

Transformation d'un pilote d'avion léger en pilote d'ULM

Au cours des décennies, l'aviation de tourisme et de loisir s'est vue dans l'obligation d'appliquer une réglementation et des procédures pléthoriques et d'une complexité croissante, pour partie inspirées de l'aviation commerciale, au point d'en devenir parfois élitiste. Dans les années 80, quelques ingénieurs intrépides et amateurs éclairés refusent cette tendance. Ils appellent les techniques les plus avancées pour réinventer une aviation basique, en prise directe avec l'air et aisément compréhensible. Ainsi, ils créent un "élan" ultraléger motorisé.

Aujourd'hui, le mouvement ULM connaît une notoriété équivalente à celle de l'aviation légère certifiée. Il semble moins entravé et jouit d'une réputation de liberté très en vogue dans nos sociétés. Il attire beaucoup d'adeptes, surtout des jeunes, car il offre un accès simplifié à l'aéronautique, matériellement comme intellectuellement, pour un faible investissement financier. En plus de ces bénéfices, un pratiquant à titre privé peut y trouver d'autres avantages tels que l'absence d'aptitude médicale, les coûts réduits, l'accès à un grand nombre de plates-formes ULM disséminées sur le territoire, des formalités administratives simples et déclaratives, etc. Le tableau serait idyllique s'il n'y avait pas de contrepartie.

L'étendue du domaine de liberté, qui paraît naturelle pour une activité ludique, semble exorbitante pour les pilotes d'avions légers certifiés. A plus y réfléchir, cette liberté découle de l'acceptation préalable d'un transfert de responsabilité. En effet, l'Etat en tant que législateur définit un cadre dans lequel les technologies et la pratique de l'ULM peuvent se développer sans que son administration n'intervienne : la motorisation, les matériaux, l'état technique et la maintenance des machines et de leur équipement, la santé du pilote constituent les principaux éléments de ce transfert de responsabilité. Sous réserve qu'ils aient reçus une formation appropriée et disposent d'un équipement adéquat, les pilotes d'ULM peuvent évoluer en VFR dans l'espace aérien contrôlé et fréquenter - dans la plupart des cas - les aérodromes ouverts à la CAP. Ainsi, le pilote d'un ULM a une impression de grande liberté car il a peu d'obligation vis-à-vis de l'administration mais en contrepartie a une grande charge sur ses épaules au plan de sa Sécurité car il est seul à répondre de ses actes.

La transformation d'un pilote d'avion léger en un pilote d'ULM lucide vise essentiellement à la bonne compréhension et à l'acceptation des particularités de son environnement réglementaire et de son nouvel aéronef en ce qui concerne leurs caractéristiques intrinsèques aux plans technique, opérationnel et juridiques. Bien entendu, une formation complémentaire sera nécessaire pour prendre en compte une plus grande sensibilité de sa machine au vent et à la turbulence du fait d'une masse et de vitesses plus faibles, les risques accrus liés aux pannes ou à l'utilisation de plates-formes spécifiques.