



### **La gestion des ressources et le partage de compétence en vol**

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

Lorsque deux pilotes très qualifiés sont amenés à voler ensemble, ils doivent apporter un soin particulier à l'élaboration de leur projet pour définir clairement le partage de responsabilité dans les différentes phases de préparation puis d'exécution de leur vol.

L'expérience relatée par le REX dont nous vous proposons l'étude ce mois-ci nous montre que la surabondance de compétences embarquées peut inciter deux instructeurs qui volent ensemble à alléger exagérément la préparation et à se reposer inconsciemment sur les compétences de l'autre.

[http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX\\_Visualisation.cfm?id=6502&ty=11](http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6502&ty=11)

Le rédacteur est particulièrement honnête à propos de la désinvolture dont il a fait preuve pour faire ce vol. Il n'a embarqué ni carte ni GPS. Il semble que même l'heure de décollage n'ait pas été relevée. Les conséquences sont ici minimales : sans toute quelques secondes de flottement tout au plus. Mais on peut tout aussi bien imaginer que ce genre de comportement puisse impacter des paramètres primordiaux pour la sécurité, tels que le bilan carburant ou le centrage, avec des conséquences potentiellement autrement plus graves.

En outre, la situation risque de devenir critique en cas de divergence d'analyse face à un incident si les responsabilités ne sont pas clairement définies.

Les données accidentologiques de la FFPLUM comportent des événements de cette sorte, qui ont abouti à la destruction de l'appareil. L'un des exemples récents a pour facteur initial une divergence d'appréciation entre deux pilotes expérimentés à propos de l'opportunité de remettre les gaz en final sur une altisurface. Il n'y a pas eu de confrontation entre les protagonistes, mais un simple échange de points de vue a retardé la prise de décision des quelques secondes qui auront fait la différence entre l'anecdote et l'accident.

Une autre situation bien connue peut conduire à ce genre de problème, lorsque le propriétaire d'un ULM invite un instructeur pour un vol qui n'est pas formellement une séance d'instruction. Mis en confiance, le pilote peut s'enhardir aux limites de ses compétences, alors que l'instructeur peut aborder ce vol dans un état d'esprit proche de celui de passager.

Dans le domaine de l'aviation de transport commercial, ces sujets font depuis longtemps l'objet d'une action de formation et d'analyse continue englobée dans la démarche « Cockpit Resource Management » qui est imposée par la réglementation. Sans aller jusqu'à nous astreindre à une telle procédure au sein de notre aviation ultralégère de loisirs tout de même beaucoup plus simple à organiser, il convient d'être conscient de ces vulnérabilités et prendre l'habitude de commencer systématiquement chaque vol par une préparation rigoureuse qui doit être commune lorsque les occupants sont tous deux pilotes.





## Nos réflexions...

(par Philippe DEZECOT, Joël AMIABLE et Jean-Marc SEURIN)



## Bilan 2014

La campagne de prévention et d'information réalisée par notre Fédération depuis plusieurs années semble avoir contribué à une certaine baisse du nombre des victimes. Cela n'est pas et ne sera jamais suffisant. Un gros effort reste à accomplir, notamment dans le comportement humain du pilote (facteurs humains).

2013	DECES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	MATERIELS
Total accidents	18	25	19	73
Total victimes	26	26	23	

2014	DECES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	MATERIELS
Total accidents	14	30	27	97
Total victimes	22	32	38	

Nous avons enregistré en 2014, **douze décès** à la suite de la perte de contrôle de l'appareil en vol et **6 décès** ont été enregistrés lors de vol d'instruction.

La majorité de ces accidents mortels ont été constatés lors de vols avec passagers. Ils résultent bien souvent de fautes commises par le pilote telles que :

- visite « prévol » négligée,
- vol à basse altitude qui se termine dans les arbres ou les lignes électriques,
- vol malgré une météo dégradée,
- etc.

Pour information, il a été enregistré :

- 14 accidents lors de collisions avec arbres ou lignes électriques
- 9 accidents à la suite d'une défaillance de la structure de l'appareil
- 7 accidents suite à des pannes moteurs au décollage
- 19 accidents suite à des pannes moteurs en vol
- 44 accidents à la suite d'une perte de contrôle à l'arrondi ou en phase d'atterrissage.

Le vœu des élus et responsables de notre Fédération est que 2015 soit l'année d'une diminution encore plus significative des accidents d'ULM.

Ce résultat est certes de « **notre** » ressort (cadres fédéraux et associatifs – Instructeurs – etc.)... mais il reste avant tout de « **votre** » ressort.... en tant que pilotes responsables !

Bons vols à tous.

