

Edito



"Remise de gaz"

Qu'il est difficile pour tout un chacun d'admettre que les événements ne vont pas toujours dans le sens espéré, et que parfois il faut revoir tout le plan que l'on avait prévu et ficelé...

Si cela est vrai pour des cas de la vie quotidienne, c'est d'autant plus vrai lors de notre pratique favorite du vol en ULM.

On est en finale, la piste nous tend les bras, oui on est un peu haut, un peu vite, la piste est courte mais il fait beau, pas de vent, on est aussi un peu en retard et des amis nous attendent, qu'est-ce qu'il faut faire ?

Tout d'abord grâce au modèle **IPADE**, on s'est questionné sur les différentes menaces, on les a pesées et on s'est défini un plan d'action.

Celui-ci est relativement simple aujourd'hui, la menace principale étant la longueur de la piste, on sait qu'il faut arriver bien stabilisé en finale, et toucher les roues juste après le seuil de piste.

De plus, la menace secondaire est l'arrivée en retard qui peut nous faire précipiter les choses, mais si les amis devront attendre un peu, on ne doit pas céder à la pression temporelle.

La réponse à la question ci-dessus sonne alors comme une évidence : « **Remise de gaz** » et on repart pour un tour de piste en soignant cette fois-ci ses paramètres en finale pour être sur l'axe, sur le plan, et à la bonne vitesse.

Rien d'exceptionnel me diriez-vous, tranquillement assis en lisant le **BSV**, mais auriez-vous eu la même réaction en vol ?

La remise de gaz n'est pas un échec, c'est même tout le contraire, et je repense à un de mes instructeurs qui disait : « L'atterrissage est une remise de gaz ratée », il faut donc l'envisager lors de chaque atterrissage, et ne pas hésiter à l'engager même si l'on vient de toucher les roues.

Attention à bien faire un palier d'accélération, et de modérer la prise d'assiette initiale pour sortir du second régime, et ne pas décrocher.

N'hésitez pas à vous entraîner lors de vos tours de piste ou de vos arrivées, et si vous avez des doutes, questionnez un instructeur ou mieux, faites une **R.E.V_!!**

Avec les belles journées qui reviennent, notre accidentologie est en train de repartir à la hausse, alors, à chacun de vos vols, privilégiez la sécurité avant tout, et n'oubliez jamais que la remise de gaz c'est :

Toujours la meilleure décision !!



Eric Galvagno

Responsable Commission Sécurité des Vols

L'analyse de l'Analyste



En septembre 2017, le **BEA** a publié le rapport relatif à l'accident de l'ULM paramoteur identifié 08-NR survenu le 17 avril 2016 à Raucourt-et-Flaba (08). Le pilote, seul à bord, y a trouvé la mort.

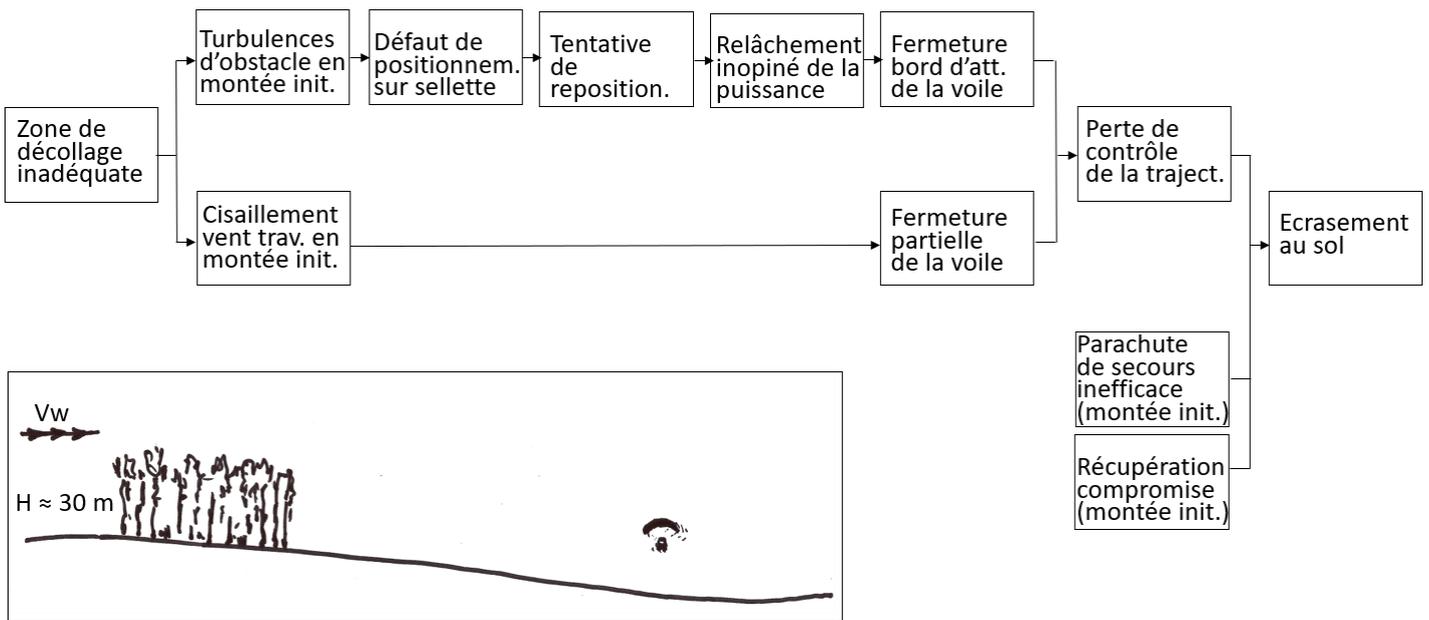
Rapport complet à l'adresse :

