



Par Eric GALVAGNO

■ ■ ■ Au revoir... à jamais !

Notre activité de loisir n'échappe pas à la règle : elle a ses codes, ses bonnes pratiques, voire ses traditions, et autres us-et-coutumes.

Si la majorité de ceux-ci nous viennent directement de l'expérience acquise de nos anciens, tant du point de vue technique que non technique, il est une pratique qui perdure et qu'il convient de dénoncer parce qu'elle a tué et qu'elle tue encore : c'est le « au revoir » aux amis qui se traduit par un passage grande vitesse, basse altitude, avec ou pas des évolutions serrées au-dessus d'une plateforme.

Tout d'abord, attardons-nous un peu sur les raisons profondes qui amènent à un tel comportement. En effet, s'il est de bon ton, au moment de les quitter, de saluer les amis, de les remercier, de leur dire au revoir (attention ! Avant ou après la visite prévol et pas pendant...) après avoir été accueilli chaleureusement sur un terrain, pourquoi alors se sentir obligé de faire une manœuvre périlleuse, dont on n'a pas reçu de formation adéquate, et qui ne sert à rien, après le décollage du départ ??

Il faut y voir, selon moi, la nécessité d'exprimer, pour certains, un sentiment de toute puissance digne du niveau du conducteur d'un gros bolide qui fait rugir son moteur, accélère et klaxonne pour se faire remarquer, et satisfaire ainsi son besoin de reconnaissance...

Sinon, comment expliquer que l'on prenne le risque d'évoluer à haute vitesse et basse hauteur, souvent en faisant des virages serrés, et/ou des ressources inconsidérées ??

Car il faut avoir à l'esprit les vulnérabilités auxquelles nous avons à faire face lors de telles manœuvres.

En effet, évoluer à grande vitesse dans un environnement d'aérodrome ou de plate-forme ULM n'est pas anodin, et accroît le risque de collision avec un autre trafic. De même, la ressource bien appuyée, lors du passage en bout de piste, peut amener un décrochage de l'appareil à haute vitesse. Décrochage brutal, irrattrapable et toujours dramatique dans ses conséquences.

Enfin, pour rester à la vue des personnes au sol, et à cause de la vitesse, les virages sont forcément très inclinés, ce qui engendre un fort risque de perte de contrôle par dissymétrie, illusions sensorielles ou autres, avec pour conséquence inéluctable un contact mortel avec le sol...

Prenez le temps, avant de partir d'un terrain, de remercier les personnes qui vous ont accueillis, ne reculez pas devant les témoignages de sympathie, mais n'en rajoutez pas après le décollage par une manœuvre aussi inutile que dangereuse et fort coûteuse en vies !!

Ainsi, vous pourrez dire à vos amis restés au sol, au revoir... à bientôt ! ■ ■ ■

Par Thierry COUDERC

■ ■ ■ La poignée du parachute

Le nombre relativement élevé d'ULM équipés d'un parachute, impliqués dans un accident où il n'a pas été utilisé, nous a conduits à nous interroger sur les raisons possibles de ce constat. Est-ce qu'une explication ne viendrait pas du fait que les victimes aient pu rencontrer des difficultés pour déclencher leur déploiement ? Ceux qui l'ont utilisé expliquent souvent avoir été surpris par la force et la longueur de course nécessaires à la mise à feu de la fusée.

Il apparaît que pas mal d'entre nous se représentent le fonctionnement du dispositif de manière approximative. Bien sûr, il est indispensable de traiter la poignée avec attention afin d'éviter une fausse manœuvre aux conséquences potentiellement sérieuses. Mais contrairement à une certaine idée que l'on peut s'en faire, il ne s'agit pas d'un mécanisme prêt à claquer comme un piège à souris dès que l'on a retiré la goupille de sécurité. L'organe de mise à feu n'est pas particulièrement sensible et ne se déclencherait pas facilement par inadvertance, au moins pas avec les dispositifs pyrotechniques actuels (*).

Leur conception répond aux principes de sécurité et de fiabilité qui ont fait leurs preuves. Au repos, aucun élément du mécanisme n'est en tension. C'est la traction de la poignée qui va provoquer son armement, puis son déclenchement en fin de course. Ainsi, tirer sur le câble va provoquer successivement trois actions (**):

1. La mise en tension d'un ressort pour armer le mécanisme de percussion.
2. L'effacement des sécurités mécaniques qui protègent les amorces contre une mise à feu non désirée, notamment en cas de choc violent.
3. La libération du mécanisme de percussion.

La longueur de course et la force à appliquer n'ont rien à voir avec un geste comme celui de presser une manette de frein ou de tirer le starter moteur. La manœuvre à laquelle il faut s'attendre s'apparente plutôt, toutes proportions gardées, à quelque chose qui ressemblerait par exemple à l'effort à faire pour démarrer à la ficelle un petit moteur de tronçonneuse.

