



Bien méditer les retours d'expérience

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

Après chaque accident ou incident, il est très fréquent que la commission sécurité soit contactée par des pilotes qui voudraient en connaître les circonstances. Au-delà de l'expression de la solidarité de notre milieu qu'exprime généralement une telle demande, il est vrai que le fait de ne pas savoir précisément ce qui s'est passé peut alimenter une certaine inquiétude, surtout lorsque l'on opère le même genre d'appareil dans des conditions comparables aux circonstances de l'événement.

Lorsque nous sommes en mesure d'avancer une explication technique, ce qui est assez rare pour les accidents, mais plus fréquent avec les déclarations REX, nos interlocuteurs manifestent presque systématiquement beaucoup d'intérêt sur ce qui leur est présenté. C'est assez naturel et facile à expliquer : une défaillance mécanique est quelque chose de tangible, dont il est relativement aisé d'évaluer la mesure dans laquelle chacun y est exposé ou pas. Cela provoquera le cas échéant une action de surveillance ou de correction concrète.

Les témoignages récents reçus au titre du retour d'expérience qui vous sont proposés ci-dessous se rapportent à ce type de sujet. Ils témoignent d'incidents en rapport avec la vigilance dont chaque pilote d'ULM doit faire preuve dans la surveillance technique de sa machine et la rigueur de la réalisation de l'entretien :

Détection d'une fuite de carburant associée au dépassement du potentiel d'un composant :

http://cnfas.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=7087&ty=11

Manque de rigueur dans le remontage du faisceau de câbles des bougies après une vidange – perte partielle de l'allumage en vol :

http://cnfas.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=7119&ty=11

Détection précoce d'un câble de commande de vol abîmé :

http://cnfas.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=7099&ty=11

Force de freinage dissymétrique entre les deux roues du train principal, consécutif au mauvais positionnement des durites hydrauliques lors de leur remontage après une opération d'entretien :

http://cnfas.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=7124&ty=11

En revanche, lorsqu'une analyse fait ressortir des facteurs humains comme éléments déclenchants d'un événement, ce qui est plutôt fréquent dans les rapports d'enquêtes, l'intérêt des pilotes pour les explications données est rarement aussi manifeste. On relève même parfois une forme perceptible de soulagement. C'est sans doute qu'il n'est pas vraiment dans la nature humaine de s'identifier personnellement dans la description des défaillances d'autrui. Alors chacun aura tendance à développer des réactions du type « moi, ça ne peut pas m'arriver », étayées par des arguments comme :



- Mon ULM n'est pas du même type
- Moi, je ne vole jamais dans ces conditions météo
- Moi, je ne vole qu'en plaine
- Moi, je ne décollerai jamais sans avoir consulté les NOTAM
- Moi, je n'ai pas de train rentrant ...

Certes, mais en termes de facteurs humains, le danger rôde effectivement de la même façon pour tout le monde, comme le montrent les quelques exemples tirés des enquêtes du BEA sélectionnés ci-dessous. Ils ne concernent pas uniquement les ULM, mais comme l'ouverture d'une enquête est obligatoire pour tous les événements impliquant des avions légers certifiés, il y en a beaucoup plus et leurs circonstances sont plus diversifiées. Ceux que nous vous soumettons ont été choisis parce qu'ils relatent des situations parfaitement compatibles avec ce qui peut survenir au sein de notre micro aviation. En outre, ils sont récents. Négliger ce qu'ils nous rappellent au seul motif que certains ne relèvent pas de l'ULM relèverait de la politique de l'autruche. Ils nous conduisent à nous souvenir que même avec un train fixe, nos ULM peuvent avoir des volets qu'il est possible d'oublier de déployer. Ils peuvent être équipés d'une sécurité de parachute que l'on peut négliger de retirer, ou encore d'une radio qui perturberait notre vol si nous la branchions trop hâtivement. Nous ne sommes pas immunisés contre les arrondis mal négociés. Et dans le monde ULM aussi, on peut rencontrer un élève passionné qui a du mal à se faire lâcher ou un ami à qui l'on souhaitera faire plaisir.

