

Bulletin Sécurité des Vols n° 46

mars 2018



Edito



L'esprit ULM

Dans nos actes de la vie au quotidien, nous sommes souvent confrontés à des décisions qui se prennent en tenant compte du libellé d'un texte ou d'une loi. Cependant, il y a une autre dimension

importante à prendre en compte, non négligeable et qui fait souvent pencher la balance, c'est le contexte et le cadre qui entourent le sujet.

En d'autres termes, et sans aller jusqu'à chercher la référence « De l'Esprit des Lois » de Montesquieu, nous savons tous qu'il y a le texte et l'esprit du texte en toute chose, et que ces deux notions sont indissociables.

Quand nous volons en ULM, c'est exactement la même chose, et nous devons être dans cet état « d'esprit ».

Ainsi, par exemple, voler en multi-axes comme on vole en avion léger certifié est un non-sens. Car, si en termes de pilotage pur, la communauté de compétence est grande, l'esprit dans lequel on aborde le vol avec l'un ou l'autre des aéronefs doit être différent.

On ne le répètera jamais assez, le pilote ULM se doit d'être responsable.

Responsable de l'état de sa machine, du maintien de ses compétences, et il ne doit jamais perdre de vue que l'arrêt du moteur n'est pas dans une probabilité extrêmement faible comme dans l'aviation certifiée, et que, donc, la stratégie pour y faire face consiste à toujours voler dans un cône de sécurité qui permet un posé en campagne. Posé en campagne qui pourrait occasionner des dégâts à l'ULM mais qui ne doit pas se traduire par un accident mortel.

Oublier l'Esprit ULM, ne pas le reconnaître ou refuser de s'y conformer, c'est restreindre la sécurité de son vol et le plaisir du vol.

Car être responsable, c'est assumer beaucoup de devoirs, mais c'est aussi pouvoir bénéficier d'un espace de liberté et d'autonomie formidable qui transcende le vol. Nous le savons tous, car c'est pour cela que nous volons en ultra-léger, et c'est aussi pour cela que beaucoup nous rejoignent en provenance de l'aviation certifiée ou que des clubs avions mettent à disposition de leurs pilotes des ULM.

A ces derniers, je donnerais un seul conseil : non seulement, formez vos pilotes à la pratique des ULM, et aussi, et surtout formez vos pilotes à l'Esprit ULM.

L'opération R.E.V va débuter en mars, nous ne le répèterons jamais assez, c'est une fantastique opportunité pour reprendre les vols en toute sérénité, accompagné d'un instructeur.

N'hésitez pas à vous inscrire sur l'espace dédié R.E.V sur le site fédéral www.ffplum.fr.

Bonne remise en vol dans l'Esprit ULM.

Eric Galvagno

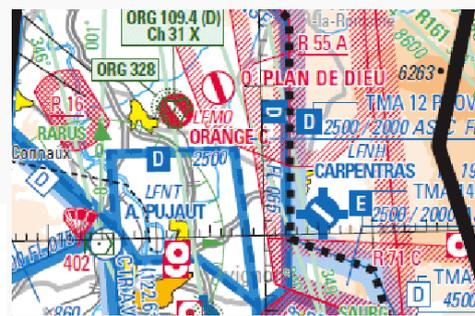
Responsable Commission Sécurité des Vols



Du côté de la Formation

Et si nous nous rafraîchissions la mémoire...

Le beau temps devrait arriver, je dis bien devrait... et avec lui le plaisir de faire prendre l'air aux machines en mettant en application les conseils de Thomas (voir Le mot du Mécano) sur la mécanique et l'entretien.



Mais c'est peut-être aussi l'occasion de réviser un peu nos gammes en ce qui concerne la préparation du vol.

Je me rappelle d'abord que 3 atterrissages et 3 décollages sont nécessaires dans les 3 mois qui précèdent pour exercer la fonction de commandant de bord avec un passager (guide VFR page 7 art. 2.2.2)

Que mes papiers machines doivent être à jour et validés en date : déclaration aptitude au vol (valable 2 ans) et LSA (valable 6 ans).

Que j'ai bien pris mon assurance RC, soit machine, soit pilote.

Ensuite et pour éviter les ennuis éventuels...

Un petit rafraîchissement sur les espaces aériens peut être également de bon augure, les cartes 2018 n'étant pas encore publiées, il est important de se rappeler que bon nombre de ZT sont publiées sous la forme de sup AIP ou notam, et que seule une recherche sur le site du SIA pourra vous donner toute l'information nécessaire.

Cette année verra entre autres, la mise en place des **RMZ** et **TMZ**, et **RMZ TMZ**.

RMZ : zone à utilisation obligatoire de la radio est un espace aérien, de dimension définie à l'intérieur duquel la radio est obligatoire.

TMZ : zone à utilisation obligatoire de transpondeur, est un espace aérien de dimension définie à l'intérieur duquel l'utilisation d'un transpondeur transmettant l'altitude pression est obligatoire.

RMZ TMZ : les deux mon capitaine !!!