D'ailleurs, les manuels d'utilisation des parachutes les plus diffusés évoquent suivant les modèles une traction qui augmentera progressivement jusqu'à atteindre 6 à 9 kilos au bout d'une course d'environ 40 centimètres. Ces paramètres laissent présager que la poignée pourrait bien ne pas être toujours judicieusement placée pour permettre d'appliquer de façon certaine depuis la place du pilote, la traction avec la force nécessaire sur toute la longueur de la course du câble. Si l'emplacement choisi n'offre pas l'espace de dégagement suffisant pour tirer cette poignée facilement, il est à craindre qu'en situation d'urgence, les occupants confrontés au stress et aux accélérations désordonnées caractéristiques de l'urgence immédiate, puissent ne pas parvenir à assurer la manœuvre.

Nous devons donc nous poser la question en fonction de la configuration de l'ULM que nous exploitons et nous représenter le déroulement de la manœuvre. Dans certains cas, il sera peut-être judicieux d'envisager un changement d'emplacement. Par exemple, une poignée disposée

face au pilote au niveau du tableau de bord devra pouvoir être tirée en arrière sans qu'il soit nécessaire de détendre le harnais pour l'attraper, sur une course dont le trajet ne risque pas de rencontrer d'obstacle genre poignée ou manette, et qui n'amènera pas prématurément le coude en butée sur la cloison arrière. De toute façon, tirer à soi horizontalement la poignée à partir du bras tendu pour l'amener au niveau du torse, n'est peut-être pas toujours l'option la plus ergonomique lorsqu'il s'agit d'exercer une traction continue et progressive.

Les emplacements les mieux adaptés seraient :

La poignée placée en hauteur, orientée vers l'avant et vers le bas, en arrière de la tête, grossièrement au-dessus d'une épaule au niveau de l'oreille ou au plafond. On l'agrippe en levant la main et on la pousse vers l'avant. C'est la configuration retenue sur les avions certifiés qui en sont équipés d'origine.

La poignée tournée vers l'avant et vers le haut, placée en position basse sur un côté au niveau de la hanche, que l'on attrape avec la main de l'autre côté en croisant le bras devant soi, pour la tirer ici aussi en avant, mais vers le haut.

La poignée située au sol entre les jambes en arrière du manche à balai s'il y en a un, tournée légèrement vers l'arrière, que l'on pourra tirer vers le haut. Ce type de montage est réputé favoriser la rapidité de mise en œuvre à condition que le geste soit possible quel que soit le réglage du harnais du siège. C'est avec le montage précédent, une disposition bien adaptée aux chariots pendulaires et paramoteurs. Mais il suppose l'installation d'une poignée par siège si l'on veut que les deux occupants y aient accès.

Attention toutefois, ce ne sont là que des suggestions qui ne font que répertorier des installations qui ont fait leurs preuves. Le montage adapté dépendra vraiment de la configuration exacte de votre appareil et de vos préférences. Pour vous permettre d'appréhender le geste à faire et vous représenter l'espace nécessaire à la réalisation du bon geste, la commission instruction va mettre au point un banc simulant la force et la course de traction à exercer.

Dans tous les cas, chaque pilote doit connaître parfaitement la procédure applicable au matériel qu'il utilise, et s'entraîner régulièrement à se représenter mentalement le geste à exécuter.

(*) : NB : nous ne citerons que pour mémoire les cas particuliers que sont les mises à feu électriques qui ont à peu près disparu aujourd'hui, et les systèmes de déploiement pneumatiques qui ne sont pas vraiment très répandus en France. Quant aux paramoteurs à décollage à pied et à certains PULMA, ils disposent de parachutes à déploiement manuel. Si vous êtes équipés avec l'un de ces matériels, il convient de vous poser les questions soulevées par cet article, en les adaptant à leurs particularités techniques.

(**) Ce principe a déjà été évoqué à plusieurs reprises, en particulier dans les vidéos réalisées par l'IASA il y a quelques années.

