Ou une belle et dangereuse ambiguïté pour les vrais ulmistes . . .

Oui, c'est désormais celle d'une pratique de l'ULM par une population de pilotes, qui sont loin d'avoir notre esprit ULM et qui ne font que profiter de notre activité CLASSE 3 (uniquement de cette classe là... et pour cause) .Ce dans la limite « supérieure » de notre activité , dans l'unique but de s'affranchir des normes contraignantes de la pratique, du pilotage d'avion traditionnel et de son cout.

Ils se servent souvent de leurs appareils ULM, dans le cadre de l'activité des avions certifiés. Avec les mêmes principes de fonctionnements qui y sont rattachés. Par exemple, l'entretien, la maintenance par le mécanicien homologué de l'Aéroclub etc.... À l'opposé de ce que nous pratiquons, les mains dans le cambouis (ce qui nous plait !) et surtout la responsabilité et ainsi la connaissances de nos machines, que nous revendiquons.

[Voir parmi bien d'autres, un exemple et des commentaires édifiants d'un AC sur le sujet](http://www.cami-aero.fr/ULM.html)
<http://www.cami-aero.fr/ULM.html>

Et là il faut insister, ces faits sont raccord avec une stratégie de développement des constructeurs d'appareils dits « haut de gamme », qui visent avec détermination à capter la tendance, justement des Aéroclubs, à s'équiper de ce type d'appareil.

On ne peut les en blâmer, c'est sûrement une voie, tant pour eux que pour les Aéroclub, mais au détriment de la réalité ULM.

En effet il est évident que l'on n'y trouve pas de tubes et toiles comme on dit chez nous dans l'ULM, sauf pour être juste, dans certains aéroclubs, mais qui sont une minorité. Une question entre autres, pourquoi les sections ULM des Aéroclubs pratiquent que la Classe 3 , quid des autres classes ?????

La tendance est là...pour ce qui est démontré ci avant !

Une autre indication qui est rapportée sur le sujet :

Ces appareils, à hélice à pas variable, train rentrant, pilote automatique etc... qui ne sont absolument pas capable de se poser en campagne ; (sauf peut-être avec des pilotes d'essais...) et sont évidemment bien complexes, sont-ils encore des ULM ?? Pour la plupart, volent- t- ils encore dans la limite des 65 km/h de manière sûre ?

Ne pas oublier que ces critères (posé en campagne, simplicité) sont déterminants. Ils sont les fondements de base de notre activité non certifiée, pour bénéficier du titre ULM...

Par le bon sens, au vu de ce qui est dit ci-dessus, les adouber, c'est notre perte !

Entre autres, et pour corroborer ce qui est dit ci avant, il a été rapporté récemment ceci :

Aujourd'hui, nos structures commerciales, qui forment des pilotes ont une forte demande en formation pour des pilotes qui veulent voler sur VL3, MCR et autres appareils haut de gamme. Ces sont souvent des pilotes qui viennent de la pratique avion, et n'ont aucune culture ULM et non pas envie de l'acquérir. S'ils deviennent propriétaires de leurs machines, ils continueront à voler avion.... Nous ne pouvons pas évidemment les en blâmer, mais quid de la philosophie ULM

Attention, on ne peut rien reprocher à ces structures commerciales ULM, qui sont des

entreprises à but lucratif, et qui en l'absence de clarté sur la situation s'engouffre dans cette direction.

A l'instar il y le phénomène inverse, puisque des Aéroclubs, s'investissent désormais à créer et mettre en place des sections ULM avec écoles de formation de pilotes ? ULM ou Avion ?

A noter au passage, que dans bien des règlements intérieurs de ces Aéroclub, qui utilisent les ULM en club, et qu'il est interdit de se poser sur la plateforme ULM (sic)

Ou l'on va ??

Comment cela va se terminer ?

Sans mesures, accord, arbitrage, convention... ces réalités, ne pourront se manifester dans l'avenir, qu'au détriment de l'ensemble des Fédérations Aéronautiques qui sont dans cette dérive...

