



FLASH SÉCURITÉ

La sécurité une liberté qui n'a pas de prix

L'équipe fédérale est hélas amenée à vous adresser cette lettre de sécurité sans attendre.

En effet, plusieurs accidents mortels récents et facilement évitables viennent à nouveau alourdir le bilan sécurité des vols.

Notre activité favorite, le pilotage d'aéronefs ultralégers motorisés est une activité récréative et de loisir. Cette activité est extrêmement exigeante du point de vue de la formation, de l'entraînement et du maintien des connaissances. C'est la seule manière de garantir un haut niveau de sécurité des vols lorsqu'on la pratique.

Cependant et sans préjuger de l'ensemble des circonstances qui ont conduit aux derniers accidents les plus graves, nous sommes obligés de constater plusieurs indices extrêmement préoccupants au regard de la rigueur comportementale :

- Un vol en soirée, aux limites de la nuit aéronautique, voire probablement après la fin du crépuscule.
- Les vols en dessous des hauteurs minimales autorisées et ayant entraîné une percussio avec une ligne électrique.

LE RESPECT DES RÈGLES :

▪ Par exemple, les 30 minutes après le coucher du soleil constituent la limite légale du vol de jour. Et à cette saison où la brume peut tarder à se lever, où le vent s'il y en a, tarde à tomber et où le soleil se couche tôt, il est parfois tentant d'attendre le soir pour essayer de profiter des derniers rayons.

Mais est-ce que le respect, même strict, de cette limite légale, suffit à assurer la sécurité du pilote ? Certainement pas.

Il faut tout d'abord garder à l'esprit le piège classique du petit vol du soir. Il peut faire encore assez jour pour se sentir à son aise, alors que l'obscurité s'est déjà installée au sol. La différence n'est que de quelques minutes, mais elle suffit pour donner une sensation d'entrée dans le noir à la descente.

Ainsi quand le soleil est déjà bas sur l'horizon longtemps avant le crépuscule, le sol que l'on survole est rapidement obscurci par les ombres qui s'allongent et la nuit qui s'installe.

Dans le même temps, le soleil peut être très éblouissant à la hauteur de vol puisque son disque se trouve à peu près à hauteur du regard, ce qui empêche le pilote de percevoir un éventuel obstacle ou d'apprécier sa hauteur par rapport au sol.

En outre, plus on est haut, plus l'horizon est loin, de sorte que le soleil sera encore visible en vol alors qu'il sera passé derrière, vu depuis le sol. De toute façon, la limite technique du vol à vue de jour peut être bien en deçà des 30 minutes, surtout en période automnale et hivernale, même en conditions météo idéales.

Un pilote en conscience de la situation doit se poser et répondre à la question « si j'étais en voiture en dessous, est-ce que j'allumerais mes phares ? ». Si la réponse est « oui, peut-être », je ne devrais déjà plus être en l'air.

- Autre exemple, les règles de survol, pour la protection des personnes et des biens.

La réglementation précise que sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, les aéronefs ne volent pas au-dessous du niveau minimal :

- 1) À une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau.
- 2) Au-dessus des zones à forte densité des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef, toutefois, les planeurs effectuant des vols de pente ainsi que les ballons et les PUL (planeurs ultralégers) peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.
 - Dans le cadre d'un vol d'instruction, cette hauteur est ramenée à 50 m (150 ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés, la présence d'un IULM à bord à jour de sa qualification étant obligatoire, pour ce genre d'exercice.
- 3) Au-dessous du niveau minimal fixé par arrêté pour le survol des villes ou autres agglomérations, ou des rassemblements de personnes ou d'animaux en plein air, ainsi que le survol de certaines installations ou établissements.

Dans tous les cas les aéronefs doivent voler à une hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou autres agglomérations d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface en respectant le principe du cône de sécurité.

Pour préserver et sauvegarder notre liberté, gardons en tête que le principe de base du mouvement ULM est bien de laisser à chaque pilote, la responsabilité de la gestion de sa sécurité.

Dans notre pratique de l'aviation ultra légère de loisir et sportive, il y a des règles d'or à respecter. Ces règles sont issues, souvent, de l'expérience acquise par les uns et les autres au fil du temps (REX).

Nous ne cesserons jamais de vous rappeler l'intérêt de cultiver à la fois ses compétences techniques et non techniques.

Face à ces exemples, chacun jugera de la façon dont le vol en ULM peut s'exercer.

Aucun pilote ne doit pratiquer l'ULM comme on joue à la roulette russe en frôlant, même occasionnellement, les limites du cadre légal de leur activité et des règles élémentaires de la prudence.

Un ULMiste sérieux est un pilote qui s'attache à décoller en mettant pendant son vol "toutes les chances" de son côté pour se reposer en toute sécurité !!!

Continuons à profiter de ces belles journées de fin de saison, continuez à prendre du plaisir à survoler nos belles régions dans nos belles machines ultralégères, en toute sécurité.

Rapprochez-vous de votre instructeur pour toutes questions ou interrogations.

La sécurité est l'affaire de tous et de chacun

Bons vols et soyez AIRMANSHIP !!!!