



(par Thierry COUDERC et Eric GALVAGNO)

La commission sécurité est hélas conduite à adresser à ses membres cette lettre de sécurité sans attendre la fin du mois.

En effet, plusieurs accidents mortels récents et facilement évitables viennent à nouveau alourdir le bilan sécurité des vols de notre activité.

Alors que l'ensemble de la fédération, et plus particulièrement tous les acteurs de la commission sécurité des vols, sont mobilisés pour mener des actions sécurité des vols, informer au plus près l'ensemble des adhérents, il y a des pilotes ULM qui semblent faire la sourde oreille, ne se remettent pas en question et n'adoptent pas le comportement responsable indispensable à leur sécurité.

Sans préjuger de l'ensemble des circonstances qui ont conduit aux trois derniers accidents récents les plus graves, nous sommes obligés de constater plusieurs indices extrêmement préoccupants au regard de la rigueur comportementale :

- Tous trois survenus en soirée, aux limites de la nuit aéronautique, voire même probablement après la fin du crépuscule dans deux des trois cas.
- Des conditions atmosphériques propices à la formation de brouillard à la tombée du jour avaient été annoncées.
- Au moins un cas se rapporte à la reprise des vols après plusieurs années d'interruption du pilotage, sans assistance d'un instructeur.
- Au moins un cas avéré concerne la remise en vol d'un appareil contre l'avis technique de son constructeur.

À propos de ces constats, certains m'ont déjà fait remarquer qu'il n'y avait pas de violation avérée des règlements. Et certes, à part peut-être pour le premier point, on ne pourrait pas contredire ceux qui croiraient opportun de défendre ce point de vue. En revanche, il sera difficile de soutenir que l'esprit de la loi a été respecté car enfin, le principe de base du mouvement ULM est bien de laisser à chaque pilote, la responsabilité de la gestion de sa sécurité. Face à ces exemples, chacun jugera de la façon dont celle-ci peut s'exercer.

Aucun pilote ne doit plus pratiquer l'ULM comme on joue à la roulette russe en frôlant, même occasionnellement, les limites du cadre légal de leur activité et des règles élémentaires de la prudence. Un ULMiste sérieux est au contraire un pilote qui s'attache à décoller en ayant mis "toutes les chances" de son côté pour se reposer en toute sécurité !!!

La bonne pratique consiste à dépasser le strict respect des règlements

Par exemple, les 30 minutes après le coucher du soleil constituent la limite légale du vol de jour. Et à cette saison où la brume peut tarder à se lever, où le vent s'il y en a, tarde à tomber et où le soleil se couche tôt, il est parfois tentant d'attendre le soir pour essayer de profiter de ses derniers rayons.

Mais est-ce que le respect, même strict, de cette limite légale, suffit à assurer la sécurité du pilote ? Certainement pas.

Il faut d'abord toujours garder à l'esprit le piège classique du petit vol du soir : à 1 000 ou 2 000 pieds au-dessus du sol, il peut faire encore assez jour pour se sentir à son aise, alors que l'obscurité s'est déjà installée au sol. La différence n'est que de quelques minutes, mais elle suffit pour donner une sensation d'entrée dans le noir à la descente. Les phénomènes qui se conjuguent pour la provoquer sont bien connus.

Au fur et à mesure que le soleil descend, les cônes d'ombre des reliefs, des constructions et de la végétation s'agrandissent. Ainsi quand le soleil est déjà bas sur l'horizon longtemps avant le crépuscule, le sol que l'on survole est de plus en plus obscurci par les ombres qui s'allongent. Et dans le même temps, le soleil peut être très éblouissant à la hauteur de vol puisque son disque se trouve à peu près à hauteur du regard. En outre, plus on est haut, plus l'horizon est loin, de sorte que le soleil sera encore visible en vol alors qu'il sera passé derrière, vu depuis le sol.

Si le temps est clair sur une distance suffisante, les conditions de visibilité seront peut-être toujours acceptables, mais c'est la différence brusque de luminosité qui risque d'être perturbante à la mise en descente.

De toute façon, la limite technique du vol à vue de jour peut être bien en deçà des 30 minutes, surtout en période hivernale, même en conditions CAVOK, dès lors que l'atmosphère n'est pas lumineuse ou la couverture nuageuse opaque.

Pour en juger, il existe une méthode simple : répondre à la question « si j'étais en voiture en dessous, est-ce que j'allumerais mes phares ? ». Si la réponse est « oui, peut-être », je ne devrais déjà plus être en l'air.

Les publications de la FFPLUM sont diffusées pour informer l'ensemble des pilotes sur des points susceptibles d'affecter leur sécurité, et pour leur proposer une réflexion qui se veut pragmatique sur les moyens de l'améliorer. Compte tenu de la diversité qui caractérise la pratique de l'ULM, les informations diffusées sont strictement indicatives. Elles ne sauraient répondre de façon exhaustive à chaque situation particulière. De fait, l'attention est rappelée sur le cadre réglementaire de l'aviation ultralégère française qui est basé sur un principe déclaratif et sur la responsabilité individuelle des pratiquants, laquelle doit s'exercer sans réserve. En tant que commandants de bord, les pilotes d'ULM doivent s'assurer toujours de la navigabilité de leur machine et conduire leur vol dans le respect strict des règles de la circulation aérienne. Il revient à chaque pilote d'évaluer lui-même la manière d'adapter à son propre cas, la prise en compte des informations de sécurité qu'il reçoit.