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2016-0209.pdf

Un paramoteur peut être utilisé sans installations dédiées au sol. Le choix de l'environnement de décollage et d'atterrissage constitue une responsabilité supplémentaire pour le pratiquant (voir Manuel du Pilote d'ULM, CEPADUES, 10^{ième} édition, p 301 et 307).

Le pilote du 08-NR a décidé de décoller d'un champ où le vent semblait probablement calme, car situé à l'abri d'un bosquet d'arbres. En montée initiale, la voile a rencontré une aérologie irrégulière et turbulente. Il s'en est suivi une perte de contrôle à basse hauteur.

L'utilisation d'une zone de décollage inappropriée peut conduire à une perte de la maîtrise de la trajectoire de montée initiale. La faible hauteur empêche la reprise du contrôle ou l'utilisation du parachute de secours.



Le rapport mentionne une formation initiale relativement brève. En ce qui concerne l'évaluation de l'aérogologie locale ou le pilotage de l'aéronef, nous ne disposons d'aucune indication sur le contenu des séances d'instruction, ni sur les connaissances acquises par l'usage, ni lors d'échanges avec d'autres pratiquants. En aéronautique, le maintien des compétences et le renforcement de l'expérience paraissent généralement nécessaires. En compagnie d'un instructeur, ils constituent certains objectifs d'une séance de **REV (Remise En Vol)**.



Bernard Boudou

Analyste Sécurité des Vols

Du côté de la Formation



Quand tout fout le camp, même le temps

Il y a une dizaine d'années, lors de mon arrivée dans le sud de la France, beaucoup de gens me disaient : tu sais ici c'est simple, le mistral c'est 3-6-9... exprimant ainsi la durée pour laquelle il s'établissait.

Aujourd'hui qu'en est-il ? Fini, un jour avec 35 nœuds de nord et le lendemain la même chose de sud. Tout fout le camp... à qui se fier ?

Nous sommes depuis quelques années confrontés, de plus en plus souvent à des phénomènes météo à la fois imprévisibles, rapides dans leur mise en place, mais surtout d'une force rare.

Ceci n'est pas sans incidence sur la sécurité de nos vols, nous devons maintenant le prendre en compte. Météo France au travers de son site Aéroweb, nous donne des infos fiables et réactualisées.

Des zones d'ombres existent en termes de prévisions météo aviation, contraintes budgétaires obligent, mais Météo France a su réagir en mettant en place le modèle maille fine, qui vous donnera en langage aviation les observations de leurs stations météo d'observation :

https://aviation.meteo.fr/complementary/map_models_hires.php

Des dizaines d'applications disponibles sur tablette et téléphone, apportent également une source d'informations non négligeables et souvent en croisant les données, on obtient une idée précise des conditions météo qui nous attendent pour notre balade aérienne du week-end.

Il reste un moyen très fiable de connaître les prévisions : le petit coup de fil à la base à qui on veut rendre visite (baseulm), les locaux connaissent leur terrain de jeu, ils savent souvent par empirisme comment la situation peut évoluer, et puis ils seront aussi contents de savoir que vous allez leur rendre visite, et pourront également vous informer sur l'état de la piste et accessoirement préparer le café...

On néglige trop souvent la préparation du vol : météo, Notam, RTBA, Sup AIP. (voir notre page "[Préparez vos vols](#)")

Tous les ans, le BEA constate malheureusement que c'est une des causes des accidents parfois mortels.