Lire absolument ce blog, qui peut être employé des mots désobligeants envers nous, mais qui illustre bien le **malaise qui existe également chez les pilotes avions traditionnels**

<http://f1hde.canalblog.com/archives/2017/04/21/35194678.html>

Ce réquisitoire d'un pilote avion est juste dans un sens et indique bien que la voie ambiguë actuelle, glisse inévitablement vers une situation qui se dégrade et continuera à se dégrader au fil du temps, on est d'accord !

Si ces questions ne sont pas vraiment débattues, en toute franchise par les Fédérations concernées, au vu de ce qui est développé ci-dessus, il est clair, que cela sera réglé, indépendamment de nos volontés, par d'autres... et ce sûrement au détriment des pratiquants, qu'ils dépendent des Fédérations FFPLUM, FFA, FFVV etc...

Certes, c'est un sujet très difficile, qui a émergé au fil des développements techniques et des pratiques... et **il nes'agit absolument pas de vilipender et s'opposer à l'existence de ces appareils dit « hauts de gamme » mais de savoir dans quelle cour ils jouent !**

Force est de constater, qu'il faut en toute responsabilité, que les instances responsables, mènent un gros travail de réflexion, afin **de déterminer où sont les limites sur ce sujet essentiel !**

Nous avons deux activités qui sont différentes et doivent rester distinctes, et le flou, le mélange actuel, vont vite devenir un vrai casse-tête, si ce ne l'est déjà...!

Faire de l'avion, c'est absolument formidable, oui c'est sur ! mais il se doivent de rester avion et ne pas venir bâtariser l'ULM. Je suis sûr que les véritables pilotes, avions, en sont convaincu et ont raison.

À contrario on peut aussi affirmer que l'ULM, ne doit pas, lui aussi aller de façon toute aussi bâtarde vers l'avion. Il se doit rester ULM avec ses caractéristiques qui lui sont attachées!

Ceci est un point de vue, de nombreux pilotes ULM que l'on peut qualifier « d'authentiques ».

Ils continuent à croire que pour **défendre les fondamentaux de notre activité**, nous devons garder notre esprit ULMISTE sur la pratique.

Pratique bien sur ouvertes à tous pilotes de tous horizons, du moment qu'ils en acceptent la philosophie !

Les Ulmistes redoutent avec juste cause, de se trouver otage de ces dérives.

Celles-ci, nous menacent, alors qu'elles ne concernent en rien notre véritable passion du vol tel que nous la pratiquons depuis le début « **libre indépendant en toutes responsabilités dans le déclaratif pour la machine et le pilote** » !

Espérant réveiller ainsi de leur torpeur les acteurs responsables de l'activité.
Ils doivent se remémorer qu'ils sont là pour défendre les intérêts des aficionados qui ont porté sur les fond baptismaux cette philosophie ULM
La diversité de l'ULM, sûrement oui ! mais sachons trouver les limites et évitons de nous laisser brûler les ailes !

Sinon ce sera la perte de "l'esprit ULM" qui dès l'origine, défendait simplicité de pilotage, faible inertie, avec des machines simples et auto gérables.

C'est d'ailleurs, ce qui a permis la réglementation à base déclarative, accordée par l'administration qui s'en est suivie

D'où la question :

Est-ce que cette réglementation unique de l'ULM à la Française, dont nous sommes si fiers, résistera à cette dérive inconséquente ???
On peut en douter si la situation en l'état perdure !

Il y a grand risque à se faire confisquer celle-ci, laborieusement et fièrement acquise, par nos aînés
Confiscation par l'opportunisme de fait d'autres activités que l'on peut, peut être comprendre, mais qui nous ne conviennent pas .

Alerte et réflexion d'un vieux pilote ULM, heureux de l'être et qui compte le rester !

René Viguié,

Ancien membre du comité directeur
Sous la dernière mandature de Dominique Méreuze,
Responsable des comités Régionaux