



RETOUR IMPOSÉ VERS UNE PRATIQUE PLUS RIGOUREUSE

Pour voler en sécurité en ULM, il faut bien sûr profiter de ce cadre expurgé d'une part de la coûteuse lourdeur administrative qui accompagne l'aviation plus lourde et certifiée.

Mais il ne faut en aucun cas **EN ABUSER ou EN TRAHIR L'ESPRIT**

Sur le plan de l'état technique des appareils, du maintien de compétence des pilotes et de leur état de santé, trop d'entre nous confondent **le régime déclaratif** qui caractérise la réglementation française de l'ULM, avec **un régime dérogatoire**.

Notre réglementation ne dit pas, même implicitement, qu'elle autorise un pilote malade à voler sans entraînement à bord d'un appareil non entretenu, en dérogation des règles et des bonnes pratiques.

D'ailleurs comment pourrions-nous argumenter que notre **sécurité** peut être assurée, même en ULM, avec un comportement négligent sur ces trois points essentiels ?

La réglementation ULM dit seulement que pour les appareils autorisés au seul vol VFR de jour et qui répondent aux critères limitatifs définis pour pouvoir être classés ULM, **la puissance publique n'impose pas un contrôle systématique du bon suivi des dispositions de sécurité, et délègue à chaque instructeur qui délivre une qualification, et à chaque pilote, la responsabilité de leur respect.**

Cela suppose incidemment que chaque pratiquant soit capable de justifier qu'il les respecte avec bonne foi et honnêteté.

Or force est de constater la persistance inquiétante, en dépit de nombreux rappels, de dérives qui mettent en danger celles et ceux qui s'y livrent.

Voici quelques exemples concrets et précis qui ne relèvent pas de l'imaginaire de nos contempteurs, toujours prompts à nous jeter à la face nos erreurs (fausses ou véritables), pour mieux ensuite en tirer profit à notre rencontre :

- Que dire en effet de ce pilote qui assume réaliser en ULM des percées à l'horizon artificiel pour passer sous la couche et s'indigne dans un REX de ne pas avoir été prévenu par le contrôle de la présence possible de cumulonimbus ?
- Dans cet autre domaine primordial pour la sécurité qu'est l'instruction, la FFPLUM a hélas été amenée à constater que des élèves pouvaient se voir délivrer leur qualification sans avoir été lâchés sur la catégorie d'ULM correspondant, mais uniquement sur aéronef certifié. Elle n'a pas eu d'autre choix que de demander l'interruption de ces activités.



Par ailleurs, et suite à des accidents, l'attention de l'administration est attirée vers des offres commerciales, déguisées en vols d'initiation au pilotage pour s'affranchir des limitations propres aux baptêmes (Vols locaux rémunérés). Même si ce n'est pas le contournement de la loi qui est à l'origine de ces accidents, il est difficile de soutenir que ces activités sont menées de manière rigoureuse dès lors que le pilote « initiateur » ne serait pas instructeur et que les doubles commandes ne seraient pas montées.

Surtout et comme souligné ci-avant, ces situations menacent notre cadre réglementaire qui se voit mis en cause par des victimes, passagers la plupart du temps inconscients de ces subtilités, et qui pensaient bénéficier du même genre de garantie qu'en transport aérien public.

Autre sujet préoccupant, il revient à la commission sécurité plusieurs cas d'embarquement d'une troisième personne (enfant) à bord d'ULM, dont au moins un a fait l'objet d'une sanction en commission de discipline.

Plus anecdotique mais tout aussi symptomatique, l'étude d'une question posée à la Fédération par un cadre régional a récemment conduit à constater que des structures s'attribuaient elles-mêmes des fréquences radio sans autorisation, pour leur usage local.

Face aux mises en garde fédérales sur tous ces points, certains n'hésitent pas à soumettre la réglementation à des analyses de textes fouillées afin d'en extirper des arguments leur autorisant certaines dérives.

Bien sûr, à peu près toutes les règles écrites peuvent être interprétées et contournées. Cette caractéristique aidera peut-être les pilotes qui se livrent à l'exercice à se tirer d'affaire à la barre des tribunaux.... Et encore... En revanche sur le terrain, ces pratiques restent techniquement des prises de risques concrètes inconciliables avec les bonnes pratiques de sécurité des vols sous régime déclaratif. Il est indispensable de les résorber sous peine de ne plus pouvoir défendre notre façon de voler en ULM et de voir nos libertés réduites par les pouvoirs publics.

Ces dernières semaines, l'EASA se remet en cause et fait amende honorable en reconnaissant avoir traité jusqu'ici l'Aviation Légère comme l'aviation lourde et commerciale... il était temps !

Mais, par la même occasion, elle se pose la question de la pertinence du maintien de l'Annexe II ou des critères qui déterminent que certains des aéronefs échappent à son autorité. D'ores et déjà et à tous les niveaux la FFPLUM monte au créneau.

Mais nous n'obtiendrons gain de cause qu'à la seule condition que nous puissions prouver une pratique de l'ULM en toute sécurité, c'est-à-dire dans le respect des règlements, du bon sens, de la bonne foi, dans un total esprit de responsabilité.





Nos réflexions...

Parmi les causes d'accidents qui sont signalées à la fédé on constate qu'elles sont souvent dues à une mauvaise préparation du vol. La pré-vol semble avoir été réalisée d'une manière succincte. Récemment il a été signalé :

- *une ouverture de la verrière en vol qui a conduit le pilote à faire un atterrissage d'urgence en campagne.*
- *un autre appareil rente dans la couche nuageuse. Son pilote perd la visibilité avec le sol ce qui entraîne la perte de contrôle de la machine, il déclenche son parachute de secours.*

Il faut rappeler qu'avant de décoller, un pilote doit se concentrer sur les menaces auxquelles il risque d'être confronté durant son vol et qui se produisent en dehors de son influence : météo, environnement, performances de l'appareil et les erreurs dues bien souvent à la distraction, à de la négligence, à des gestes involontaires ou à des défaillances qui sont généralement associées à un manque de concentration. Le pilote a tellement confiance en lui que rien ne peut lui arriver...

Il doit faire une bonne pré-vol de son l'appareil, l'étude sérieuse de l'itinéraire, (survol maritime, ou d'une forêt, passage d'un col etc...) l'étude de la météo, des zones traversées, des notams rencontrés sur son passage, connaître son besoin en carburant selon la durée du vol, l'heure du coucher du soleil, le briefing du passager etc...

Un pilote doit savoir entretenir ses compétences, effectuer des exercices de panne moteur, de précision d'atterrissage, de posé court, il doit avoir de l'expertise et surtout savoir se remettre en cause.

Les accidents sont souvent une reconstitution d'évènements connus et sont malheureusement la conséquence de problèmes comportementaux, donc théoriquement ils devraient être évités.

Vos remarques, observations et idées seront les bienvenues sur : ffplum@ffplum.com

