



LACHER MACHINE UNE ETAPE CLE DES BONNES PRATIQUES EN VOLS

Voler sur un ULM différent qu'il soit de la même classe ou non n'a jamais rien d'anodin. Chaque machine a sa personnalité : commandes, centrage, puissance, vitesses, instrumentation, comportement au décrochage, équipements de sécurité.

Les rapports du BEA montrent que de nombreux événements surviennent lors des premières heures sur une nouvelle machine ou après une interruption de pratique.

Réaliser un vrai « lâcher machine » est donc un investissement direct pour votre sécurité.

La Fédération attire l'attention de ses pilotes et instructeurs sur l'importance d'une préparation structurée, de la prise en compte spécifique de la machine et du partage de retours d'expérience via le REX FFPLUM.

Une fois de plus à travers cette fiche technique nous rappelons la nécessité de ne rien laisser au hasard.

La « culture de l'expérience récente », c'est faire en sorte que chaque pilote se pose systématiquement la question : « Suis-je vraiment en condition, aujourd'hui, pour ce vol, sur cette machine, dans ces conditions ? »

Le message est clair s'il y a changement de machine ou interruption de vol, il faut une nouvelle phase d'apprentissage, même pour un pilote expérimenté.

➔ Même classe ou nouvelle classe, dans tous les cas ; Lâcher machine

Voler sur un ULM de même classe peut donner une fausse impression de sécurité : « c'est un multiaxe comme le mien ». Pourtant, les différences peuvent être considérables : train classique au lieu de tricycle, moteur plus puissant, charge alaire différente, avionique plus riche, vitesse d'approche plus différentes, etc...

Un lâcher machine est alors indispensable pour éviter de transposer des habitudes inadaptées.

En cas de changement de classe (par exemple du pendulaire vers le multiaxe, du multiaxe vers l'autogire, ou vers le paramoteur), la démarche doit être encore plus encadrée : formation spécifique, temps d'adaptation physique et mental, puis lâcher machine sur le type exact utilisé.

■ On ne se contente pas de « prendre un nouveau jouet », on apprend d'abord à le maîtriser

➔ Avant le lâcher ou re lâcher : Préparer, comprendre, se connaître

● Clarifier le contexte

S'agit-il d'un ULM d'une classe que vous maîtrisez déjà, mais d'un modèle plus performant ? D'un passage à une autre classe (pendulaire, multiaxe, autogire, paramoteur...) ?

Votre programme de lâcher doit être adapté à ce contexte.

- Prendre en main la documentation

Avant d'aller voler, installez-vous au calme avec :

- ≥ Le manuel de vol de l'ulm,
- ≥ Les limitations (vitesses, masse, centrage, vent maximum recommandé, turbulence, etc.),
- ≥ Les check-lists,
- ≥ Les procédures anormales et d'urgence,
- ≥ Les particularités (train classique ou tricycle, hélice à pas variable, volets, systèmes spécifiques, parachute de secours...).

■ **Prenez le temps de la « prise en compte machine » tous comme une bonne navigation se réalise au sol le lâcher machine commence toujours par une phase au calme et théorique.**

- Évaluer honnêtement votre expérience récente
- ≥ Combien d'heures récentes avez-vous sur cette classe ?
- ≥ Dans quelles conditions (vent, turbulences, type de terrain) ?
- ≥ Quand avez-vous effectué vos derniers tours de piste d'entraînement ?
- ≥ Le message est Clair ou est-ce que j'en suis dans ma pratique sur ce type d'ULM ?

- Construire un programme avec un instructeur ULM

Dans la mesure du possible, le lâcher machine doit être préparé avec un instructeur :

- ≥ Briefing au sol : différences par rapport à votre machine habituelle, analyse des points critiques (décollage, montée initiale, approche, arrondi, remise de gaz),
- ≥ Familiarisation au sol : installation, ergonomie, repérage des commandes, des circuits carburant et électriques, des instruments,
- ≥ Vols en double commande : roulages, tours de piste, travail des approches, simulations de panne en montée initiale, remises de gaz, atterrissages courts ou de précision si la machine le justifie.

- Définir des minima personnels pour le premier vol solo

Pour les premiers vols seul sur cette machine, imposez-vous des limites plus restrictives que vos minima habituels :

■ **L'objectif de la séance du jour est un vol simple (tours de piste, petit local).**

➔ **CONCLUSION : Un réflexe de liberté responsable**

Le lâcher machine n'est pas une contrainte de plus : c'est un outil de liberté durable. En prenant le temps de vous former, de voler accompagner, de progresser pas à pas et de partager vos expériences, vous augmentez votre marge de sécurité, celle de vos passagers et celle de toute la communauté ULM.

Nous devons cultiver cette humilité constructive et ancrer le lâcher machine dans nos bonnes pratiques. Avant chaque nouvelle machine, posez-vous cette question simple : « Suis-je vraiment lâché dessus ? » Si la réponse n'est pas un oui franc, vous connaissez la suite, il vous faut simplifier, reporter, ou vous rapprocher de votre instructeur préféré.

C'EST AINSI QUE L'ON CONSTRUIT, JOUR APRES JOUR, LE VOL LIBRE ET RESPONSABLE.