

Christophe Robin

Le mois dernier, il prenait la parole pour justifier les bienfaits techniques de la réglementation ULM française. Pour ceux qui ne connaissent pas encore ce concepteur de talent, voici l'occasion de le découvrir grâce à une interview réalisée par notre rédacteur Ghislain Fournier.



Christophe Robin est ci-dessous aux commandes de la version MCR UL classique. Derrière, on découvre le nouveau modèle à train oléopneumatique plus destiné au tout-terrain.

Chez les Robin, l'aéronautique semble se transmettre génétiquement. Après un parcours scolaire sans faute, Christophe Robin entreprend de concrétiser ses rêves, lui permettant aujourd'hui de les partager avec d'autres passionnés. Avec ce jeune chef d'entreprise de 37 ans, nous naviguons dans les hautes sphères du monde de l'ULM, plus communément appelé "haut de gamme" ! Fervent défenseur de la perfection, ses avions répondent aux exigences les plus strictes. Ses petits bijoux ont donné une nouvelle orientation au monde ULM, le projetant dans le troisième millénaire. Par leurs performances époustouflantes, l'arrivée de telles machines n'est pas sans provoquer quelques remous dans le petit monde de l'ultra-léger et repose à chacun la question existentielle : d'où venons-nous ? Qui sommes-nous ? Où allons-nous ?

Ghislain Fournier Commençons par l'historique de la famille Robin !

Christophe Robin Très rapidement ! Mon père a créé la société Pierre Robin en 1957, alors qu'il était chef-pilote à l'aéro-club de la Côte d'Or à Dijon.

Tout naturellement, il s'est installé à ce même endroit où, au fil du temps, il n'a cessé de faire croître son entreprise avant de la revendre en 1987 à un groupe financier, afin de prendre sa retraite.



J'aimerais que tu nous rappelles ce que les avions "Robin" ont en commun avec le "Jodel" ?

Mon père, qui n'était pas ingénieur mais menuisier de formation avant de devenir pilote professionnel et chef-pilote en aéro-club, s'est associé avec Jean Delemontez qui, à l'époque à Beaune, commençait à construire ses "Jodel" (association du nom de son partenaire Edouard Joly au sien).

Ensemble, ils ont entrepris de modifier un biplace "D112" en triplace. Jean Delemontez avait effectué les calculs pour la réalisation de cet avion, d'où la désignation "DR" de l'ensemble de la gamme des avions en bois "Robin".

Tu n'as plus aucun lien avec les "DR" de ton papa ?

Plus du tout. Ils existent toujours et sont construits par "Apex" qui n'a strictement rien à voir avec "Dyn'Aero" !

Que gardes-tu de ton enfance, entouré d'avions ?

J'ai, effectivement, baigné dans ce milieu depuis ma naissance, notre habitation se situant à 100 mètres des ateliers de fabrication. Petit, il

me paraissait tout à fait normal de se déplacer en avion de tourisme. Ce n'est que lorsque nous prenions la voiture que je trouvais qu'il se passait quelque chose de pas très logique ! Je reconnais avoir été extrêmement privilégié à ce niveau. De plus, j'adorais aller demander des conseils dans les ateliers auprès des personnes qui y travaillaient, afin de réaliser mes bricolages en tous genres, tels les boomerangs qui ont occupé une partie de mon enfance !

En 1987, année où mon père a eu l'opportunité de vendre sa société, j'ai intégré, à Toulouse, l'ENSICA (Ecole Nationale Supérieure d'Ingénieur de Constructions Aéronautiques), l'une des deux écoles de conception aéronautique en France. J'y suis resté trois ans avant d'effectuer mon année militaire en tant que professeur dans l'autre école de conception aéronautique, l'ENSAE (Ecole Nationale Supérieure d'Aéronautique et d'Espace).

Quand l'idée t'est-elle venue de concevoir ton propre avion ?

