

### L'ULM français : un espace de liberté assumé de manière responsable ?



(par Thierry COUDERC, Président de la Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

Au sein de notre mouvement, on doit pouvoir affirmer sans grand risque de se tromper, que ce titre résume une perception consensuelle, voire peut-être unanime, de ce qu'est la micro aviation «à la française». Il a déjà été maintes fois expliqué ce que cela suppose : un environnement réglementaire peu contraignant laissant beaucoup de place aux capacités créatrices des constructeurs, la possibilité pour le pilote d'organiser son entraînement et d'assurer lui-même des tâches de maintenance et de modification, etc., etc., échangé contre l'acceptation d'un certain nombre de limitations dont le respect est placé sous la responsabilité du pratiquant.

Le moment où notre REX FFPLUM fête ses cinq années d'existence (la première déclaration a été postée le 10 février 2011), est peut-être bien choisi pour nous interroger sur la manière dont ces limitations sont effectivement acceptées par les pilotes.

Par exemple, le REX suivant, qui a déjà été cité, est bien un indice qui laisse planer un doute sur l'esprit ULM de son auteur :

[http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX\\_Visualisation.cfm?id=6406&ty=11](http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6406&ty=11)

Si l'on se réfère aux réponses qui nous sont adressées suite aux diverses publications de sécurité diffusées par la FFPLUM depuis 18 mois, elles suscitent très majoritairement des réactions positives, des remerciements et des encouragements. Mais on relève aussi quelques commentaires dont le contenu est symptomatique. Ils révèlent cinq types d'état d'esprit caractéristiques des points sur lesquels il semble devoir faire porter nos efforts. On peut les décrire comme suit :

1) Je ne suis pas suicidaire et m'efforce de faire de mon mieux. Je sais, tout le monde sait, que l'ULM est une activité risquée. Je sais ce que je fais, merci. De la part des institutions, ce n'est pas de sermons dont j'ai besoin pour voler, mais de sérénité. Le discours sur la sécurité est exagéré et trop envahissant. Il ne participe pas à l'amélioration de mes performances en ajoutant inutilement du stress.

2) J'estime ne pas avoir à accepter de la part des pouvoirs publics ni de la FFPLUM, des remarques sur ma sécurité. C'est moi qui suis concerné et personne d'autre. Quand j'embarque un passager, je ne le contrais pas à accepter le risque qu'il prend à m'accompagner.

3) Ce n'est pas de l'ULM que je veux faire. Je veux être propriétaire de mon AVION, et je veux pouvoir l'utiliser comme un AVION, mais je ne supporterais pas le cadre certifié. Ce serait trop cher. Ce serait trop contraignant. Je ne serais pas assez libre ni indépendant. Étant pilote expérimenté en aviation certifiée, je prétends pouvoir utiliser mon ULM comme un avion.



4) Ce n'est pas de l'aviation que je veux faire. Je veux faire du SPORT. Ce que je recherche, ce sont des SENSATIONS. Je ne veux pas m'encombrer de théorie aéronautique inadaptée à ce que je recherche. Le respect de la réglementation «AVION» est contraire à l'esprit de ce qui me motive.

5) Je pilote en ULM depuis moins d'un an. Mon rêve est de (au choix) : faire du vol montagne, m'envoler vers l'Afrique ou la Sibérie, piloter une machine rapide à train rentrant, hélice «constant speed», pratiquer la Slalomania en paramoteur, etc.

Je ne suis pas encore assez aguerri pour cela, mais je vais quand même m'y risquer MAINTENANT parce que :

- Je serai trop vieux dans 5 ans
- Je n'en n'aurai plus les moyens à la retraite
- Il faut en profiter tant que c'est encore possible
- Dans 5 ans, on nous l'aura interdit

L'expression de ces réactions peut vous sembler excessive, caricaturale ou impensable. Elles sont pourtant biens palpables. D'ailleurs, le contexte relevé autour de certains accidents, vient régulièrement en corroborer la réalité.

