



Restons concentrés

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

Les péripéties de la saison estivale qui s'achève, ainsi que les rapports d'accidents récemment publiés nous rappellent avec force combien nous sommes vulnérables à la baisse de vigilance. Parmi les causes qui la favorisent, elle est presque systématiquement associée à quatre situations comportementales :

La précipitation, l'improvisation, la répétitivité et l'excès de confiance.

Les trois événements suivants illustrent comment les circonstances favorables à leur survenue se mettent en place, avec des conséquences qui vont de l'événement évité de justesse à l'accident dramatique.

1) : la collision évitée

Les belles journées d'été offrent l'occasion de vols touristiques entre copains, qui laissent des souvenirs impérissables et alimentent nos motivations. Le pilote qui nous a adressé le REX que vous pourrez consulter en suivant le lien ci-dessous, ne nous dit rien de la façon dont la navigation de groupe qu'il rapporte a été préparée. Mais il nous montre comment ce genre de vol aurait pu dégénérer en collision.

En premier lieu, il parle de formation serrée entre plusieurs ULM de classes différentes, dont au moins un n'a pas de radio. Puis il situe l'événement au-dessus des châteaux de la Loire, un espace aérien potentiellement encombré qui constitue une destination prisée par les pilotes de loisir. Enfin, le facteur déclenchant sera la mise en descente improvisée par l'un des pilotes pour se rapprocher des sites intéressants, suivie par une situation de rapprochement avec un trafic étranger au groupe.

http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=7025&ty=11

2) : l'oubli qui fait frôler la catastrophe

Le Tour ULM permet de réaliser une succession de vols dans des conditions que l'organisation s'efforce de rendre optimales. Même si l'on s'attache à ce qu'il ne soit pas trop dense, le programme n'en est pas moins soutenu. Les amarrages, ravitaillements, débâchages, visites pré-vols et préparations de navigation se succèdent. Le tout est réalisé dans l'ambiance certes studieuse, mais détendue et joyeuse autant que possible, de ce qui doit rester un loisir.

Mais bien sûr, le rythme est régulièrement perturbé par les aléas météo ou techniques comme il est de règle dans notre activité. C'est dans ce contexte que l'un des participants très expérimenté a décollé rapidement après un déroutement météo afin de rejoindre la caravane. Il a réalisé les quelques minutes du vol de liaison sans noter de comportement inhabituel préoccupant de son autogire. Et pourtant, après l'atterrissage, il a découvert des morceaux de tissu déchiquetés emberlificotés autour de l'axe et des articulations de ses pales. Il avait embrayé le pré-lanceur sans retirer la housse de protection de la tête de rotor.



3) : un drame en fin de journée

Les séances de baptêmes au profit des jeunes sont aussi des opérations caractéristiques de la période estivale. L'ambiance est généralement festive et l'enthousiasme des bénéficiaires est gratifiant pour les organisateurs comme pour les pilotes que nous sommes, rarement réticents à faire partager notre passion. Mais c'est un peu répétitif et l'atmosphère n'est pas toujours propice au maintien de la vigilance. Et puis en fin de journée, la fatigue peut aussi se faire sentir.

L'accident qui nous rappelle les conséquences possibles d'une telle situation est survenu l'été dernier, mais le rapport de l'enquête vient juste d'être diffusé. À l'issue d'une journée de vols de découverte en pendulaire, un instructeur ayant plus de 3000 heures d'expérience a décidé de faire un dernier vol en solo. Après le décollage, il semble avoir perdu le contrôle de son ULM dans des conditions que les témoins ne s'expliquent pas, avant de chuter de l'appareil. Les éléments relevés par l'enquête technique font supposer qu'il avait peut-être oublié de s'attacher. Le rapport est consultable en suivant le lien :

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2015-0468.pdf





Nos réflexions...

(par Eric GALVAGNO)



Le palmarès des J.O. (*) *(Jugements Opportuns)

Les Jeux Olympiques sont terminés, et le défilé des athlètes récipiendaires sur les podiums nous rappelle combien l'excellence se mérite, et est le fruit d'un travail soutenu, rigoureux et quotidien.

Notre discipline aéronautique n'est, bien sûr, pas représentée aux jeux du fait de l'utilisation de destriers motorisés, mais il est intéressant de s'interroger sur ce qui pourrait constituer le podium des bons comportements et des décisions opportunes lors de nos vols.

Voici ma proposition de palmarès des Jugements Opportuns en aéronautique :

Médaille d'or : annuler ou recaler un projet de vol.

Médaille d'argent : savoir anticiper et faire un demi-tour en vol.

Médaille de bronze : remettre les gaz.

À la Commission Sécurité des vols de la Fédération, nous sommes très attentifs à vos retours qui sont nombreux, et qui démontrent, s'il le fallait, la maturité et la responsabilité dont font preuve la grande majorité des ulmistes.

Alors, comme nous sommes tous acteurs de la Sécurité des Vols, n'hésitez pas à compléter ce podium pour les places d'honneur ou à bouleverser mon palmarès en nous envoyant vos propositions et remarques à l'adresse de la fédération ffplum@ffplum.org !!!

Nous publierons, à l'issue, la liste des 10 meilleurs comportements et jugements qui sortiront majoritairement de vos choix.

Dans l'attente, en ces belles journées de fin des vacances, continuez à prendre du plaisir à survoler nos belles régions dans nos belles machines ultra-légères, en ayant toujours l'ambition d'être sur la plus haute marche du podium de la Sécurité des Vols.

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.

