

L'idée d'une réforme de la formation ULM revient régulièrement sur le tapis. C'est tantôt la pratique qui est visée, tantôt la théorie, sans oublier les méthodes d'apprentissage et la formation des instructeurs.

Les idées ne manquent pas. Les bonnes, comme les moins bonnes.

Chacun apportant à l'épineux chantier de la sécurité une pierre magique qui protège des accidents, guérit les blessures et ressuscite les morts.

Sage virtuose de l'implication discrète, l'autorité -du moins son ombre agonisante- laisse les fédérations s'embourber dans ces chemins hasardeux, les exposant en première ligne au risque d'échec, laissant croire en leur libre destinée, alors que leur avenir est tracé de longue date, sans option possible.

Après tout, laisser la responsabilité aux autres permet de ne pas décevoir les costards pyramidaux. Au pire, on hurle avec les loups ; au mieux on récolte les bénéfices... Position de confort pour fonction finissante.

Et pendant que ça élucubre dans des tronches pas toujours inspirées, la bleusaille inventorie l'hécatombe comme on rédige une liste de grosse commission.

Donc les idées germent... Simplifier, repenser ou adapter l'apprentissage, notamment théorique ; informer et sensibiliser les clubs ; leur déléguer la délivrance des examens ; se réunir, papoter, parler, palabrer, causer... Voler ? Peut-être pas... Peut-être plus.

Normer, classier, cataloguer, grouper... Faire que l'ULM soit indivisible alors qu'il est pluriel, alors que chaque classe est porteuse de sous-classes effectives ; c'est grotesque.

**Qui ose comparer un Shark à un Weedhopper ? Or cela ne semble poser aucun problème à la fédé', à l'autorité, ni même aux acteurs de base du mouvement ULM.**

**La dérive sous-tendue de la réglementation pour que les ULM deviennent de petits avions, l'introduction des hélicoptères, la complexification des mécanismes, l'embonpoint programmé de toutes ces choses volantes... Cela ne semble perturber personne.**

**Pourtant, ces choses tombent, blessent et tuent proportionnellement à ces "évolutions" (ou dérives ?) réglementaires et technologiques. Personne ne le conteste.**

Pour bien comprendre le paradoxe, il suffit d'en déplacer la teneur, par exemple dans le secteur routier. Personne ne comprend objectivement qu'un permis de conduire passé sur Clio et formaté comme tel permette de piloter une Ferrari.

Sauf que sur la route, on a trouvé une solution simple et efficace : le nivellement par le bas. Tout le monde à 80 km/h, ainsi la citadine et la sportive pourront cohabiter et leurs conducteurs seront nivelés.

Et surtout, surtout... les deux autos sont capables de rouler à 80 km/h, à 70, voire à 30 km/h si c'est nécessaire.

Ce que les aéronefs ne sont pas tous capables de faire. Chier une trapanelle à 45 km/h n'est pas arrondir une flèche à train rentrant. D'abord parce que le second aéronef est systématiquement hors réglementation en terme de performances, ensuite parce que la formation ne saurait être commune aux deux sous-classes de cette même discipline.

Alors réformer une règle commune ne peut servir qu'à rien ; puisque c'est justement qu'elle soit commune qui pose problème. C'est une équation sans solution.

Et puis...

Réformer pour quoi faire ? Pour moderniser, pour adapter, ou pour laisser une empreinte dans le temps ? Or la trace des errements est comme la piste d'un gibier qui cherche son destin sans savoir qu'il l'a derrière lui, sous forme de calibres superposés.

C'est exactement l'image que me renvoie notre mouvement depuis quelques années. **Renards et loups entrent un par un dans la bergerie, attendant que le berger ne ferme la porte et n'y foute le feu.**

**Et dans l'attente, les moutons moutonnent et les prédateurs se goinfrent.**

**Ce n'est pas de réformes dont nous manquons ; mais de clairvoyance. Une erreur majeure de la fédé' (en accord avec l'autorité) a été de supprimer les sous-classes d'ULM légers. C'est justement l'inverse qu'il fallait faire. Renforcer ces catégories, moderniser et adapter leur envergure et leur influence, dans le but de regrouper dans la même fédération des aéronefs réglementairement différents.**

Ainsi on aurait pu expliquer les différentes limites de puissance, pourquoi pas augmenter la masse des seconds, puisque tout le monde trouve génial de réinventer l'avion, inviter les complexes hélicos à la débauche technologique... sans que personne n'y trouve à redire, à critiquer ou à réprover (votre serviteur le premier).

Mais on n'a fait autrement...

Et comme il n'est pas question d'espérer que notre réglementation abaisse les performances minimales ou les masses (puisque c'est un processus inverse qui est engagé), alors nous nous condamnons à un avenir incertain et très sûrement à des scissions catégorielles qui achèveront de laminer les dernières onces d'influence de la FFPLUM.

Comme dit Gilou, philosophe-diéséliste et psycho-chaudronnier : s'il est mal utilisé, même le meilleur outil finit par s'émousser.

Bons vols, avec légèreté.

Miguel Horville