

Assurer sa sécurité en se posant en campagne



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

Est-il besoin de rappeler qu'un ULM est un appareil non certifié et que de ce fait, son moteur et ses systèmes ne sont pas censés offrir les garanties de fiabilité apportées par les exigences de certification ? De ce fait, la sécurité ULM repose pour une bonne part sur la "facilité" offerte par cette catégorie d'aéronef, de se poser sans délai à tout moment du vol.

Chaque pilote doit être instruit à conduire ses vols de sorte qu'il soit en permanence en local d'un terrain praticable pour un posé en campagne.

Les limites de masse, de puissance et de vitesse qui lui sont imposées par la réglementation sont justement posées pour assurer un bon niveau de sécurité à ce type de manœuvre. Mais nous aurions tort de considérer que l'atterrissage en campagne relèverait seulement de la gestion des pannes.

En effet, nos limitations ont aussi pour conséquence de réduire les marges de manœuvre du pilote ULM face à des situations telles que les changements de conditions météo ou le déroutement pour indisponibilité accidentelle d'une piste. Des paramètres comme la composante de vent de face ou l'augmentation du niveau de turbulence influencent potentiellement beaucoup plus l'issue d'une navigation qu'en avion. Les options qui s'offrent au pilote étant plus réduites, le posé en campagne de précaution doit faire partie de ses moyens normaux de gestion de sa sécurité au côté du déroutement.

Notre réglementation nationale actuelle tend à nous y encourager, même si certains pilotes ont pu mesurer qu'il reste occasionnellement quelques efforts à faire dans son interprétation correcte par les représentants des pouvoirs publics. En effet, contrairement à l'avion, l'ULM aura le droit de redécoller de l'endroit d'où il se sera posé hors site aménagé sans autorisation administrative, et avec son pilote habituel aux commandes. Pour la FFPLUM, ce point est très important pour deux raisons :

1. Tout pilote d'ULM doit pouvoir être entraîné à réaliser des atterrissages sur terrain non aménagé moteur coupé, ou pas.
2. Il ne doit pas y avoir de lourdeur administrative qui le découragerait à prendre la décision de se poser en campagne pour assurer sa sécurité.

L'atterrissage en campagne fait donc (ou devrait donc faire) partie de la vie du pilote d'ULM sérieux et responsable, quelle que soit la classe d'appareil opéré.

La formation sur la manœuvre de posé hors terrain aménagé est donc un chapitre parfaitement légitime de l'instruction et du réentraînement des pilotes d'ULM. Mais les instructeurs qui la pratiquent doivent le faire dans le respect de la réglementation et des bonnes pratiques.



Car bien sûr, il ne doit pas être tiré prétexte de ces dispositions pour prendre des risques ni revendiquer des possibilités qui seraient exorbitantes du droit public. Ainsi, l'instructeur aura soigneusement reconnu les sites vers lesquels il se propose d'emmener ses élèves. Comme pour tous les cas de posé planifié hors site aménagé, l'accord des propriétaires aura été obtenu et les maires des communes concernées informés. En outre, la manœuvre devra respecter les règles de circulation aérienne ainsi que celles concernant la protection de l'environnement.

Enfin, si l'on veut pouvoir profiter de cette importante faculté offerte aux ULM, il ne faut pas en abuser. Il ne saurait par exemple être question de transformer un site d'entraînement occasionnel au posé en campagne, en base annexe de l'école de pilotage où l'on convoquerait les élèves et où l'on pratiquerait des séances de tours de piste.

L'expérience accumulée sur les conséquences de l'utilisation des sites occasionnels non aménagés nous montre que même lorsque l'on y est bien accueilli par toutes les parties prenantes, il n'est pas raisonnable d'y pratiquer plus de deux ou trois posés par semaine sans risquer l'émergence de problèmes susceptibles de déborder du cadre local. Leur usage en instruction doit donc strictement se limiter à l'illustration de compétences acquises par ailleurs.

L'entraînement de base aux manœuvres de posé d'urgence (encadrements, PTU, PTS, etc.) doit quant à lui nécessairement se faire en environnement maîtrisé offrant les meilleures garanties de sécurité et de conformité réglementaires, c'est-à-dire sur une piste dûment répertoriée en tant qu'aérodrome ou base ULM permanente.





Nos réflexions...

(par Gérard COFFIGNOT – Président de la Commission Espace-Aérien / Discipline)



Amélioration du site Web de Météo-France

Comme je vous le laissais pressentir dans l'article d'ULM INFO N°96, les études de faisabilité effectuées conjointement entre Météo-France et les fédérations de l'Aviation Légère et Sportive (ALS) concernant l'exploitation des informations produites par les stations Radome, ont permis d'aboutir récemment à une amélioration du site Web de cet organisme, permettant ainsi une réduction sensible des déserts d'informations météorologiques identifiés dans certaines régions du territoire métropolitain.

Deux possibilités s'offrent à vous pour consulter ces informations soit en passant par AEROWEB (directement ou via le site du SIA qui vient d'ailleurs d'être sérieusement relooké ; là aussi en coordination avec les fédérations de l'ALS !) soit en allant directement sur le site de Météo-France.

Par AEROWEB :

Il faut atteindre le site de Météo-France en navigant vers le bas sur le bandeau de gauche via : « Aller plus loin » ; « Liens utiles » ; et cliquer alors sur Météo-France.

Un petit tag d'avertissement apparaît pour bien préciser que les données fournies ne demeurent qu'une aide à la décision et que leur utilisation reste sous la responsabilité du pilote.

Après acceptation, apparaît une carte de température que l'on peut transformer, grâce au bandeau horizontal de celle-ci, en carte, des vents, des nébulosités, ou du temps présent.

Sous ces quatre formes, cette carte est cliquable et permet en pointant sur une des positions identifiées de sortir un tableau synthétique en clair des infos météo fournies (originellement en code Synop) par la station Radome du lieu ainsi pointé. Le bandeau inférieur du tableau permet entre autres l'affichage d'un tableau plus complet.

Le retour ensuite à la carte de température se fait en cliquant sur le pavé « observations » du bandeau générique du site.

Par le Site Météo-France directement :

Dans la page d'accueil du site et dans le bandeau horizontal supérieur, il faut cliquer sur « France » puis sur « Observations » pour arriver sur la carte de température et pouvoir ensuite procéder comme décrit ci-dessus.

Je pense que ces nouvelles possibilités offertes par Météo-France doivent permettre au pilote qui désire se rendre ou traverser l'un de ces (ex !) déserts météo de pouvoir prendre une décision de départ ou de renoncement beaucoup moins aléatoire, en particulier grâce aux informations de hauteur de base des nuages et de visibilité horizontale fournies par certaines stations (malheureusement pas par toutes !).

Il existe bien sûr à l'heure actuelle pléthore de sites traitant de la météorologie dotés parfois d'une cosmétique époustouflante, et qu'il n'est pas interdit de consulter également. Je n'en connais pas par contre qui fournissent VH et/ou hauteur de la base des nuages.

Bon vol à tous.

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.

