



Actions intempestives sur les commandes

(par Thierry COUDERC, Président de la Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

Lorsque l'on opère un avion ou un hélicoptère léger certifié en vol commercial, la réglementation précise que les doubles commandes doivent être démontées si l'on installe un passager non qualifié à une place d'où il est possible de piloter. Il y a plusieurs raisons à cela. En transport public, il convient d'éviter qu'une personne qui n'est pas membre d'équipage, ne soit invitée à s'essayer au pilotage dans un contexte inadapté, qui plus est par un pilote qui n'est pas nécessairement instructeur. Mais surtout, la sécurité demande à préserver le pilote d'une action inopportune et perturbatrice de la part de quelqu'un d'autre sur les commandes de vol. En aviation de loisir, la législation est moins directive et sa souplesse ne doit pas être remise en cause. De toute façon, elle est nécessaire car les doubles commandes ne sont pas toujours conçues pour être démontées sur nos aéronefs légers.

L'action involontaire du passager sur les commandes de vol ne relève d'ailleurs pas nécessairement de la manœuvre effective du manche ou de la manette que le pilote consciencieux aura expressément recommandé de ne pas toucher lors du briefing d'embarquement. Le rapport d'enquête du BEA suivant, survenu après un accident mortel d'aviation générale, a été l'occasion de faire ressortir les conséquences possible de l'appui du pied de l'occupant du siège, sur un câble de gouverne.

<http://www.bea.aero/docspa/2012/f-po120108/pdf/f-po120108.pdf>

Notre aviation ultralégère est particulièrement vulnérable à ce genre d'incident si les pilotes n'y sont pas particulièrement attentifs. En effets, nos postes de pilotage sont souvent exigus voire « intimes » et les organes de commande, câbles, articulations, tringles sont souvent apparents. De plus, la configuration en tandem est répandue sur les ULM. Ce cas apporte une difficulté supplémentaire parce que le pilote ne peut pas toujours surveiller le comportement de son passager. Le REX suivant illustre ce qui peut alors se produire au cours d'un vol en pendulaire :

http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6609&ty=11

Même à bord d'un multiaxe, à priori côte à côte dans le cas présent, la manipulation des cartes peut provoquer un arrêt moteur comme le montre cet autre témoignage :

http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6580&ty=11

On relève d'ailleurs que dans ces deux cas, le second occupant de l'ULM n'est pas un passager standard, mais quelqu'un qui a une certaine culture aéronautique à un titre ou à un autre. C'est dire combien l'explication des consignes doit être soigneuse lors de l'embarquement d'une personne totalement étrangère à notre milieu et qui éprouvera de surcroît peut-être un peu d'appréhension. On note aussi que le risque de survenue de ces deux expériences désagréables aurait sans doute pu être réduit par des aménagements techniques simples : améliorer le serrage des colliers de fixation de la gaine du câble des gaz pour le premier cas ; protéger mécaniquement les interrupteurs d'allumage pour le second.



Avec la belle saison, les baptêmes, vols d'initiation et autres propositions conviviales de faire partager sa passion se multiplient. La plus grande attention doit être accordée à l'explication des consignes et à l'installation de ceux qui en bénéficient et qui découvrent notre activité. Il faut aussi appeler l'attention de nos passagers sur les tenues vestimentaires inadaptées au confort et à la sécurité du vol en ULM, et nous méfier du matériel audiovisuel, des sangles de sac et autres accessoires qu'ils voudront peut-être embarquer au risque d'encombrer exagérément l'espace disponible à bord.

Retour sur la lettre de sécurité du mois de juin :

À propos des lunettes de soleil à verres polarisants, plusieurs lecteurs m'ont fait part de difficultés de compréhension du phénomène décrit et quelques-uns l'ont même mis en doute. Une illustration valant toujours mieux qu'un long discours, la FFPLUM a mis en ligne une petite vidéo pour montrer ce qui peut se passer. Voir : <https://vimeo.com/129776046>

En vous priant de nous excuser pour le côté artisanal de la réalisation.





Nos réflexions...

(par Eric GALVAGNO)



"C'est comme le vélo !"

Cette expression populaire qui est employée quand on veut signifier qu'une activité que l'on a su faire, même si l'on arrête de la pratiquer pendant un certain temps, il suffit de la reprendre pour en retrouver instantanément la maîtrise, ne peut s'appliquer à la pratique de l'ULM.

La récente série noire en termes d'accidentologie doit nous interpeller et nous amener à réfléchir chaque fois que nous allons voler : avant, pendant, et après le vol.

Ne laissons pas la routine, les habitudes, la légèreté, l'impression de dominer son sujet nous envahir quand nous volons.

Gardons la tête froide, l'esprit curieux, posons-nous des questions en permanence et apportons-y des réponses.

C'est le gage d'un vol bénéfique, où l'on progresse tout en prenant le plaisir que nous venons rechercher, c'est le gage d'un vol réussi...

Non, l'ULM ce n'est pas comme le vélo !

