



UTILISATION DU PARACHUTE DE SECOURS

Dans les bonnes conditions, pour mettre toutes les chances de votre côté

Un grand nombre d'ULM sont aujourd'hui équipés de systèmes de parachute de secours, qu'ils soient pyrotechniques, pneumatiques ou à extraction manuelle.

Ces systèmes sont conçus pour le sauvetage du pilote et de son passager en configuration biplace. L'utilisation du parachute de secours en ULM est une mesure de sécurité essentielle, visant à protéger le pilote et son passager en cas de situations critiques.

Comprendre son fonctionnement et établir des procédures pour savoir quand l'activer peuvent faire toute la différence dans une situation d'urgence.

En France, sur la totalité des accidents connus, plus de 90 % des machines étaient équipées d'un système de parachute de secours. Malheureusement, moins de 15 % ont actionné le dispositif permettant la sauvegarde des occupants de l'ULM.

Cette fiche réflexe a pour objectif de vous rappeler quelques principes fondamentaux de l'utilisation du parachute de secours. Vous y découvrirez les procédures (non exhaustives) identifiées pour vous aider dans le processus de prise de décision pour son activation.

Il est primordial de considérer le parachute non pas comme une simple option de secours, mais comme une composante essentielle de la sécurité à bord des ULM. La maîtrise de cette technologie, combinée à un bon sens de l'anticipation et à une préparation mentale adéquate, contribuera à renforcer l'utilisation de ce dispositif qui doit augmenter la capacité de sauvegarde des équipages en cas d'accident.

L'ÉTAPE CRUCIALE EST LE DÉCLENCHEMENT OPPORTUN PERMETTANT L'OUVERTURE DU PARACHUTE DE SECOURS

- ➔ **Pour cela, le pilote doit tirer fermement**, et si possible à deux mains, sur la poignée de déclenchement de couleur rouge située à portée de main. La position de la poignée de déclenchement doit être minutieusement choisie pour permettre une activation d'urgence dans un geste réflexe, y compris dans des positions inhabituelles de l'aéronef. (Il va de soi que la goupille de sécurité doit être retirée avant chaque vol)

Les systèmes à extraction manuelle demanderont un effort musculaire bien plus important. Selon les modèles, l'effort à fournir est d'environ 7 à 10 kilos et il faut exercer une traction de 15 à 20 cm pour permettre l'action du dispositif pyrotechnique. Cette action initie la charge de dépotage (pour les dispositifs pyrotechniques) permettant l'éjection du parachute. Pour les dispositifs manuels, elle permet la sortie de la voile de secours. Celui-ci, une fois libéré, se déploie rapidement pour stabiliser l'ULM et ralentir sa descente.

Le taux de chute vertical sous voile est d'environ 7 mètres par seconde.

- ➔ **Il est essentiel de déclencher le parachute à une altitude suffisante (+ de 330FT)** pour garantir un déploiement complet et un ralentissement suffisant, voir le manuel du constructeur pour les caractéristiques optimales. Le plus haut c'est le mieux...et surtout ne pas attendre le dernier moment !

➔ SITUATION N° 1 : Ouverture Immédiate

Selon la situation d'urgence, il est important d'actionner le parachute de secours le plus rapidement possible.

Voici quelques cas non exhaustifs :

- Collision en vol
- Collision aviaire
- Rupture structurelle de l'ULM
- Lorsque la machine sort du domaine de compétences du pilote :
 - Passage involontaire en IMC
 - Vrille, virage engagé, perte de contrôle irrémédiable
 - Conditions météorologiques extrêmes rendant le pilotage impossible

➔ SITUATION N° 2 : Ouverture Pilotée

Dans cette situation, le pilote établit un schéma d'actions (coupure moteur, message radio, codes transpondeur, etc..) lui permettant à la fois de piloter la machine, de conduire des actions de sauvegarde et surtout d'identifier le moment où il décidera d'actionner le parachute de secours.

Voici quelques cas non exhaustifs :

- En cas de panne moteur ne permettant pas d'assurer un atterrissage d'urgence en toute sécurité.
- Survol maritime ou de terrain inhospitalier (forêt à forte densité, reliefs, zones isolées, etc.)
- Impossibilité d'atterrir suite à une poursuite involontaire du vol après la nuit aéronautique
- En cas d'incapacité du pilote à poursuivre le vol, notamment lors d'un vol biplace



Une attention particulière devra être portée en cas d'incendie persistant à bord.

- Appliquer les procédures feux - fumée du manuel d'utilisation du constructeur de votre machine
- Le parachute de secours pourra être utilisé pour ralentir la machine lors du roulage

LES BONNES PRATIQUES

- **S'assurer d'une accessibilité totale** à la poignée de déclenchement d'ouverture.
- **S'entraîner régulièrement** à poser la main sur la poignée de déclenchement avant chaque vol.
- **Se préparer « mentalement » pour chaque vol** à envisager d'actionner l'ouverture du parachute.
- **Informers son passager** de la procédure d'urgence en cas d'activation du parachute ou d'incapacité du pilote.



Tuto :

<https://www.securitedesvols.aero/productions/les-phases-de-vol/en-route/croisiere/le-parachute-de-secours>

https://youtu.be/SepUMDtrmVs?si=psCL4x26w8D1_dAf

Dispositif d'aide fédérale pour les clubs affiliés :

<https://ffplum.fr/securite/parachutes>