Accident d'avion léger probablement provoqué par un second régime au décollage. L'appareil est signalé en surcharge de 20 kg, avec le passager pilote ULM, en place gauche.

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2016-0518.pdf

Rapport relatif à un accident survenu lors du lâcher d'un élève en planeur. Intéressant à méditer au regard du cursus particulier de cet élève.

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2016-0431.pdf

Oubli de sortie du train à l'atterrissage pour s'être focalisé sur un problème de radio. Si cet exemple se rapporte à un avion, il illustre le piège dans lequel chaque pilote peut tomber avec n'importe quel point de sa check-list, quelle que soit la catégorie d'appareil.

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2016-0436_01.pdf

Accident de motoplaneur en vol montagne, illustrant les difficultés de prévenir les secours et rappelant les préconisations du CCS (*) pour faciliter l'alerte précoce et le positionnement précis d'un lieu d'accident.

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2015-0626.pdf

Accident d'avion léger – Atterrissage sur le train avant – rebond – embrasement de l'appareil après l'impact.

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2016-0490.pdf

Accident d'ULM classe 4 (autogire) – perte de contrôle au décollage, probablement consécutif à l'oubli du pilote de s'attacher.

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2016-0230.pdf

(*) CCS : centre de coordination du sauvetage, chargé du traitement de l'alerte et de la coordination des secours en cas d'accident aérien. Il est confié à l'Armée de l'Air, et ses locaux sont situés à la BA 942 de Lyon – Mont Verdun. Voir aussi ULM info de septembre 2014 (pages 14 et 15)

http://www.ffplum.info/images/stories/DOCUMENTATION/ulm_info/2014/ulm_info_89.pdf





Nos réflexions...



(par Eric GALVAGNO)

Bonne année 2016 ?? Bonne année 2017 !!

S'il est d'usage en cette période de souhaiter une Bonne année à venir, arrêtons-nous un instant pour constater si nos souhaits exprimés l'année dernière, pour une année 2016 avec une accidentologie ULM acceptable, ont été réalisés dans les faits.

Comme vous avez pu le lire dans l'analyse de l'accidentologie du dernier article d'ULM Info, le bilan 2016, bien que toujours trop dramatique pour les familles qui ont été touchées par un accident d'un proche, revient dans la norme et tranche en cela avec celui de 2015. Ouf !

Ce bilan, c'est avant tout le vôtre, car c'est parce que vos comportements ont été plus responsables que la gravité des accidents et des incidents a fortement baissé. À ce titre, il ne faut pas baisser la garde !!!

Mais, ce bilan, c'est aussi celui de l'ensemble des acteurs de terrain souvent bénévoles : Correspondants Sécurité des Vols, Présidents de clubs, Présidents de Comités Régionaux, Responsables Sécurité, Instructeurs, Équipe fédérale, etc., qui s'inscrivent au quotidien dans des actions visant à l'amélioration de la Sécurité des Vols.

Ainsi, pour exemple, notre fédération et plus particulièrement la Commission Sécurité des Vols s'est employée cette année à développer le réseau des Correspondants Sécurité afin de disposer d'un maillage du territoire de plus en plus fin, et donc de disposer d'un moyen efficace pour porter au plus près de chacun d'entre vous, les informations de retour d'expérience, ainsi que les messages indispensables de prévention.

Nous nous devons encore de mettre de meilleurs outils à disposition de ces correspondants, de parfaire nos publications pour qu'elles répondent toujours mieux à vos attentes et d'innover encore dans les actions sécurité des vols.

Ce sont quelques-uns des objectifs de la Commission Sécurité des Vols de la fédération en 2017 que nous tâcherons de remplir.

Au nom de toute l'équipe de la Commission Sécurité des Vols, je vous souhaite une Bonne et Heureuse année 2017 pleine de vols inoubliables !!!

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.

