

N°48  
AOUT 2008

# AIR *Contact*

MENSUEL GRATUIT POUR TOUS LES SPORTS AERIENS



**STEMME**



00-PR-I

Finesse 50 Vitesse 225 km/h Plafond 9140m  
Demos, Vidéo & Info: 0032-475-283326



Motoplaneur biplace **STEMME S10-VT**



## DONNER DES AILES AUX PROJETS



**SERGE PRÉSENT** a repris la petite société artisanale construisant le G1 STOL pour lui permettre de poursuivre son aventure. Rencontre avec cet ancien industriel sorti de sa retraite pour enfile la casquette de constructeur.

### SAUVETAGE

L'enjeu semble si important à ses yeux, qu'il n'hésite pas à y dilapider une partie de ses économies, et à sortir du confort de sa retraite. Serge Présent anciennement à la tête de plusieurs entreprises dans le négoce d'acier inoxydable, répond à l'appel à l'aide de Charles Guérin en avril 2006. Il investit dans le capital d'une nouvelle société, la SAS G1 Aviation et reprend Espace Liberté, petite structure artisanale fondée en 1994 par Charles Guérin, qui fabriquait le G1, un ULM "STOL" (Short Take-Off and Landing) "avec les moyens du bord".

"Mon amour de l'aéronautique a beaucoup joué,

je vole en planeur depuis l'âge de 15 ans. A la retraite, j'ai acheté un G1, donc je connaissais la bête" confie-t-il. "C'est un aéronef très stable, facile à piloter, se posant partout. Il m'a donné beaucoup de plaisir".

A la tête de G1 Aviation, il met en place un processus de "mutation" en une petite société industrielle moderne. "Cela demande beaucoup de travail et d'investissement, dans de l'outillage moderne, et, informatiser toute la production. Ces deux premières années ont à peine suffi". Pour lui, "il faut un certain courage pour construire un aéronef entièrement en France alors que la majorité des constructeurs sous-traitent leur production, ou sont installés dans d'autres pays du

monde, où la main d'œuvre est bien moins chère".

## DÉVELOPPEMENT

"La chose la plus importante dans la construction de l'appareil est de faire en sorte qu'il entre dans les clous de l'ULM, suivant l'esprit de la Fédération : FFPLUM. Notre seule chance de survie", indique Serge Présent. Si la vitesse de décrochage ne pose aucun problème, "il est plus proche de 40 km/h que du 65 km/h maxi", le poids reste la préoccupation de l'entreprise. "Nous avons maigri d'un peu plus de 20 kg en deux ans. Notre construction étant en acier et aluminium, nous devons rechercher sans arrêt de nouvelles innovations. Actuellement nous nous orientons vers le titane, qui remplacerait progressivement l'acier 25 CD 4. Nous sommes aussi attentifs au carbone pour certaines parties".

Autour de G1, une petite équipe s'organise : Charles Guérin "l'ingénieur" s'occupe de la recherche du développement et de la mise au point. Yvan Lhermitte, un ancien de l'Armée de l'Air, chapote l'atelier, le planning et l'organisation. Paul Prudent, pilote bénévole, se charge des essais sur le terrain de GAP. La SAS G1 Aviation emploie 12 personnes dont 3 apprentis. Elle a doublé les effectifs en deux ans. Le découpage et l'assemblage sont effectués en interne. Pour la construction "l'idéal c'est d'avoir du stock important en matière première, et en matériel sur place. L'entreprise a de quoi construire de dix à quinze G1".

Pour Serge Prudent, l'entreprise "commence à récolter les fruits d'un travail en profondeur de communication, d'expositions, et démonstrations". Elle se développe actuellement à l'export. Auparavant, une vingtaine d'ULM volaient, mais uniquement dans le ciel français. Aujourd'hui "une vente sur deux se fait à l'étranger. Nos appareils ont été adoptés dans une dizaine de pays,

dont la Roumanie, la Belgique, la Hongrie, ou la Suède". SAS G1 Aviation revendique 60 avions G1 volant en Europe, au Moyen Orient, et en Afrique. Le STOL a trouvé sa clientèle "ce ne sont pratiquement que des particuliers" souligne t-il. "Nous fabriquons cet appareil pour des gens très exigeants. Ils possèdent de petits terrains et désirent décoller de chez eux (des commandants de bord, des retraités, des pilotes de montagne etc). Depuis, de nouveaux modèles ont rejoint le G1 en hangar : un Super STOL" pouvant décoller en moins de dix mètres ", un ULM amphibie et un ULM agricole pour l'épandage surtout destiné à l'Afrique.



## PROMOTION

Pour faire connaître son G1 et sa nouvelle gamme d'appareil, Serge Présent communique beaucoup avec les aéroclubs, les écoles de montagnes, et à l'export. Le pilote participe également à de nombreux meetings : Blois, le Bourget, mais aussi en Allemagne, à Marrakech, à Prague, ou à Biscarosse. Aujourd'hui, il se dit heureux "d'avoir participé au sauvetage d'un petit appareil français malgré l'énorme travail et les coûts financiers".

Maxime Petit



Contact :  
Tél. +33(0)2-35-65-15-40  
ou [www.g1aviation.com](http://www.g1aviation.com)