CINQ ANNEES D'ULM EN FRANCE

Un récent rapport déposé par Hubert Aupetit auprès du ministère de la Jeunesse et des Sports fait le point...

COMMENT faire le point sur l'ULM ? Au moment où la rédaction d'« Info-Pilote » étudiait le dossier, un rapport très complet lui parvenait. Son auteur : Hubert Aupetit, 31 ans, 10 ans d'expérience vol libre et ULM, journaliste et responsable de la commission sportive de la FFPLUM.

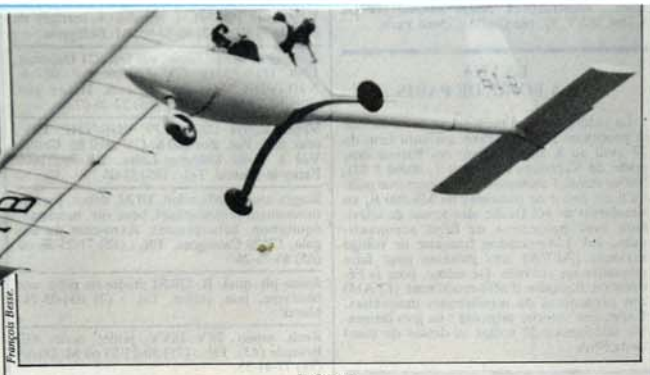
Hubert Aupetit a bien voulu se livrer au jeu de l'entretien et nous l'en remercions.

• Info-Pilote : vous venez de remettre au ministre de la Jeunesse et des Sports un rapport « 5 ans d'ULM en France ». Pourquoi un tel rapport ?

• Hubert Aupetit : c'est à la demande du ministère de la Jeunesse et des Sports que j'ai rédigé ce rapport. En effet, la plupart des ministères étaient un peu inquiets devant ce mouvement nouveau. Il était impossible de traiter l'ULM comme ce qui existait déjà. D'où un besoin important d'information auprès des pratiquants. Un tel rapport débouchait obligatoirement vers des propositions.

• I-P : votre étude, complète, détaillée, montre qu'après un engouement certain, le phénomène ULM tend à s'essouffler : baisse du nombre des pratiquants, stagnation du nombre des machines. Quelles sont les raisons de cette situation ?

• H. Aupetit : c'est évident que le nombre de pratiquants, d'usagers d'ULM a baissé de 83 à 84, cela se voit au niveau des licences et des immatriculations. L'explication est relativement simple, une sorte d'engouement pour ce nouveau mouvement qui était une espèce d'aviation libre... Ceux qui étaient dans l'aviation et les non pratiquants ont pensé que ce serait une nouvelle planche à voile. Il y a eu aussi toutes ces compétitions assez tapageuses qui étaient prématurées ne serait-ce que pour rassembler un plateau de cent compétiteurs dans un mouvement qui naissait. Il ne faut pas tout faire retomber non plus sur le « Grand prix de France ». C'est la partie visible de l'iceberg. En fait cela cache un faux engouement basé sur des données artificielles. On a créé une demande que l'offre ne pouvait satisfaire. Peu d'écoles de bonne qualité, pas de circuit de compétition, des constructeurs devant tant de demandes, tout se vendant, n'ont pas été poussés vers la qualité. Les gens ont acheté des machines au hasard, certains ont eu de la chance, d'autres pas, le moindre mal étant la machine qui reste au garage... Malheureusement il y a eu aussi des morts. Tout était réuni pour le fiasco.



François Besse

Le Sirocco, une valeur sûre qui a reçu le label du SCAUL.

A la fin 1983 on s'est retrouvé dans une ambiance pessimiste, c'était l'effondrement. On est passé de 50 constructeurs à 10. Tout le monde a dit « c'est la mort de l'ULM ».

• IP : De toute évidence la lecture de votre rapport, vos activités, démontrent que vous avez foi dans le mouvement. Comment peut-il survivre et progresser ?

• H. Aupetit : parmi ceux qui restaient il y avait des gens qui croyaient que l'ULM était une façon de voler qui offrait des plaisirs spécifiques, différentes de l'aviation classique. Un petit noyau de gens a dit « l'ULM n'est pas fini, au contraire cela ne fait que commencer ».

Depuis 1983 il y a eu un développement qui s'effectue dans le calme. Aujourd'hui l'usager peut aller dans une école apprendre de façon sérieuse, avec des garanties de sécurité satisfaisantes.

Sur le plan sportif il y a eu un gros effort de la FFPLUM pour mettre sur pied un système de compétitions sportives. La France a été le premier pays au monde à organiser un championnat national. A la suite de cela la FAI a confié à la France l'organisation du premier championnat du monde en 1985.

La loi de la sélection a joué chez les constructeurs. C'est brutal à dire mais les meilleurs sont restés et cela a débouché sur des produits comme le Sirocco, le Baroudeur, les pendulaires La Mouette. Aujourd'hui la France est le pays qui exporte le plus (255 machines en 1984). Nous sommes en tête des pays européens. Pourquoi les constructeurs se débrouillent-ils si bien ? Parce que la pratique est diversifiée, chacun, selon sa culture, son origine trouve une machine qui le satisfait. Ainsi il n'est pas besoin de très grandes séries pour amortir un modèle. Par ailleurs les Français ont su sophistiquer les produits et les rendre attrayants. C'est ainsi qu'un fabricant de pendulaire, champion de vol libre, a mis au point une méthode de remorquage en vol libre. Cette image de l'ULM est très porteuse.

• IP : l'apparition du brevet ULM, la nécessité de posséder une qualification d'instructeur, sont-ils des éléments dynamisants ou non ?