Voir ici : <https://vimeo.com/channels/1225487/210923968>

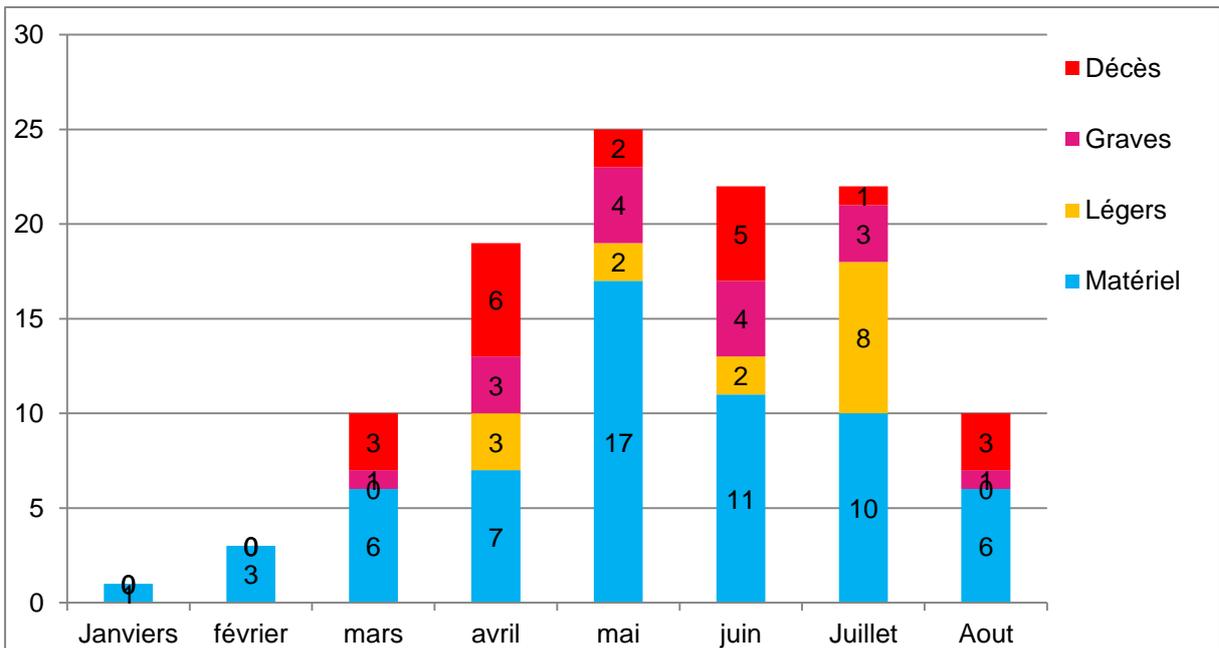


Par Pierre KOLODZIEJ

■■■ Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés du 1er janvier au 30 août 2017.

Accidents	Décès	Graves	Légers	Matériels
TOTAL victimes	20	16	15	
Total accidents	14	16	10	61

Les statistiques par mois ont été réactualisées selon nos dernières informations recueillies à ce jour (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.



Nb d'accidents en fonction de la gravité et par mois

D'après nos observations de certains accidents récents, nous souhaitons ce mois-ci rappeler l'importance de voler en « cône de sécurité » conformément à ce que nous avons appris en formation et de ne jamais déroger à cette règle, qui a toujours sauvé des vies en aéronautique. Enfin, pour améliorer la qualité de nos posés sans avoir besoin d'utiliser le moteur, il faudra s'entraîner régulièrement et si nécessaire avec un instructeur à bord.

Nous vous souhaitons de bons vols toujours prudents et bien pensés pour cet été. ■■■



Par Jean-Christophe GIBERT

■ ■ ■ Le mot de la formation

Septembre est là, les montagnes vont se parer de leur manteau d'automne, offrant aux pilotes des paysages aux couleurs flamboyantes.

La tentation d'aller y mettre le bout de nos ailes est grande. Celle de se poser sur une alti surface peut-être encore plus.

Henri Giraud disait : L'aviation de montagne est différente de tout ce que vous avez appris jusqu'ici.

Il y a la même différence entre un pilote de plaine et un pilote de montagne qu'entre un mouton et un chamois.

- Le vol s'effectue parfois très près du relief.

Aussi bien en route (passage de col, cheminement le long du relief) qu'en approche (circuit, passage bas).

- L'aérologie est compliquée.

En route, en approche, en finale et sur la piste, avec les brises et les thermiques.

- Le vol s'effectue en altitude.

La densité de l'air est moindre. Effets sur la vitesse vraie (VP) et sur les taux de montée (VZ) et de descente.

Moins d'oxygène : le pilote réfléchit moins bien et surtout moins vite.

- On dit souvent qu'en montagne :

« Tout est plus fort et plus rapide ».

Alors ne prenez pas ou plus de risque, consultez le site du Pôle National Vol Montagne de la FFPLUM, une trentaine d'instructeurs labellisés, répartis sur l'ensemble des massifs pourront vous faire découvrir cet univers qui vous fascinera. À vous ensuite de vous lancer dans le cursus montagne avec une journée de théorie et des vols accompagnés par un instructeur labellisé.

Attention à l'addiction que cela peut engendrer !!

Bons vols à toutes et à tous.



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.