Durant ces quatre années d'études qui se sont achevées mi-1992, j'ai profité du matériel qui était à ma disposition ! Pour situer les choses, l'ENSICA se trouve dans le centre d'essais aéronautiques de Toulouse. L'Etat dispose de moyens d'essais et de constructions d'avions absolument fabuleux.

Nous avions tout à notre disposition : bancs d'essais statiques, soufflerie ; le tout gratuitement puisqu'intégré à l'école ! Il en était de même pour la conception assistée par ordinateur ainsi que les calculs de structure. J'ai ainsi pu mettre à profit ces années pour travailler sur plusieurs projets dans le domaine de l'aviation légère et, en particulier, dans la voltige aérienne que je pratiquais à l'époque à l'aéro-club de Franche-Comté.

As-tu été poussé par ton père dans cette orientation professionnelle ?

Mon père ne m'a jamais influencé. Mes frères et sœurs, eux, n'ont pas du tout accroché. Pour ma part, cette orientation s'est faite un peu par hasard car, dans un premier temps, la technique m'attirait plus que le pilotage. J'ai passé mon brevet avion à 17 ans, en 1985, mon brevet planeur en 1986. En 1987, j'étais lâché en parapente (il

n'existait pas de brevet). Dans le même temps, j'ai obtenu, par équivalence, mon brevet ULM.

Comment as-tu abordé réellement l'ULM ?

Le phénomène ULM venait de démarrer. J'ai, concrètement, touché l'ULM lors de mes études d'ingénieur par des contacts avec des étudiants étrangers, plus précisément des Tchécoslovaques !

Je pratique à peu près tout ce qui vole, je pense que, dans l'ULM, le créneau est très large. Il y en a pour tous les goûts, du haut au bas de gamme.

Pourquoi t'es-tu orienté vers l'ULM plutôt que l'avion ?

Cela s'est fait de façon naturelle. J'ai commencé par construire un avion de voltige, le CR 100 biplace côte à côte, au sein de "Dyn'Aero", société que j'ai créée à la sortie de mon service militaire en 1992. Les calculs avaient été réalisés durant mes études et le premier a été construit en amateur à l'aéro-club de Franche-Comté !

Tu pratiques la voltige ?

J'ai participé aux Championnats de France biplace. Je suis devenu espoir premier cycle puis second cycle. Actuellement, je suis au niveau national monoplace. En fait, tout a réellement commencé pendant cette période. Les avions sur lesquels nous volions étaient des "CAP 10" et, étant très grand, je me cassais le dos à bord. Nous avons travaillé tout de suite sur la catégorie déréglémentée des avions en kits. Le monteur assemble son avion à partir de sous-ensembles préparés par le constructeur. Notre CR 100 qui est un avion de voltige pure a, par la suite, remporté, à plusieurs reprises, les Championnats de France biplace. A vrai dire, il domine, depuis sa sortie en 1993. C'est normal et logique, puisque la concurrence possède des avions conçus en 1968. L'entreprise n'a cessé de se développer et, en 1994, nous avons travaillé en collaboration avec Monsieur Colombar pour réaliser le "MCR".

Pourrais-tu nous parler, rapidement, de Monsieur Colombar ?

C'est une référence dans le milieu

aéronautique. Aujourd'hui en retraite, il a travaillé durant toute sa carrière sur les avants-projets à l'aérospatiale. Il est le concepteur du "Cri-Cri" en 1973, le plus petit bi-moteur du monde et du "MC 100", un biplace métallique, machine extrêmement légère, donc performante, avec une petite motorisation. Pour exemple, le "MC 100", conçu en 1994, avec un moteur de 80 cv, volait à plus de 300 km/h

pour une masse à vide de 202 kg ! "Dyn'Aéro" a repris le projet du "MC 100" en le produisant de façon industrielle, en composite et fibres de carbone. Ce qui a donné la première version du "MCR 01" qui a effectué son premier vol en 1996. En 1997, nous avons créé un dérivé de cet avion qui était une version ULM, que nous avons appelée "MCR UL", destinée avant tout au marché allemand, puisque la réglementation française de l'époque ne nous permettait pas avec ce type de machine, de voler dans notre pays. Les évolutions réglementaires n'ont pris effet en France que début 1999.