• H. Aupetit : toute règlementation est souvent mal accueillie et particulièrement en ULM. Une formation instructeur est indispensable, obligatoire. Cela ne se discute pas.

Le brevet théorique c'est très bien. Le pratique c'est un peu flou. Il y a problème pour le biplace, l'emport de passager. Piloter un biplace ce n'est pas aussi simple que cela, c'est un ULM lourd, tous les problèmes sont plus importants, les risques plus graves. On tombe ensuite sur le coût des assurances...

• IP : dans votre rapport vous insistez beaucoup sur l'autodiscipline...

• H. Aupetit : je crois qu'avec tout le système de loi qui existe déjà en France, toutes les protections qu'il peut y avoir par rapport aux nuisances, le Code de l'aviation civile, les dérogations spéciales accordées aux ULM, il y a de quoi laisser le mouvement se développer en paix. Il y a des responsables qui s'en occupent et qui donnent la preuve de leur sérieux. On ne peut empêcher les bavures, il y en a sur les routes aussi, ce n'est pas une loi qui les empêche. Il faut geler les réglementations. Les projets de la limitation concernant les atterrissages en campagne sont inquiétants. Il semble y avoir un changement d'attitude des pouvoirs publics. C'est aller contre l'autodiscipline qui a fait ses preuves.

• IP : l'encadrement de l'ULM-loisir est assuré par deux fédérations FFPLUM et FNA. Que pensez-vous de cette dualité ?

• H. Aupetit : sur le principe l'ULM intéresse les autres activités aériennes. Il est normal que la FNA gère l'activité ULM de ses clubs. En revanche il est normal qu'il y ait une fédération ULM parce que c'est un mouvement très spécifique à vocation sportive en particulier. Par contre, il est très regrettable que l'administration ait donné le pouvoir aux deux fédérations en matière d'enseignement. Cela provoque une concurrence qui ne devrait pas être. Que peut penser celui qui veut apprendre, devant deux systèmes d'enseignement différents ? Il faut aboutir le plus vite possible à une formation unifiée.

• IP : les constructeurs d'ULM ont commencé leur regroupement au sein du SCAUL. Est-ce un bien ?

• H. Aupetit : c'est très important. Quand je parlais de la construction des ULM en disant que c'était bien que ce soient des bricoleurs, des inventeurs, des inventifs, il faut bien entendu que ces inventions soient freinées par les problèmes de sécurité, les garanties de sécurité même.

Dans l'histoire de l'aviation le problème a toujours été certification ou pas. L'administration a décidé de ne pas certifier, par bienveillance probablement, mais aussi parce qu'elle ne savait pas. Alors pas de certification au départ mais des accidents. Le syndicat français des constructeurs (SCAUL) s'est inspiré de modèles étrangers qu avaient fait leurs preuves. Ceci débouche sur un label apportant certaines garanties.

Je trouve qu'il faut absolument soutenir cette démarche en demandant aussi au SCAUL qu'il s'ouvre aux usagers pour que ceux-ci aient leur mot à dire dans le cahier des charges. Il est clair qu'il est encore insuffisant. En revanche tout le monde doit faire un effort pour soutenir cette action.

L'effort ultime serait, de la part de la Direction de l'aviation civile, de céder, pour un prix raisonnable, l'usage du véhicule Espace, banc d'essai unique conçu par l'Institut de mécanique des fluides de Lille. Cet appareil dort actuellement sous un hangar...

Propos recueillis par Gérard TROCME.

Note complémentaire : Il est évident que l'espace d'un entretien n'est pas suffisant pour résumer un rapport aussi complet. L'auteur a abordé bien d'autres questions et produit un certain nombre de propositions toutes fort intéressantes. La lecture de ce rapport s'avère indispensable pour tous les passionnés d'ULM...

L'ESPRIT DU RAPPORT

Lancé comme une mode, utilisé comme faire-valoir dans des opérations publicitaires prétendûment sportives, le mouvement ULM a raté son décollage. Les structures naissante ne pouvaient répondre à une demande ainsi forcée.

Depuis 1983, l'ULM a perdu des recrues. De nombreux professionnels ont fermé boutique. Mais l'activité n'est pas morte pour autant. Le matériel s'assure. Les écoles s'équipent. Les pilotes s'affinent.

Grâce à une réglementation la plus libérale d'Europe occidentale, grâce au travail des associations d'usagers et de constructeurs pour mettre en place l'enseignement et garantir les appareils, la France est très en avance sur ses voisins, sous tous les aspects de l'ULM. En 1984 : 2.500 usagers, 600 machines fabriquées dont 250 exportées, tenue des premiers championnats de France. Préparation du premier championnat du monde à Millau en août 1985.

Les conclusions du rapport remis à M. le ministre chargé des Sports sur l'ULM sont donc plutôt optimistes. Il ne faut cependant pas rêver d'une explosion « à la planche à voile ». Cette nouvelle aviation, dont la principale originalité est de se pratiquer de façon autonome, reste une discipline aéronautique, soumise à certains risques qui ne deviennent acceptables que dans un exercice rigoureux.

En aviation traditionnelle, les pilotes sont protégés contre eux-mêmes par des structures extrêmement rigides et contraignantes.

En « ultra-léger » au contraire, le gage de leur autonomie est dans l'autodiscipline. Les meilleurs « sponsors » du mouvement sont les pratiquants.

Convenablement comprise par une administration sachant soutenir sans intervenir, cette attitude, assortie de l'application de quelques mesures concrètes immédiates proposées en fin de rapport, est la mieux à même de faire redécoller l'activité dans la sécurité, la convivialité, dans la prospérité...

Hubert AUPETIT.