

PRENDRE SON ENVOL : IMMERSION DANS LA FORMATION AU BREVET ULM

Plus léger, plus libre, plus proche. À l'aérodrome de Bondues, le brevet ULM casse les codes d'une aviation souvent jugée élitiste. Grâce à une réglementation allégée et des coûts maîtrisés, l'école Avianor ouvre ses cockpits à une nouvelle génération de passionnés. Instructeurs, élèves et experts font le point sur cette pratique qui rend le pilotage accessible au plus grand nombre.

Bondues, 9h15. Le brouillard du matin flotte encore au-dessus des pistes de l'aérodrome. Devant le hangar d'Avianor, des élèves serrent leur casque pendant qu'un moteur démarre dans un grondement métallique. L'odeur du carburant se mélange au café posé sur une table recouverte de cartes aéronautiques et de manuels annotés au Stabilo fluorescent.

Ici, les futurs pilotes ressemblent davantage à des étudiants ou à des travailleurs qu'à des pilotes de ligne. Jeans, baskets, doudounes : l'aviation légère est loin de l'image inaccessible souvent associée au pilotage. Dans le hangar, Vincent Durrive, instructeur ULM multiaxes, vérifie l'état d'une hélice avant un départ en vol. Derrière lui, un élève répète sa checklist à voix basse avant de monter dans le cockpit.

« Tout le monde peut commencer », explique l'instructeur. « On peut débiter dès 15 ans avec un simple certificat



Instructeur ULM, Vincent Durrive peut également faire passer les examens pratiques des élèves pilotes. © Vincent Durrive, 2026

médical de non contre-indication délivré par un médecin généraliste et aucun prérequis n'est nécessaire pour commencer. »

Une aviation plus souple et moins chère

« Pendant longtemps, le PPL (Private Pilot License) était la référence, tandis que les ULM étaient surtout des machines un peu bricolées, qui finissaient souvent par se casser », explique l'instructeur. Mais aujourd'hui, les ULM multiaxes ressemblent à de petits avions classiques.

La différence entre les deux tient surtout au cadre réglementaire. Dans l'aviation certifiée, les règles sont plus strictes : maintenance obligatoirement réalisée en atelier agréé et exigences techniques encadrées par l'EASA. Les règles d'utilisation sont également plus limitées, notamment pour le vol de nuit, qui est interdit en ULM. Les avions peuvent transporter plus de passagers que les ULM, qui sont limités à deux personnes et à 525 kg maximum en charge.

La différence se retrouve aussi sur le plan médical. En aviation certifiée (PPL), le pilote doit passer une visite médicale auprès d'un médecin agréé aéronautique, renouvelée régulièrement : tous les deux ans avant 50 ans, puis chaque année au-delà.

À l'inverse, l'ULM repose sur un cadre beaucoup plus souple. Le système est largement déclaratif : après une première aptitude, il suffit de déclarer chaque année que son état de santé n'a pas changé, sans visite médicale systématique.

Cette simplicité réduit fortement les contraintes d'exploitation et, par conséquent, les coûts. Chez Avianor, une heure de vol avec instructeur coûte 175 euros, carburant compris. Reste que le coût total du brevet varie fortement selon les élèves : « Il n'y a pas de minimum d'heures à réaliser en ULM, certains obtiennent leur brevet en vingt heures, d'autres en cent », rappelle Vincent Durrive. « Tout dépend du rythme, de la régularité et de la facilité d'apprentissage. »

« Beaucoup pensent qu'ils ne pourront jamais devenir pilotes parce qu'ils ne sont "pas bons en maths" ou "pas bons en sciences". » Baptiste Depaepe

Des cours théoriques avant le premier vol solo

Dans une petite salle de briefing attenante au hangar, le bruit des moteurs reste perceptible derrière les fenêtres entrouvertes. Sur les tables, des cartes aéronautiques couvertes de traits rouges et bleus côtoient des calculatrices et des fiches météo imprimées quelques minutes plus tôt.

Avant de voler seuls, les élèves doivent suivre une importante partie théorique. « Les gens pensent qu'on apprend juste à décoller », sourit l'instructeur. « Mais il y a énormément de travail au sol. »

Météorologie, réglementation aérienne, mécanique du vol, navigation ou radio : les élèves doivent maîtriser plusieurs matières avant de pouvoir passer l'examen théorique sous forme de QCM dans un aéroclub privé délégué.