Actuellement, quels sont les pourcentages de production avions/ULM ?

Nous avons élargi la gamme MCR. Nous produisons une version club pour faire de l'école-avion. La version ULM est aujourd'hui bien implantée. Il existe toujours la version initiale très rapide et hyper performante, le "VLA", auquel s'ajoute un quatre places, le "MCR 4 S" qui a effectué ses premiers vols en 2000 et qui, à l'heure actuelle, est le seul quadriplace de 100 cv à voler à 250 km/h. Pour répondre à ta question, nous produisons, aujourd'hui, 50 % d'avions et 50 % d'ULM ! Les avions sont vendus sous forme de kits. Le marché du kit est aussi un marché déréglémenté, au même titre que l'ULM.

Quel est le pourcentage ULM en kits et ULM livrés clefs en mains ?

Trente pour cent sont vendus en kit, 70 % finis alors que 100 % des avions sont vendus en kit !

Connais-tu le profil type de l'acheteur de ce genre de machines ?

Non, car la démarche d'achat de ce type de machines est vraiment personnelle. Nous n'y rencontrons presque que des exceptions qui ont pour seul point commun la passion. Tous recherchent un produit ultra-performant et parfaitement abouti sur le plan technologique !

Justement, le fait que ce type de machines arrive dans le milieu ULM interpelle beaucoup de pilotes qui craignent de voir disparaître l'esprit ULM, rattrapé par celui des pilotes "privés d'avions" ! Comment vois-tu cette évolution ?

Je pratique à peu près tout ce qui vole, je pense que dans l'ULM, le créneau est très large. Il y en a pour tous les goûts, du haut au bas de gamme. Les premiers permettent d'aller loin et vite lors de grands voyages, les seconds permettent d'effectuer des vols locaux. Il faut proposer des produits qui correspondent aux besoins de chacun. En ce qui nous concerne, nous nous situons en haut de gamme. Nos machines volent à près de 300 km/h et peuvent parcourir 1 500 km en autonomie.

La formation des 10 heures qui constitue une moyenne pour un pilote ULM me semble très légère pour ce type de machine !

Nos appareils sont techniquement faciles à piloter. Maintenant, naviguer en niveau de vol à 4 000 m d'altitude à 220 km/h pour se rendre à l'étranger, par exemple, c'est une toute autre approche de l'ULM et cela s'apprend. Ce n'est pas parce que nous ne sommes pas obligés d'apprendre quelque chose qu'il ne faut pas le faire ! Nous devons agir en êtres responsables !

As-tu mesuré les risques d'être rattrapé par le même problème que l'aviation légère, qui est asphyxiée par les réglementations ?

C'est aux utilisateurs de protéger l'ULM ainsi que la construction amateur et en kit. Ils sont pour cela représentés par des fédérations qui ont un rôle crucial dans ce domaine. Abandonner le développement des machines haut de gamme serait s'autoriser à restreindre l'espace de liberté ; nous devons, au contraire, nous battre pour l'augmenter !

Que s'est-il produit dans l'aviation légère qu'il ne faudrait pas reproduire ?

Il y a eu une tendance réglementaire qui a été accentuée avec la construction de l'Europe.

Il faut savoir que l'aviation légère en France fait partie d'une démarche d'après-guerre, extrêmement libérale ! Mon père, par exemple, a appris à piloter gratuitement ; les avions étaient donnés aux clubs ; les formations étaient gratuites ; lorsqu'un club cassait un avion, on lui donnait un bon pour aller en chercher un nouveau à l'usine. Le tout sous une impulsion communiste d'après-guerre, parce que le ministre des Transports, qui était communiste, voulait développer l'aviation populaire. Pour certifier un avion, il suffisait de se rendre au centre d'essais en vol à Istres avec le prototype que l'on avait construit et tout était gratuit. Avec l'aide du centre d'essais, le constructeur mettait au point son avion et certifiait l'appareil ! Tout était fait à l'époque pour inciter le développement aéronautique !

