



Quelques éléments de retour d'expérience sur le Tour ULM 2015

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

Le Rallye aérien annuel de la FFPLUM se présente comme une université d'été au cours de laquelle les participants ont l'occasion d'améliorer leur expérience de pilote en se confrontant dans des conditions que les organisateurs s'efforcent de rendre optimales, à des situations qu'ils ne rencontreraient pas dans leur pratique quotidienne. Le millésime 2015 aura été caractérisé par la démonstration de la maîtrise d'une aérologie peu coopérative.

Le Tour ULM est aussi une formidable occasion d'échanges de points de vue, de confrontation des habitudes des uns avec celles des autres. Chaque pilote apprend donc aussi au contact d'autres pratiquants qui ont résolu un petit problème auquel il n'avait pas pensé jusqu'ici. Mais attention, on peut aussi constater sur le Tour, que ce qui marche bien pour les uns ne convient pas nécessairement pour les autres. Parfois, une différence d'ordre technique ne permet pas la transposition d'une astuce séduisante. Parfois, l'idée glanée sur le parking suppose simplement un changement d'habitude qu'il faut s'attacher à appliquer avec résolution dès lors que l'on se décide à l'adopter. Ainsi, changer l'orientation des événements des bouchons des réservoirs pour réduire le risque d'ingestion d'eau dans les réservoirs de l'ULM parké sous la pluie, est certainement un bon conseil. C'est une bonne idée. Mais elle suppose pour celui qui l'adopte pour la première fois, de rajouter une ligne à la check-list de prévol pour s'assurer de leur position avant le décollage. À défaut, on aura pu constater que cela peut provoquer le siphonage de l'un des réservoirs dans l'autre, qui se termine par un atterrissage de précaution en cours d'étape, afin d'éviter le risque de désamorçage du circuit d'alimentation du moteur.

Un autre enseignement relevé sur le Tour concerne la bonne connaissance de l'état technique de l'appareil utilisé. Quelques-uns des participants qui pilotaient un ULM mis à leur disposition par un club ou une structure commerciale, ont découvert des problèmes imprévus révélés par l'utilisation quotidienne relativement intensive d'une machine qu'ils ne connaissaient pas toujours très bien. Cela va des parasites radio que même un atelier professionnel n'a pas résorbé car il aurait fallu se lancer dans des travaux de modification, au remplacement d'urgence de brides d'admission fendues, en passant par le réajustement de réducteur martyrisé par une synchronisation approximative des carburateurs. Bien sûr, il ne saurait être question de limiter l'accès au Tour ULM aux seuls propriétaires, mais il faut que le pilote puisse assumer les responsabilités inhérentes au régime déclaratif de navigabilité des ULM. C'est pourquoi il est conseillé aux participants qui empruntent une machine, de le faire auprès d'organismes qui leur laissent l'opportunité de connaître avec précision l'ULM qu'ils vont utiliser de manière autonome pendant plus d'une semaine sur le Tour, et qui leur consentent une délégation précisément définie sur les décisions à prendre si une intervention technique s'avère nécessaire. D'une façon générale, le prêt ou la location d'un ULM suppose donc une solide relation de confiance entre le pilote et le propriétaire quel que soit le statut de ce dernier, particulier, association ou organisme commercial.





Nos réflexions...

(par Eric GALVAGNO)



Les vacances sont finies !

Cet été, pour ceux qui auront eu la chance de partir en vacances, une proportion importante aura utilisé l'avion comme moyen de transport. Ce transport doit aux nombreuses contraintes réglementaires d'être devenu l'un des plus sûrs. Ainsi, c'est confiant que le passager monte dans un avion sachant que les pilotes sont contrôlés et testés plusieurs fois par an sur leurs compétences techniques comme sur leur aptitude médicale, que les avions subissent une vérification technique simple au moins tous les trois jours, plus approfondie toutes les semaines etc. etc.

Dans l'ULM, la réglementation n'en est pas moins exigeante car elle exige de déclarer l'aptitude au vol de l'appareil et de s'engager à la maintenir en respectant les protocoles d'entretien constructeur. De plus, tout pilote ULM responsable, demandera à un instructeur de l'accompagner pour un vol de reprise après un arrêt prolongé de l'activité, continuera régulièrement à s'entraîner à gérer une panne moteur, ne volera pas sous l'emprise d'un traitement médical susceptible d'avoir des effets néfastes, ouvrira son capot moteur et les éventuelles trappes de visite à intervalle régulier et fréquent pour procéder à une inspection visuelle de sa machine etc. etc.

Ainsi, la différence la plus marquante entre notre réglementation ULM et la réglementation Transport Aérien, ce n'est pas l'absence de tâches et de règles de l'art à respecter mais c'est l'absence de contrôle formel de l'Administration sur ces obligations qui nous incombent. En d'autres mots, l'Administration nous fait confiance dans notre obligation à respecter notre réglementation ULM actuelle et nous considère comme des pilotes responsables.

Croire que l'on peut s'en affranchir, que l'on peut faire ce que l'on veut, briser cette confiance avec notre Administration de tutelle, c'est s'exposer non seulement à l'accident mais surtout c'est exposer l'ensemble du mouvement ULM à une refonte globale des textes qui nous régissent à brève échéance. Alors, êtes-vous un pilote ULM responsable ?