Depuis le Covid, une partie des cours se fait désormais en ligne via des plateformes d'e-learning. « Avant, on organisait davantage de cours collectifs en présentiel », raconte l'instructeur. « Aujourd'hui, les élèves avancent plus facilement à leur rythme. »



L'élève Thibault Génie aux côtés de l'ULM multiaxes utilisé pour les examens pratiques. © Lucy Delevallez, 2026

L'examen pratique arrive ensuite. Décollages, atterrissages, gestion de panne moteur, radio et navigation : chaque compétence est évaluée en vol avec un examinateur en deux examens : un premier pour voler seul, le brevet de pilote et un second pour pouvoir emporter un passager, l'emport passager. « N'importe quel instructeur ULM peut être aussi examinateur », explique Vincent.

Une visite médicale loin des clichés

À Tourcoing, dans le cabinet du docteur Bernard (nom d'emprunt), l'ambiance contraste avec celle de l'aérodrome. Une légère odeur de désinfectant flotte dans la pièce pendant qu'un radiateur claque doucement contre le mur.

Le médecin reçoit régulièrement des candidats au brevet ULM. Pourtant, beaucoup arrivent stressés. « Certains pensent qu'ils vont passer des examens très compliqués », constate-t-il.

En réalité, la consultation reste relativement simple : contrôle de la vue, prise de tension et vérification des antécédents médicaux. « On cherche surtout des contre-indications importantes », explique-t-il.

Entre passion et sacrifices

Sur le parking de l'aérodrome, Thibault Génie, élève en phase deux du brevet d'ULM, ajuste son casque avant son cours du jour. Architecte libéral, il finance lui-même sa formation. « Une partie de mes revenus passe dans cette passion », raconte-t-il. « Forcément, il faut parfois faire des choix, même si des aides pour les jeunes et les femmes pilotes sont accordées afin d'ajouter plus de mixité. »

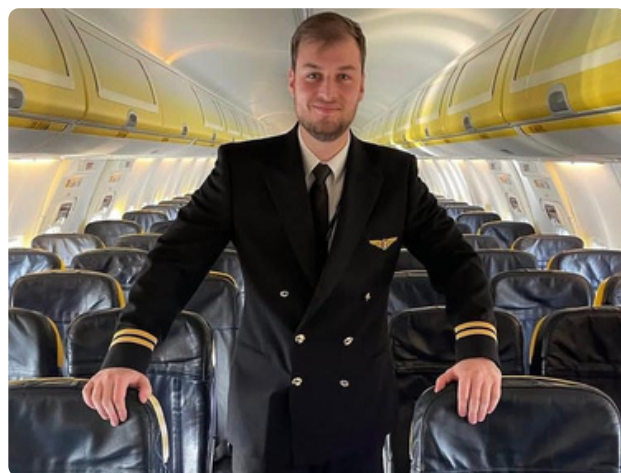
Entre son activité professionnelle et les vols, l'organisation devient parfois compliquée. « Une heure de vol, ce n'est jamais juste une heure », explique-t-il. « Il faut préparer la navigation, étudier la météo, revoir les procédures... »

Malgré les contraintes, il ne regrette rien. « Mille fois, je recommencerais », affirme-t-il en regardant un appareil décoller dans le ciel gris du Nord.

Une première porte vers l'aéronautique

Même les pilotes professionnels reconnaissent l'importance de ces premières expériences de vol.

Baptiste Depaepe, aujourd'hui pilote de ligne de 27 ans chez Ryanair, considère l'ULM comme une excellente porte d'entrée dans l'aéronautique. « Les bases apprises sur de petits appareils servent toute une carrière », explique-t-il. « Piloter, que ce soit un ULM ou un avion de ligne, ça reste la même chose, nous avons juste plus de personnes à bord », affirme-t-il.



Ancien contrôleur aérien, Baptiste Depaepe a financé sa formation de pilote grâce à ce métier. © Rémi Duponcheel, 2026

En bout de piste, un ULM accélère brutalement avant de quitter le sol en quelques secondes. Depuis le parking, plusieurs élèves suivent l'appareil du regard jusqu'à ce qu'il disparaisse dans les nuages.

À Bondues, une idée continue doucement de prendre de l'altitude : voler n'est peut-être plus un rêve inaccessible.

L'histoire d'Avianor

Située à l'aérodrome de Bondues (aussi appelé aérodrome de Lille-Marcq) depuis 2006, Avianor est une école professionnelle spécialisée dans la formation au brevet de pilote ULM (Ultra Léger Motorisé). Elle propose des baptêmes de l'air, des vols d'initiation et des formations complètes pratiques et théoriques pour obtenir le brevet de pilote de classe multiaxes ou pendulaire, le pendulaire se pilotant avec une aile en toile triangulaire et le multiaxe ressemblant à un petit avion. Encadrés par des instructeurs qualifiés, les élèves y apprennent à voler en toute sécurité sur des appareils modernes.