Nous rencontrons des constructeurs d'avion partout ! Puis, petit à petit, au fil du temps, ce qui était gratuit est devenu payant, avec plus de réglementation. Lorsque les pays européens se sont regroupés, nous nous sommes orientés vers plus de sévérité pour arriver à mettre dans un même créneau les avions légers et les avions de ligne. L'optique est de former dans un but professionnel en faisant abstraction du plaisir que procure le vol. C'est une erreur ! Nous devons, en France, avoir des pilotes de loisirs et des professionnels ayant comme objectif commun de voler le plus possible, quel que soit le type d'appareil utilisé.

En ce qui me concerne, et pour conclure sur la réglementation, je ne suis pas inquiet pour la sécurité à bord de nos ULM rapides ! Un avion est dangereux près du sol. Les vitesses de décrochage des appareils qui respectent la réglementation sont toutes les mêmes : 65 km/h, ce qui donne des arrivées au sol à 70 km/h. Maintenant, une fois que vous êtes en l'air, que vous voliez à 130 ou 280, le problème est le même !

Parle-nous de "Dyn'Aero" ?

La société a 11 ans. Aujourd'hui, la société mère de Dijon compte

Les deux versions du CR 100. Le modèle train tricycle permet d'initier à la voltige les milliers de pilotes qui ne maîtrisent plus le train classique.





trente personnes plus une autre société au Portugal, qui s'appelle "Naero Iberica". Elle nous permet de travailler sur plusieurs pays européens, d'avoir une meilleure implantation commerciale, de même qu'une certaine complémentarité au niveau des opérations que l'on réalise en France. Cela nous permet aussi de mettre en place une unité de production complètement indépendante et parfaitement organisée pour la production, sans que la partie conception vienne gêner la production. Il est demandé à la première d'être créative alors que l'on exige de la deuxième de ne rien changer, en suivant précisément les consignes. Lorsque deux secteurs sont antinomiques, mieux vaut les séparer !

Tous les nouveaux modèles sont conçus à Dijon où nous avons également une structure de maintenance au service de nos clients, de même qu'une structure commerciale. L'implantation portugaise va nous aider sur les marchés du Sud de l'Europe d'une part et sur des marchés comme l'Afrique ou plus lointain comme ceux de l'Amérique du Sud. Le Portugal est dans ces perspectives un bon point de départ pour ces destinations. Pour l'instant, nous sortons de 50 à 60 avions par an.

Ce chiffre comprend-il les ULM ?

Soyons clairs. Pour moi, tout ce qui vole est un avion ; je devrais dire aéronef ! ULM ou avion, ce n'est qu'une question de taille de l'autocollant que l'on colle sur la machine finie.

Vends-tu plutôt tes appareils à des clubs ou à des particuliers ? Car, à 100 000 € clés en main, cela me laisse perplexe !

Nous rencontrons de tout. Pour être plus précis, nous avons souvent affaire à des personnes qui arrivent avec un cahier des charges bien précis : celui d'un avion impossible. Prenons l'exemple de l'appareil que tu as sous les yeux, le "MCR montagne". Il s'agit d'un appareil qui vole à 250 km/h et qui peut se poser sur n'importe quelle plateforme de montagne. Je le compare à un "4 X 4" haut de gamme. Il doit ses performances à sa faible traînée, à ses volets qui génèrent énormément de portance, à son excellent comportement en turbu-

lences et à son train à très forte absorption. Tous ces détails en font un véritable "STOL" ! Le point fort de toutes nos machines reste la maniabilité ; esprit que l'on retrouve avec la voltige, passion des fondateurs de "Dyn'Aero" !

