisir et ne pas devenir un champ de contraintes administratives. René Fournier s'en est souvent fait l'écho ! Paradoxalement, au milieu des textes abondants que l'Agence Européenne met en place, on découvre petit à petit un espace de liberté ressemblant à celui que nous envions à nos amis des ULM. L'EASA nous accorde la liberté dont nous rêvions, celle d'être pleinement responsables du suivi et de l'exploitation de nos machines. Elle réduit notre dépendance envers certains fournisseurs trop exclusifs dont nous nous sommes si souvent plaints dans le passé. Elle a développé la notion d'appareils simples à laquelle nos rustiques RF correspondent très bien. Tout cela tombe à pic au moment où certains de nos fournisseurs historiques comme Rectimo ou Limbach, par exemple, nous abandonnent...

Toutefois, pour profiter de ces degrés de liberté, chacun d'entre nous devra accepter d'investir quelques heures pour comprendre et assimiler la logique de l'EASA et son jargon si caractéristique. Le Bureau du CFI est plongé pour être capable d'aider chaque membre à profiter au mieux des opportunités offertes. Ces éditos mensuels sur le site du CFI ont été créés dans ce but. Une partie de notre AG le 28 janvier 2012 y sera également consacrée.

Les règles de maintenance offrent sans conteste, le plus grand nombre de possibilités nouvelles. Pouvoir supprimer la GV qui est une notion franco-française inventée par Veritas dans les années 50, pouvoir passer les instruments au banc seulement lorsqu'ils présentent un défaut ou une panne, pouvoir faire la RG moteur avec des pièces VW, tous ces exemples illustrent les nouvelles possibilités amenées par l'EASA, en particulier pour les motoplaneurs.

Comment passer de ces bonnes idées exprimées par l'EASA à la mise en pratique sur nos machines ? La DGAC et l'OSAC Central nous ont donné la clé. Puisque René Fournier est porteur de la navigabilité de nos machines, il lui appartient d'intégrer les évolutions proposées par l'EASA dans les Manuels de Maintenance des RF qu'il modernisera pour la circonstance. Chacun pourra alors intégrer ces informations pratiques dans le Programme d'Entretien personnalisé de sa machine, et les mettre en application pour la maintenance de celle-ci.

Dans cette dynamique nouvelle, René Fournier a conduit le 24 Octobre une délégation composée de Jean Michel Daubagna, de Jean Marc Czyzewski et de votre serviteur, dont l'objectif était de présenter à l'OSAC Central une version modernisée du Manuel de Maintenance des RF3 / RF4. La délégation a été reçue par Mr Romain Hornung, le patron de l'OSAC Central et par Mr Jean Marie Klinka de la DGAC. Dans un appréciable esprit de collaboration, ils ont formulé les remarques et suggestions sur le Manuel de Maintenance modernisé qui leur était présenté. Ce travail d'intégration des nouveautés de l'EASA avait été préalablement réalisé par René Fournier assisté des membres du CFI ci-dessus, eux-mêmes épaulés par un Comité de relecture constitué de membres du CFI disposant d'une expertise technique sur le RF3 / RF4. En tant que pilotes et propriétaires de leurs RF, les membres du Club rassemblent une expérience significative sur la maintenance de cette famille d'appareils car plus de 40 % d'entre nous sommes titulaires de la LNMA ou de la Part 66. La mutualisation de cette expertise au profit des membres un peu moins « techniciens » du Club, constitue le premier objectif du CFI. Le nouveau Manuel de Maintenance RF3 / RF4 définitif sera mis gratuitement à la disposition de tous les membres du CFI concernés par René Fournier via un Bulletin Service dédié. Il sera accompagné d'un Programme d'Entretien type dont vous ou votre atelier, n'aurez plus qu'à réaliser la personnalisation à votre appareil puis à la faire enregistrer lors de votre prochain renouvellement de CDN par exemple. M LEBLANC, JM CZYZEWSKI, R HORNUNG, R FOURNIER, JM KLINKA et JM DAUBAGNA.

Pourquoi commencer par les RF3 / RF4 ? Cette priorité a été retenue car l'arrêt de l'activité RG des moteurs VW qui équipent les RF3 et les RF4 chez Rectimo, est déjà assez ancien. Heureusement, la production de pièces VW est toujours de bon niveau, mais l'urgence pour les moteurs Rectimo est importante ! Attention, cette dérogation spéciale de l'EASA ne s'applique qu'aux motoplaneurs certifiés et ne marche pas pour les avions. Il faut donc que nos motoplaneurs RF3 et RF4 soient reconnus comme motoplaneurs. A cela deux conditions : qu'ils soient classés comme ELA1 CS22 par l'EASA, et qu'en France, ils soient immatriculés en Fox Charly. La première condition est déjà remplie, la seconde dépend de la décision de chaque propriétaire, voir notre dernier édit d'octobre.

Et pour les moteurs VW de chez Limbach alors ? La solution trouvée pour permettre aux RF3 / RF4 de continuer à voler en dépit de l'arrêt de Rectimo, devra être rapidement appliquée aux motoplaneurs RF équipés de moteur Limbach et/ou d'hélice Hoffmann. C'est pourquoi notre vaillante équipe s'attaquera aux Manuels de Maintenance des biplaces début 2012, pour les RF5, les RF9, les RF10 et les Ximango. Je tiens à remercier Jean Marc, Jean Michel et René ainsi que les membres du Comité de relecture au nom de tout le Club pour leur contribution à ce très gros travail qui rappelle par certains côtés la digitalisation des plans des RF en 2009.

Michel Leblanc
Président du CFI
Novembre 2011