



La visite pré vol

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

En arrivant au hangar pour le premier vol de la journée, chacun s'affaire un long moment autour de sa machine pour bien vérifier qu'elle est en bon état de prendre l'air, faire les compléments de plein, contrôler les pneus etc. Il est vrai que pour ce qui concerne nos ULM, la liste portée au manuel de vol des points à surveiller avant de partir est souvent forcément un peu longue, parce que détaillée. Si je prends exemple sur mon propre ULM, il y en a trois pages de vérifications techniques, de nettoyage et de contrôles divers avec des renvois vers chapitres traitant des méthodes de calcul de masse et centrage, d'autonomie et de distances de décollage. Il y a donc du pain sur la planche.

Et même si cela doit bien parfois arriver, il est assez rare de rencontrer des pilotes qui s'affranchissent d'un contrôle sérieux de l'état technique de leur ULM en début de séance. C'est bien sûr impératif, et il doit être exécuté avec la rigueur qu'impose le régime de vol des ULM qui responsabilise chaque pilote sur le chapitre de la navigabilité.

Les REX et comptes rendus d'accidents nous apprennent que c'est plutôt ensuite que la vigilance se relâche. Nous avons deux témoignages récents pour illustrer l'impérative nécessité de nous astreindre à refaire un contrôle sérieux de nos appareils avant chaque décollage, et pas seulement avant le premier vol de la journée.

http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6503&ty=11

http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6524&ty=11

Est-ce à dire qu'il faut absolument tout refaire entre chaque vol ? Pas nécessairement si l'on adopte une philosophie proche de celle des professionnels et que l'on suit précisément ensuite la procédure arrêtée. Le contrôle qui passe en revue de manière complète l'appareil tel que décrit dans la documentation, relève de la préparation de notre journée de vol. Il s'apparente à ce que les militaires appellent la visite journalière, ou au contrôle avant mise en ligne dans les compagnies aériennes. Ensuite, en cours de journée, l'objectif de la visite pré vol qui est partie intégrante de la préparation de chaque décollage, est de s'assurer que rien n'a bougé et que les niveaux sont compatibles avec le vol envisagé. Elle doit être exécutée avec la même rigueur, mais peut-être un peu plus simple en accentuant votre attention sur les points qui peuvent avoir évolué, à cause d'un incident relevé lors du vol précédent, de la présence de visiteurs autour de l'ULM à une escale, ou des détails dont votre expérience vous aura appris à vous méfier – tel boulon qui a tendance à se dérégler, telle articulation qui reçoit régulièrement des projections de boue... L'idéal serait de disposer de deux check-lists, une pour la visite journalière, et une pour la visite avant vol. Et s'il faut s'interdire de sauter des étapes, rien en revanche ne s'oppose à en faire un peu plus, par exemple lorsque vous n'avez pas personnellement participé au vol précédent ou que le déroulement de celui-ci vous a apporté un doute à lever. En micro aviation, en principe chaque pilote connaît sa machine en détail, et est donc à même d'assumer avec efficacité la surveillance de son bon état de vol.





Nos réflexions...



(par Philippe DEZECOT, Joël AMIABLE et Jean-Marc SEURIN)

Le parachute de secours

Pour améliorer la sécurité des ULM, il a été développé un dispositif de sauvetage de l'appareil dans son intégralité. Il s'agit du parachute de secours à extraction pyrotechnique. Ce dispositif ayant fait ses preuves, il est désormais monté également sur certains avions légers et planeurs.

Tout comme le casque, le harnais, l'airbag, le vêtement ignifugé, c'est l'accessoire indispensable à la sécurité. Il ne peut empêcher l'accident, mais peut en atténuer ses conséquences. Il est à considérer comme un PLUS.

Pour favoriser l'installation systématique du parachute, la réglementation accepte sous certaines conditions un dépassement de masse de 5 %, si le dossier technique de l'ULM le prévoit. Cette mention figure alors sur la carte d'identification de l'appareil. En outre, bien que le parachute demande une révision régulière, la preuve de son bon entretien ne sera pas demandée au moment du renouvellement de la dite carte qui reste déclaratif.

Les cas d'utilisation du parachute :

Le parachute peut être actionné :

- Lors de la perte de contrôle de l'appareil en vol à basse hauteur,
- S'il y a collision en vol,
- S'il y a panne du moteur entraînant un atterrissage d'urgence sur un terrain accident,
- S'il y a perte de conscience du pilote (un éventuel passager averti peut activer le système).

En 2014, quatre accidents ont été constatés dont les occupants ont fait usage du parachute et six vies ont été ainsi sauvées grâce à ce dispositif.

« Le pilote décolle de l'aérodrome de X à bord de son moto planeur pour aller survoler les Pyrénées. Surpris par la météo qui se dégrade, il tente un atterrissage d'urgence au-dessus de la montagne en actionnant son parachute. Il reste suspendu accroché à des arbres près de son appareil durant trois jours. Il a été retrouvé près de la ville d'Y en Espagne sain et sauf. »

« En finale, au moment de la sortie du 3ème cran de volet, le pilote perd le contrôle de son appareil qui entre dans un roulis incontrôlable. Il fait usage du parachute de secours et atterrit dans un champ près de l'aérodrome. »

En vol à 2200 ft, l'appareil rentre dans la couche nuageuse. Le pilote perd la visibilité avec le sol, ce qui entraîne la perte de contrôle de la machine. Pris de panique, il déclenche le parachute de secours. L'ULM tombe dans les arbres, traverse la canopée et chute au sol. Les occupants sont indemnes.



Au cours du vol, le pilote constate des vibrations au niveau des ailes, il ralentit et effectue un demi-tour en vue de se reposer. À 5 minutes de l'aérodrome, les vibrations reprennent et soudainement une aile se détache de l'appareil. Le pilote actionne immédiatement son parachute de secours. L'appareil se pose dans un champ. Le pilote est indemne. »

À ce jour, sur 9 121 appareils recensés à la FFPLUM (toutes catégories confondues) 35,1 % sont équipés de ce dispositif de sécurité. À titre de comparaison en 2009 sur 8 132 appareils recensés, 27,1 % étaient équipés de ce dispositif.

La fédération encourage le montage du parachute sur les appareils et accorde une aide financière aux clubs qui utilisent ce dispositif sur les appareils dédiés à l'instruction.

Aujourd'hui l'efficacité du parachute n'est plus à démontrer. Pour les pilotes sceptiques, voir les vidéos ci-dessous.

<http://www.dvidshub.net/video/388574/pilot-safe-after-ditching-253-miles-maui#.VMZ5V4FPerW>

<https://www.youtube.com/watch?v=-j5N9SJuU4>

<http://www.volosportivo.com/2013/11/04/test-apertura-paracadute-brs-su-un-deltaplano-a-motore/>

LA PRÉSENCE DU PARACHUTE A BORD NE DOIT EN AUCUN CAS SERVIR DE PRETEXTE OU DE JUSTIFICATION POUR SE LIVRER A DES IMPRUDENCES.

Bons vols à tous.