Il n'est, bien sûr, pas possible de passer la voltige avec un ULM de "Dyn'Aero" ?

Tout à fait. La voltige nécessite des avions bien spécifiques. Je voulais dire que la maniabilité et le comportement sont très proches d'un avion de voltige. Pour en revenir aux particularités concernant nos machines, nous pouvons, en ajoutant des réservoirs supplémentaires, même en version ULM, avoir une autonomie de 3 000 km. C'est impossible à réaliser avec n'importe quel autre appareil !

Que répondrais-tu aux sceptiques concernant les matériaux composites ?

Le composite est un matériau nouveau depuis... 30 ans. Il est nouveau dans l'esprit des gens mais, en 30 ans, il n'a cessé d'évoluer pour, aujourd'hui, être un produit complètement aboutie, sans commune mesure avec ce qu'il était dans le passé.

Pour s'en convaincre, il suffit de prendre les planeurs : ils sont en composite depuis 30 ans et sont toujours là. Ils avaient 6 000 heures de potentiel au départ qui ont été repoussées à 12 000 et je crois qu'aujourd'hui, ils en sont à 18 000 ! Maintenant, il est vrai que si le matériau compte c'est surtout la manière dont la machine est conçue qui prime dans ces domaines. On ne construit pas un avion composite en copiant un avion métallique. Le composite impose une conception particulière, de manière à ce qu'il n'y ait pas de concentration, de contrainte, précisément pour éviter les problèmes de vieillissement ! Le problème, s'il devait y en avoir un, serait un problème de conception, mais pas de matériau.

Quels sont les moments les plus forts que tu as été amené à vivre dans ta carrière aéronautique ?

Les moments les plus forts sont toujours les premiers vols d'une machine d'un nouveau type. J'effectue, personnellement, le tout premier vol d'une machine de ma

conception et voler sur une machine qui a demandé en moyenne deux à trois ans de travail procure une sensation qu'il est difficile de partager.

Combien de personnes travaillent à la concrétisation d'un nouveau type de machine ?

Nous sommes quatre ingénieurs. Nous avons toujours un ou deux modèles en cours de réalisation, soit dans la catégorie avion, soit ULM. Cela demande beaucoup de temps, d'énergie et d'argent. En découvrir le résultat en montant à bord puis décoller la première fois avec une machine née de son travail reste non seulement très intéressant mais est aussi très fort au plan émotionnel !

Paradoxalement, pourrais-tu nous dire ce qui te semble le plus difficile dans la vie ?

Voler, fabriquer des avions, en faire la promotion, tout cela reste sympathique. En revanche, la gestion d'entreprise et ses problèmes administratifs quotidiens ne sont pas vraiment passionnants...

Aurais-tu un message à faire passer ?

J'aimerais mettre l'accent sur le fait qu'il est positif de rencontrer, dans un milieu comme celui de l'ULM, une palette de possibilités allant de l'aéronef le plus simple au plus complexe. Cette diversité permet à chacun de voler selon ses moyens. En effet, il n'y a pas de bonne ou mauvaise façon de voler ! Les paramoteurs, les pendulaires, les trois axes sont toutes des machines fantastiques.

Les libertés accordées à l'ULM ont permis de développer chacune d'elle d'une manière inimaginable sous le système de certification actuellement en vigueur. En revanche, il est très important d'avoir des machines haut de gamme qui peuvent paraître inaccessibles, notamment en terme de prix, car le rêve dans ce milieu reste indispensable !

Dans l'automobile, nous trouvons des Porsche ou des Ferrari à côté des Twingo ! J'entends dire, dans le milieu ULM, qu'il ne faudrait pas accepter les machines haut de gamme car "l'ULM, ce n'est pas cela !" C'est une connerie ! Saisissons plutôt les opportunités pour évoluer, autant vers le haut que vers le bas ! 