Bonjour à tous,

Je suis, comme vous, passionné d'ULM depuis longtemps, et je vis de ce merveilleux loisir !

Je me permets de vous solliciter car je voudrais sauvegarder nos acquis et ne pas voir partir l'ULM vers une forme de LSA plus ou moins certifiée ; et également conserver ma société et mon boulot !

Les moteurs 2 temps et 912 Rotax ont permis à l'ULM l'essor qu'on lui connaît.

Pourtant, c'est vers une mort lente que nous conduit Rotax à présent.

Les 20 dernières années de développement de Rotax n'ont pas concerné des moteurs 4 temps remplaçant les anciens 447/503/582, ni des systèmes d'échappement plus silencieux, mais des moteurs haut de gamme, lourds, complexes et très coûteux.

Au dernier salon AERO, il n'y avait que des machines classe 3, 4 et 6 avec des 912is ou 915is, très sophistiquées et impossible à être entretenus par leur propriétaire.

Rotax est le fabricant leader avec 95 % du marché mondial des moteurs d'avions et ULM de moins de 150 ch.

Ce monopole est à la fois coûteux (de part le principe même du monopole), et dangereux pour les utilisateurs au niveau réglementaire, compte tenu des exigences techniques demandées par ce fabricant.

En effet, alors que la définition officielle de l'ULM est : ''*une machine de conception simple pouvant être facilement entretenue par son propriétaire*'', Rotax :
- exige un réparateur agrée par Rotax,
- exige des pièces d'origine (alors que c'est un moteur non certifié et qu'il existe de nombreuses pièces de qualité techniquement équivalente en Europe),
- refuse de donner les documentations techniques nécessaires à la rénovation (overhaul manual) aux autres professionnels.

De même, certaines recommandations ou obligations d'entretien ne correspondent à aucune logique autre que financière :
- l'échéance calendaire de 10 à 15 ans des 4 temps 912, non justifiable techniquement vu que ces moteurs à carter sec sont étanches et plein d'huile les protégeant de la corrosion, et alors que les 2 temps 582-503 en sont dispensés,
- les pièces à changer impérativement en limites calendaires ou horaires tels que charbons de démarreur, arbre à came, soupapes d'échappement... peuvent être vérifiées facilement et ne présentent aucun risque à être réutilisées.

Le manuel d'entretien Rotax, tel qu'il est réalisé, n'est donc pas du tout en accord avec les principes de base ULM, et celui ci doit donc être impérativement modifié.

La FFPLUM, voire l'EMF (European Microlight Federation), doivent exiger cela de Rotax rapidement.

Si rien n'est fait, une jurisprudence liée à des accidents suite à panne moteur (ce qui ne devrait jamais arriver en ULM, la panne moteur faisant partie de son domaine de vol) obligera bientôt tous les propriétaires de moteurs Rotax à faire entretenir leur mécanique chez le représentant exclusif avec les pièces Rotax exclusivement, rendant le coût d'exploitation des moteurs exorbitant et donc entraînant un déclin rapide du monde ULM.

L'EMF (ou la FFPLUM *a minima*) doit donc imposer à Rotax un manuel d'entretien-overhaul accessible à tous, sans mécanicien agréé Rotax, et en conformité avec la réglementation ULM (machine simple pouvant etc.).

D'autre part, les pièces peuvent être d'origine ou équivalentes et cela doit être précisé dans ce manuel. Ainsi, toute pièce conforme en métrologie doit toujours pouvoir être utilisée.

En revanche, il est clair que le professionnel qui veut faire des travaux sur moteur doit détenir *a minima* un C.A.P. de mécanicien.

Le manuel Rotax ULM doit être en conformité avec les règles ULM ; il en va de notre avenir... et de notre portefeuille !

Qu'en pensez vous ?

A bientôt

Claude Kieger
Gérant de Loravia, motoriste depuis plus de 30 ans, ayant représenté les marques Rotax - Hirth - Limbach - Simonini (et à présent Zongshen par Air K Motors).