



Comment exploitons-nous les informations reçues ?

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

Aujourd'hui, entre la liste des abonnés aux newsletters de la FFPLUM et l'envoi désormais systématique d'ULM info à chaque membre, ce ne sont pas moins de 20 000 personnes qui sont destinataires de cette information, illustrant le fait que notre audience dépasse largement nos seuls effectifs. Si je me réfère à l'immense majorité des retours qui nous parviennent, leur contenu est apprécié et utile. Cela nous encourage à nous efforcer de tenir le rythme de la publication mensuelle.

Mais quelle est l'exploitation des informations ainsi publiées ? Les outils informatiques utilisés pour leur diffusion permettent de dénombrer que la moyenne des destinataires qui consultent les liens proposés vers le site fédéral ou celui du BEA et qui chargent effectivement les fichiers joints, s'établit autour de 40 %.

Si l'on considère que le texte que vous êtes en train de lire est dans le corps du mail que vous venez de recevoir, on peut admettre que le message passe de toute façon. Mais d'un autre côté, certains esprits chagrins pourraient aussi considérer que cela veut dire que 60 % des destinataires ne creusent pas les sujets traitant de thèmes aussi importants que la sécurité, au-delà de la lecture initiale des informations qu'ils reçoivent.

Bien sûr, nos compétences et nos styles rédactionnels sont perfectibles, et on nous le fait remarquer, souvent avec pertinence, mais à peu près tous nos interlocuteurs nous encouragent dans des termes qui nous honorent. Et pourtant, face aux questions qui nous sont soumises, je m'interroge sur notre efficacité dans cette démarche.

Que penser par exemple, des pilotes qui séparément, nous ont contactés pour demander qu'une lettre de sécurité soit consacrée à appeler leur attention sur le risque incendie et sur la façon de s'habiller en vol pour y faire face, alors que c'était l'objet des publications d'octobre et de novembre 2015.

Il en a été de même pour cet instructeur qui ne s'attendait sans doute pas à provoquer tant d'amusement au sein de son assistance lorsqu'après avoir discoursu sur l'importance des lettres mensuelles de la FFPLUM, il m'a fait observer qu'il n'a encore rien lu sur les hélices dans les publications sécurité. (Lettre mensuelle de juillet dernier).

Sur le stand fédéral à Blois, beaucoup de pilotes sont venus nous interroger, en quête d'informations de la FFPLUM sur le passage de nos radios au standard 8,33. Lorsque nous les leur avons montrées, la plupart d'entre eux ont admis que les 3 pleines pages publiées dans ULM info de décembre 2015 s'attachaient à traiter les questions légitimes qui se posaient sur ce sujet.

Il est vrai que la pratique d'un loisir aérien suppose par nature l'accumulation de nombreuses informations, souvent complexes et variées, qu'il est hélas rarement possible de simplifier.



Mais en l'occurrence, il a pu être relevé que certains de nos visiteurs venaient exprimer des attentes auxquelles à notre grand regret, nous ne pouvions pas répondre. Ce n'était pas exactement une information sur les échéances, les modalités de basculement et les adaptations de procédures induites par ce standard 8,33 qui les intéressaient, mais plutôt des arguments et des astuces pour essayer d'échapper aux conséquences de cette évolution, sans subir les restrictions d'accès qui seront imposées aux appareils qui demeureront en 25 kHz.

Une telle attitude, par ailleurs parfaitement compréhensible au regard de ses conséquences financières, est cependant difficile à concilier avec les impératifs de sécurité. C'est en effet un comportement comparable qui conduit à des biais de prise de décision. Minimiser les paramètres d'une prévision météo opposée à un projet de navigation est caractéristique de cet état d'esprit, de même que tenter de se justifier à soi-même une négligence d'entretien en affirmant arguments à l'appui, que le respect des potentiels définis pour telle courroie de ventilateur ou telles durites ne serait pas techniquement nécessaire.

Ce n'est pas parce que la réponse à une question que l'on se pose est éloignée de celle que l'on espérait, qu'il est possible de l'occulter ou de contourner le problème. En matière d'aviation, cela peut vite se révéler imprudent, voire dangereux.

NB : Toutes les lettres mensuelles de sécurité peuvent être consultées en ligne :

<http://www.ffplum.info/documentation/lettres-mensuelles-securite.html>

De même que les anciens numéros d'ULM info :

<http://www.ffplum.info/documentation/ulm-info.html>





Nos réflexions...



(par Eric GALVAGNO)

Le bon équilibre

Pour notre activité de pilote ULM comme pour d'autres qui régissent notre quotidien, afin d'en garder la maîtrise, tout est une question d'équilibre.

En effet, que cet équilibre soit alimentaire, budgétaire, psychique ou physique, etc. ... il est le garant de la pérennité, de la stabilité et du maintien de l'influence de l'individu sur les événements auxquels il peut être confronté.

Ainsi, garder un bon équilibre dans notre pratique ULM, c'est non seulement avoir le souci du maintien de ses connaissances, de ses compétences, d'un entraînement régulier, et aussi, de prendre le temps d'entretenir et de vérifier son ULM en suivant, à minima, les préconisations du constructeur et du motoriste.

L'accidentologie récente, si elle semble démontrer une prise de conscience de l'ensemble des pilotes quant à certains comportements à bannir, et est donc en amélioration sur ce point, elle n'est pas satisfaisante sur le nombre d'incidents faisant suite à un problème mécanique.

Cette année, si l'ensemble des intervenants de la Commission Sécurité des Vols de la Fédération a beaucoup insisté, au vu des accidents et incidents de l'année dernière, sur l'indispensable prise de conscience des pilotes sur les bons comportements et les bonnes manières à adopter car de fortes carences apparaissaient dans ce domaine, aujourd'hui il faut remettre l'accent sur la prévention dans l'entretien de votre machine, le préventif étant toujours préférable et moins onéreux que le curatif.

Connaissances aéronautiques, compétences en pilotage, entraînement à la panne, entretien et vérification de la machine, retrouvez le bon équilibre entre tous ses paramètres, c'est le seul garant d'une sécurité des vols optimale et sans failles.

En deux mots : volez équilibré !

Les publications de la FFPLUM sont diffusées pour informer l'ensemble des pilotes sur des points susceptibles d'affecter leur sécurité, et pour leur proposer une réflexion qui se veut pragmatique sur les moyens de l'améliorer. Compte tenu de la diversité qui caractérise la pratique de l'ULM, les informations diffusées sont strictement indicatives. Elles ne sauraient répondre de façon exhaustive à chaque situation particulière. De fait, l'attention est rappelée sur le cadre réglementaire de l'aviation ultralégère française qui est basé sur un principe déclaratif et sur la responsabilité individuelle des pratiquants, laquelle doit s'exercer sans réserve. En tant que commandants de bord, les pilotes d'ULM doivent s'assurer toujours de la navigabilité de leur machine et conduire leur vol dans le respect strict des règles de la circulation aérienne. Il revient à chaque pilote d'évaluer lui-même la manière d'adapter à son propre cas, la prise en compte des informations de sécurité qu'il reçoit.

