



CONSIGNE DE NAVIGABILITE ULM

définie par la DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

prise en application de l'article 13 de l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés

Les actions requises ci-dessous sont impératives. La non-application des exigences contenues dans cette consigne entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.

CN 2025-ULM-002

ULM WT9 d'AEROSPOOL – Installation de « bandes de décrochage » et procédure de sortie de vrille

1. MATÉRIEL CONCERNÉ

La présente consigne de navigabilité (CN) s'applique à tous les ULM de la série « WT9 » d'Aerospool, quels que soient leur numéro de série et leur fiche d'identification.

2. MOTIVATIONS

En 2024, les ULM WT9 identifiés 67BVN et 04FO ont subi une perte de contrôle lors d'un vol d'instruction, ayant conduit à l'activation du parachute de sécurité dans un cas, et à la collision avec le sol dans l'autre.

Le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) a publié les rapports d'enquête relatifs à ces deux accidents : voir § 4 ci-dessous.

Le BEA indique que sur les WT9 non équipées de bandes de décrochage (« stall strips »), du fait de leur charge alaire élevée et d'un profil d'aile dit laminaire, le décrochage peut être brutal et peut s'accompagner d'embardees en roulis pouvant conduire à une perte de contrôle. Le BEA recommande à la DSAC de rendre obligatoire l'installation des « stall strips ».

Le BEA constate aussi, dans le cas de l'accident du 04FO, que l'équipage a déclenché trop tardivement le parachute de sécurité, ce qui n'a pas permis son complet déploiement avant la collision avec le sol.

Sur ce sujet, la DSAC rappelle le [Bulletin d'information « Parachutes de secours des ULM »](#) qu'elle a publié et en particulier le paragraphe sur les conditions d'utilisation.

La présente CN rend obligatoire l'installation de « stall strips » sur les machines non déjà équipées, et l'introduction dans le manuel de vol d'une procédure préconisant l'activation immédiate du parachute en cas de perte de contrôle en dessous de 300m.

3. ACTIONS REQUISES ET DÉLAIS D'APPLICATION

À compter de l'entrée en vigueur de la présente CN, les actions suivantes sont impératives :

a) Pour tous les ULM concernés par la présente CN :

Dans les 10 jours suivant l'entrée en vigueur de la présente CN, insérer dans le manuel d'utilisation de l'ULM le supplément au manuel de vol « Mise en conformité avec SBWT9 31A 2025 REV 3 » référencé au § 5.

L'insertion ou le maintien de ce supplément n'est pas requis si le manuel d'utilisation Aerospool utilisé contient déjà toutes les informations mentionnées dans le supplément.

b) Pour tous les ULM dont le numéro de série est inférieur ou égal à DY654/2018 :

Dans les 90 jours suivant l'entrée en vigueur de la présente CN, sauf si déjà accompli, installer les « stall strips » conformément au bulletin service Aerospool n° ZBWT9 31A / 2024 révision 3 du 09/09/2025.

Dans l'attente de l'installation, les décrochages volontaires et les exercices d'approche volontaire du décrochage sont interdits.

Si les « stall strips » n'ont pu être installés avant l'expiration du délai de 90 jours, un unique vol de convoyage (avec escales techniques si nécessaire), sans passager à bord*, est autorisé pour rejoindre un site de maintenance où l'installation des « stall strips » sera réalisée.

* deux pilotes qualifiés sont autorisés si jugé nécessaire.

Notes :

- Les numéros de série des WT9 sont de la forme DYNNN/AAAA ou DYNNN, où AAAA (optionnel) est l'année et NNN le numéro de fabrication de l'appareil. Les numéros de série concernés sont donc ceux dont le numéro de fabrication NNN est inférieur ou égal à 654.
- Les aéronefs dont le numéro de série est supérieur ont reçu l'application des « stall strips » lors de leur fabrication par Aerospool
- Certains ULM ont pu recevoir précédemment des « stall strips » en composite ; ils doivent être remplacés par ceux décrits dans le bulletin de service mentionné ci-dessus.

4. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE :

Rapport BEA relatif à l'accident de l'ULM 67BVN du 12/04/2024 :

https://bea.aero/fileadmin/user_upload/67BVN.pdf

Rapport BEA relatif à l'accident de l'ULM 04FO le 11/08/2024 :

https://bea.aero/fileadmin/user_upload/04FO.pdf

Bulletin de Service n° ZBWT9 31A / 2024 révision 3 du 09/09/2025 d'Aerospool.

Supplément au manuel de vol « Mise en conformité avec SBWT9 31A 2025 REV 3 » du 22/09/2025 d'Aerospool / Finesse Max.

5. DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR :

Date d'entrée en vigueur de la présente consigne de navigabilité : 29/09/2025.

6. CONTACTS :

Pour les questions concernant les exigences de cette consigne de navigabilité, contacter : ulm@aviation-civile.gouv.fr.

Pour contacter Aerospool : office@aerospool.sk ou info@finesse-max.com.

7. APPROBATION :

Cette CN est approuvée par la DGAC.

Rédacteur	Benoit PINON	Vérificateur	Raphaël AUBERT	Approbateur	François-Xavier DULAC
Date	26/09/2025	Date	26/09/2025	Date	26/09/2025
Signature	Direction générale de l'Aviation civile Direction de la Sécurité de l'aviation civile Le chef du pôle Navigabilité  Benoit PINON	Signature	 Raphaël AUBERT Adjoint au chef du pôle navigabilité DSAC-ECNO/NAV	Signature	Le directeur technique Navigabilité et Opérations  François-Xavier DULAC