C'est ainsi que depuis l'extérieur du mouvement ULM, cet espace de liberté qui sort d'une année particulièrement éprouvante en termes de bilan de sécurité (voir ci-après), semble être de plus en plus regardé comme un espace de transgression. Cette perception ne reflète pas l'attitude générale de la population de pilotes, loin s'en faut heureusement, mais comme souvent dans ce genre de situation, une majorité discrète et responsable se trouve stigmatisée par le comportement d'une minorité qui se signale par des abus, et ce même lorsque ces derniers ne provoquent pas d'accident.

Si l'ensemble des pilotes d'ULM ne parvient pas à renvoyer l'image de pratiquants responsables, qui profitent de la liberté qui leur est octroyée sans en abuser, il risque d'arriver un moment où notre réglementation nationale pourtant si adaptée, ne pourrait plus être défendue, et ce peut-être même si le contexte accidentologique était moins préoccupant.

En effet, que dire d'un comportement rapporté dans la presse, aussi éloigné que possible du respect des bonnes pratiques du pilote responsable :

[http://www.macon-infos.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5939:insolite-un-ovni-sur-la-saone&catid=94&Itemid=477&lang=fr](http://www.macon-infos.com/index.php?option=com_content&view=article&id=5939:insolite-un-ovni-sur-la-saone&catid=94&Itemid=477&lang=fr)

Lien de secours (au cas où le précédent aurait été retiré) : [http://www.ffplum.info/images/stories/DOCUMENTATION/newsletters/2016/radada\\_macon\\_pendulaire.pdf](http://www.ffplum.info/images/stories/DOCUMENTATION/newsletters/2016/radada_macon_pendulaire.pdf)

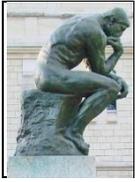
## Bilan accidentologique 2015

Aéronef	Décès
Autogire	8
Hélicoptère	1
Paramoteur	1
Parapente (*)	2
Pendulaire	6
Multiaxes	28
PULMA	1

(\*) Dont un étranger pratiquant en France

Nombre de blessés :	81
Accidents avec dégâts uniquement matériels :	146
Accidents avec des préjudices tiers :	60
Nombres d'instructeurs impliqués dans des accidents :	27





## Nos réflexions...

(par Eric GALVAGNO)



### « Faire face »

Cette devise inspirée par le Capitaine Georges Guynemer est celle de l'École de l'Air, école prestigieuse qui forme nos officiers de l'Armée de l'Air. Elle résume parfaitement le comportement que se doivent d'adopter nos militaires dans leur engagement. Elle est aussi une devise du quotidien et s'adapte parfaitement à notre pratique de l'aviation légère.

En effet :

Faire face aux dangers,  
Faire face à nos dérives,  
Faire face à nos émotions,  
Faire face à l'imprévu,  
Faire face à nos carences,  
Faire face à nos envies de sensations fortes, de transgressions,  
En un mot faire face à nos vulnérabilités, c'est le défi qui se présente à nous à chaque vol et que nous nous devons de gagner pour rester dans le cadre des vols responsables.

Voler en sécurité, maîtriser son vol, se comporter en pilote responsable, c'est rester maître de sa pratique, c'est "Faire face".

Les publications de la FFPLUM sont diffusées pour informer l'ensemble des pilotes sur des points susceptibles d'affecter leur sécurité, et pour leur proposer une réflexion qui se veut pragmatique sur les moyens de l'améliorer. Compte tenu de la diversité qui caractérise la pratique de l'ULM, les informations diffusées sont strictement indicatives. Elles ne sauraient répondre de façon exhaustive à chaque situation particulière. De fait, l'attention est rappelée sur le cadre réglementaire de l'aviation ultralégère française qui est basé sur un principe déclaratif et sur la responsabilité individuelle des pratiquants, laquelle doit s'exercer sans réserve. En tant que commandants de bord, les pilotes d'ULM doivent s'assurer toujours de la navigabilité de leur machine et conduire leur vol dans le respect strict des règles de la circulation aérienne. Il revient à chaque pilote d'évaluer lui-même la manière d'adapter à son propre cas, la prise en compte des informations de sécurité qu'il reçoit.