La saison démarre, profitez-en, n'hésitez pas à consulter votre instructeur, qui saura vous donner les chemins d'accès à toutes ces informations et n'oubliez jamais :

Le doute doit profiter à la sécurité

Bons vols et [REV](#)-ez



Jean-Christophe Gibert

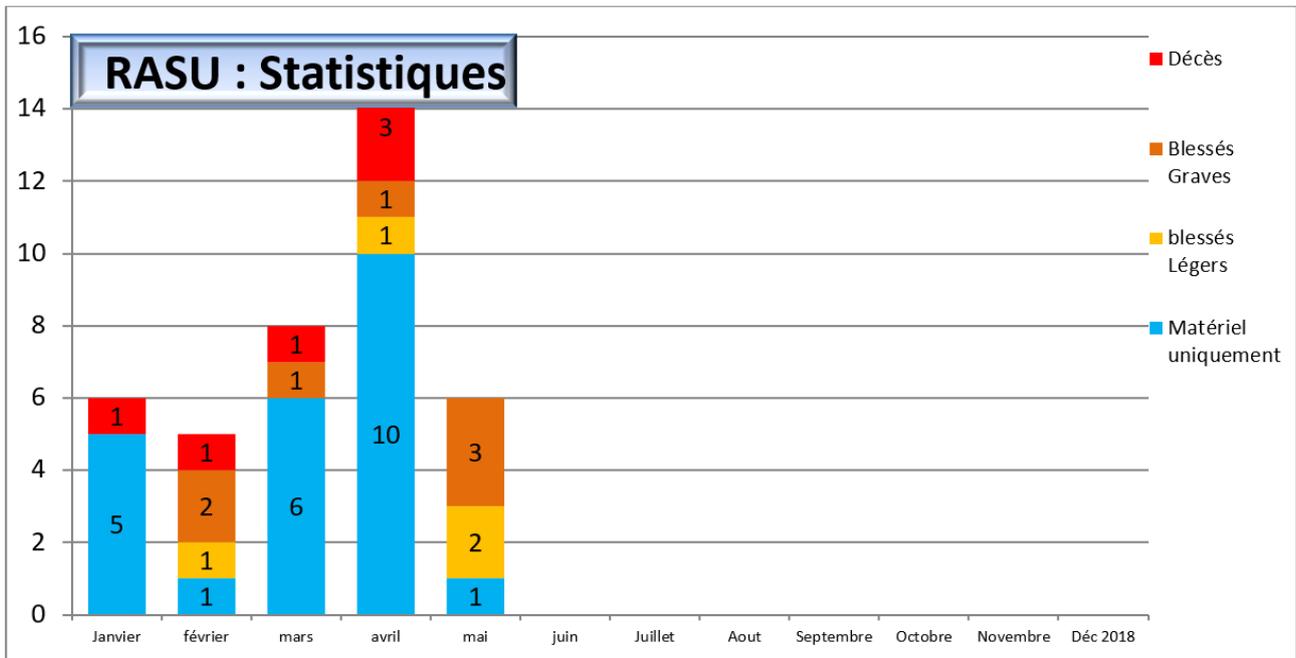
Responsable Commission Formation

La Sécurité en Chiffres

Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés du 1^{er} janvier au 30 mai 2018, en classant les victimes par gravité et en distinguant les accidents purement matériels.

Accidents 2018	Décès	Graves	Légers	Matériels
Total victimes	6	7	4	
Total accidents	6	4	3	23

Les statistiques mensuelles sont réactualisées selon les dernières informations connues (*voir le graphique ci-dessous*), même si tous les accidents de faible gravité peuvent ne pas figurer sur le mois en cours car ils nous parviennent parfois tardivement.



Nombre d'évènements en fonction de leur gravité et par mois (pour tous les ULM immatriculés en France)

Depuis le début de l'année, deux accidents avec départ de feu à l'impact ont été recensés, les équipages ont pu s'extraire à temps, un troisième cas de crash semblait présenter une fuite d'essence mais sans départ de feu.

Notre attention s'est également portée sur certains accidents, pas nécessairement mortels mais qui semblent a priori avoir pour origine un manque de vitesse en manœuvres proches du sol (*par exemple : décrochage lors d'un retour sur piste après une panne moteur au décollage*). Sur ce point, on pourra noter que statistiquement, la gravité des impacts consécutifs aux décrochages à quelques mètres de hauteur est généralement bien plus importante et donc logiquement plus mortelle que suite aux atterrissages trop longs.

Par ailleurs, la saison des vols a pleinement débuté et d'après les statistiques des années précédentes, nous savons que l'accidentologie augmente en général en avril-mai pour atteindre un pic en période estivale. Il va donc falloir tous nous mobiliser pour essayer de conserver au mieux notre sérieux aussi bien sur le plan technique de nos machines que sur nos objectifs de vols. Ainsi, n'oublions pas que la qualité majeure d'un pilote ne se mesure pas à son courage, mais plutôt à la sagesse dont il sait faire preuve.

En souhaitant à tous d'agréables vols.



Pierre Kolodziej

Commission Sécurité des Vols