

Depuis le début de l'année, nous dénombrons deux ouvertures salvatrices de parachute. Heureusement que les appareils en étaient équipés. Mais attention, les éléments qui nous sont accessibles montrent souvent que des libertés ont été prises avec les limites de la sécurité dans bien des cas lorsque survient la nécessité d'y avoir recours. Chaque pilote doit toujours conduire son vol sans jamais intégrer la présence du parachute dans la gestion de celui-ci.

En effet, chacun doit intégrer l'affirmation suivante :

LE PARACHUTE N'EST PAS UN DISPOSITIF DE SÉCURITÉ

Parce que contrairement au hamais qui empêche les occupants d'être vidés de leur siège ou à l'antidérapante du marchepied qui empêche de glisser, le parachute ne peut empêcher la survenue d'un accident. La seule chose que le parachute peut faire est d'atténuer les conséquences d'un accident. C'est donc un moyen de sauvetage. Et il est plutôt efficace dans ce rôle puisqu'il a sauvé quatre personnes depuis le début de l'année.



Le REX du mois :

Ce pilote rapporte un incident qui l'incite à être vigilant sur l'approvisionnement en carburant et son stockage :

http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6269&ty=11

Les pollutions de carburant peuvent être atténuées par quelques précautions simples :

- Le soin apporté à la qualité de l'essence achetée et à son transvasement.
- Le montage d'un filtre décanteur si la machine peut en être équipée.
- Le remisage au hangar avec le plein à 80 % des réservoirs et des bidons quand c'est possible pour limiter la condensation.
- Et éviter de voler avec de l'essence stockée depuis trop longtemps.

Les deux derniers points ne sont pas vraiment toujours faciles à concilier, car ils supposent un flux de consommation régulier. Cela tombe bien, car le fait de voler régulièrement est aussi par ailleurs la meilleure façon d'entretenir ses compétences, donc une très bonne garantie de sécurité.



Nos réflexions...

Depuis le début de l'année parmi les accidents constatés, nous déplorons une recrudescence des incendies après impact au sol.

Les causes exactes de ces embrasements sont pour le moment ignorées mais en attendant les conclusions des enquêtes il serait peut être intéressant de rappeler qu'il n'est pas nécessaire de faire le plein de l'appareil pour faire des tours de piste. Certaines machines embarquent jusqu'à 80 litres de carburant et en cas d'accident elles peuvent devenir potentiellement dangereuses.

Parlez de cette lettre autour de vous et incitez ceux de nos pilotes qui n'y sont pas encore abonnés à s'inscrire à la Newsletter fédérale ! → <http://www.ffplum.com/#newsletter>

Vos remarques, observations et idées seront les bienvenues sur : ffplum@ffplum.com