Référence texte : AIC France A 09/18 DATE DE PUBLICATION 15 FEVRIER 2018

Tout ceci ne va pas dans le sens de la simplification de l'espace aérien VFR, soyons donc encore plus vigilants et préparons nos vols de manière méthodique et professionnelle.

Les principaux cas rencontrés lors des commissions de discipline sont l'intrusion en espace aérien contrôlé ou réglementé. Et ceci concerne toutes les pratiques, rassurez-vous.

Ne faites pas confiance à vos applications sur tablette, qui si elles sont de magnifiques outils pour préparer et naviguer, ne sont pas systématiquement à jour, en termes de fréquence radio, carte Vac, NOTAM ET Sup AIP, seul le site du SIA fait référence en la matière.

N'hésitez pas à aller voir votre instructeur, il saura vous rafraîchir la mémoire.

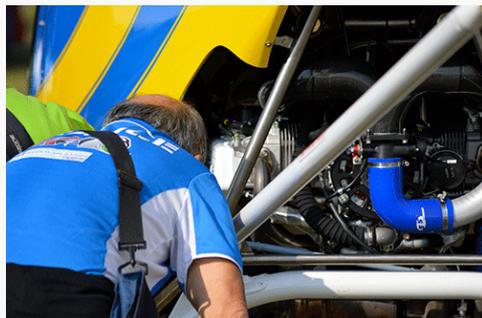
Bonne reprise et réalisez votre REV...

Jean-Christophe Gibert

Responsable Commission Formation



Le mot du Mécano



Il est temps de sortir les machines des hangars, mais un coup d'œil s'impose avant de profiter des beaux paysages.

Dans un premier temps, il est préférable de changer l'essence ainsi que le filtre.

Par la suite, il est nécessaire de vérifier le serrage des différentes durites (refroidissement, lubrification, alimentation essence).

Enfin un tour approfondi de l'ULM est recommandé : entoilage, commandes de vol, cellule, train, freins, etc.

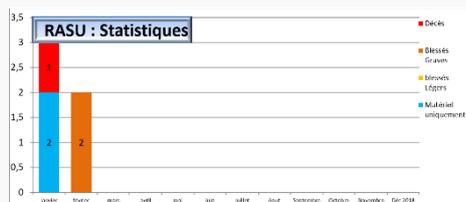
Maintenant que tout est bon, on peut se faire plaisir.

Pour voler en sécurité, voler informé.

Thomas Gadaud

Conseiller technique CNFTE

La Sécurité en chiffres

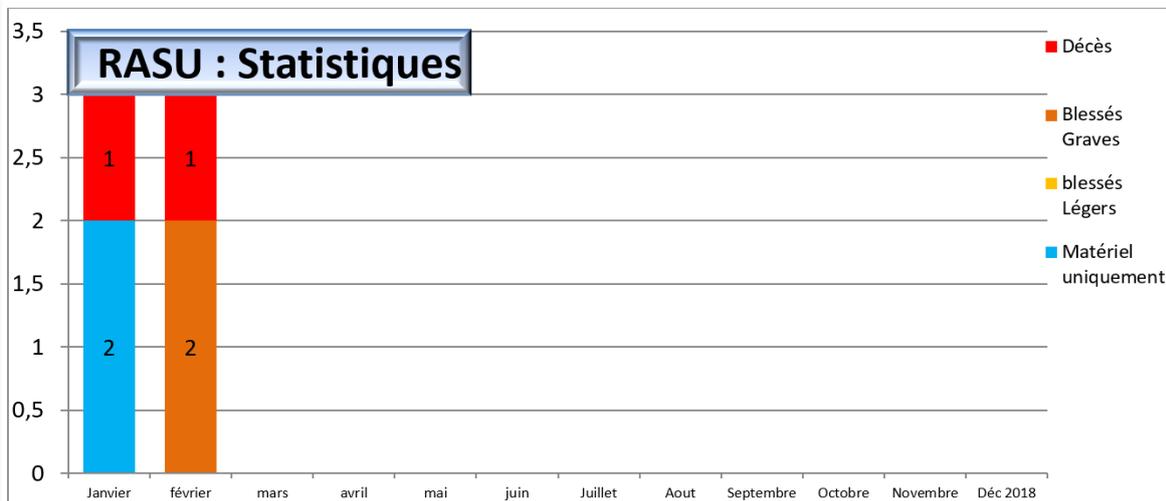


RASU

Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés du 1^{er} janvier au 03 mars 2018, en classant les victimes par gravité et en distinguant les accidents purement matériels.

Accidents 2018	Décès	Graves	Légers	Matériels
Total victimes	2	2	0	
Total accidents	2	1	0	2

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)

Nous déplorons en ce début d'année déjà deux décès en janvier et en février, nous attendons de recevoir davantage d'informations sur l'accident de février.

Dans tous les cas, il reste vivement recommandé de réviser son appareil en début de saison et de ne pas hésiter à se rapprocher d'un instructeur pour faire un vol de remise en vol.

En souhaitant à tous d'agréables vols.

Pierre Kolodziej

Commission Sécurité des Vols



Retrouvez les numéros précédents sur ffplum.fr

Suivez-nous |

