

# BSV n° 56 - janvier 2019

## Edito



### Santé !!!!

Les réveillons sont passés avec leur lot de festins et de ripailles en tout genre. Il est temps maintenant de prendre les bonnes résolutions en termes d'hygiène de vie afin d'aborder le prochain vol dans la meilleure forme possible.

En effet, comme nous l'avons souvent expliqué, voler en toute sécurité, c'est avoir conscience des limites de son ULM mais aussi de ses limites physiques et physiologiques du jour. C'est une lapalissade que de dire que l'on n'a pas la même performance en vol lorsqu'on suit certains traitements médicamenteux, que l'on aborde le vol fatigué ou que l'on vole l'après-midi en pleine digestion d'un repas copieux... mais il est important de le rappeler car en ULM, nous sommes toujours juge et partie de nos décisions et il est donc particulièrement difficile de faire une bonne auto-évaluation de sa performance et de ses ressources.

C'est pourquoi, nous vous proposons dans cet éditto un guide simple afin de répondre à une question simple et que l'on devrait se poser à chaque fois que l'on veut partir en vol :

### Suis-je apte à piloter aujourd'hui ???

Pour cela, à la manière de nos check-lists aéronefs, voici une check-list médicale du pilote sous la forme d'un guide

mnémotechnique **M.A.F.O.R.M.E.** (source [www.medsyn.fr/perso/g.perrin/aero/pratique/safe-checklist.htm](http://www.medsyn.fr/perso/g.perrin/aero/pratique/safe-checklist.htm)).

<b>M</b>	<b>Médicaments</b>	<b>Ai-je pris des médicaments récemment ? Ces médicaments influent-ils sur ma vigilance (voir notices) ? Attention également aux médicaments vendus sans ordonnance et dont certains ne sont pas dénués d'effets secondaires !</b>
<b>A</b>	<b>Alcool</b>	<b>Ai-je bu de l'alcool dans les 8 dernières heures ? Les dernières 24 H ?</b>
<b>F</b>	<b>Fatigue</b>	<b>Est-ce que je me sens fatigué ? Me suis-je bien reposé ?</b>
<b>O</b>	<b>Opérationnel</b>	<b>Suis-je en bonne forme sur le plan physique ? Est-ce que je souffre de maladie intercurrente ou d'incapacité partielle ?</b>
<b>R</b>	<b>Repas</b>	<b>Ai-je mangé comme il faut ? Me suis-je suffisamment hydraté avant le vol ?</b>
<b>M</b>	<b>Moral</b>	<b>Ai-je vraiment envie de réaliser ce vol ? Le fais-je par plaisir ou obligation ?</b>
<b>E</b>	<b>Excitation</b>	<b>Suis-je soumis à des problèmes de stress ? Suis-je en soucis pour des problèmes financiers, professionnels, affectifs ?</b>

Ainsi, si un ou plusieurs items engendrent des réponses susceptibles d'engager la sécurité de votre vol, il faut impérativement y renoncer ou le reporter.

Une fois encore, faites preuve de bon sens aéronautique et ne surestimez jamais vos capacités !!

**Encore une bonne année 2019 pleine de vols inoubliables et en toute sécurité !**



**Eric Galvagno**

**Responsable Commission Sécurité des Vols**



# Du côté de la Formation



## Et mes résolutions de 2018... j'en suis où ?

Rappelez-vous :

- Cette année, je fais attention de ne pas dépasser les dates de validité des documents administratifs de ma machine.
- Cette année, je m'oblige à décapoter pour la Prévot moteur.
- Cette année, je ne fais plus le plein dans le hangar.
- Cette année, je surveille le vieillissement de mon essence, je note sur un carnet la date de mon dernier plein.
- Cette année, je fais à minima une vidange et une synchro carburateur, même si je n'ai pas effectué le nombre d'heures préconisé par le motoriste.
- Cette année, je consulte régulièrement le site de la fédération pour connaître les évolutions dans la réglementation.
- Cette année, je consulte systématiquement les informations aéronautiques avant de partir en vol.
- Et puis cette année, je fais un « REV » remise en vol avec un instructeur.

Si l'on se regarde dans le miroir ? En toute honnêteté, il y en a certainement certaines qui n'ont pas été tenues tout au long de l'année, mais beaucoup d'entre vous ont assurément fait des efforts.

Ne lâchons rien, le détail est bien souvent l'élément le plus dangereux, dans notre activité.

Cette année a été bien remplie, dans différents domaines, Assurance, théorique ULM qui va se mettre en place en phase de test, Exalto pour les licences, communication vers nos adhérents, réglementation de notre activité, les jeunes, les femmes pilotes... j'en oublie sûrement.

Mais il reste du travail en cours, et nous ne lâcherons rien, l'équipe Génération ULM est en ordre de marche à 200 %.

REV sera reconduit en 2019, avec une ouverture vers les clubs, ce qui permettra certainement d'améliorer notre accidentologie.

L'analyse des accidents de cette année montre encore beaucoup de pertes de contrôle en vol, à la suite d'incidents moteurs.

Merci à tous ceux qui m'ont fait part de leurs remarques, soit par mail, ou téléphone, nous avons besoin de vous pour améliorer encore le niveau de sécurité de notre activité.

Je vous souhaite à toutes et tous, pleins de vols pour cette nouvelle année, la santé et la réussite dans vos projets et de vos résolutions 2019...



**Jean-Christophe Gibert**

**Responsable Commission Formation**



# L'analyse de l'Analyste



Le 27 août 2016, en fin d'après-midi avec une situation météorologique favorable, un pilote d'ULM procède à des essais moteur sur la piste.

**Source/BEA/aero : Décollage lors d'essais de roulement au décollage, perte de contrôle en vol, collision avec le sol**

Après une phase d'accélération, l'ULM décolle et après quelques secondes de vol, fait un « cheval de bois ». **L'appareil est détruit, le pilote décède.**

Aucune défaillance technique ne peut être démontrée sur l'appareil. Agé de 68 ans, le pilote détenait, par équivalence de son brevet de base « avion » de 1990, une licence ULM trois axes, pendulaire et paramoteur depuis janvier 1993.

**La réglementation ne l'exigeant pas, aucun vol avec un instructeur n'a validé ces équivalences.** Un arrêté, non rétroactif, du 4 mai 2000, limite désormais cette équivalence à la seule partie théorique.

La faible expérience ULM de ce pilote n'a pas permis d'assurer la conduite du vol et il a manifestement fait preuve d'un **excès de confiance eu égard au peu de connaissance de cette machine.**

Une confiance en soi inébranlable ne suffit pas à garantir la sécurité d'un vol, on sait que la plupart des accidents sont consécutifs à des défaillances humaines. La première singularité de l'activité aérienne tient dans la nécessité de porter une attention particulière au facteur humain, bref à sa réelle capacité technique du pilote à maîtriser l'aéronef utilisé.

On assiste ici à un problème de culture individuelle qui ne s'accorde pas avec les standards de l'aéronautique. En effet, réputé de fort tempérament et sûr de lui, ce pilote n'a su laisser de côté ce trait de caractère, pour adopter une attitude plus emprunte d'humilité et plus conforme aux règles de l'Aérien.

Chaque individu possède sa propre personnalité, elle résulte de son milieu social, de son éducation, de ses expériences passées, toutes ces caractéristiques sont développées tout au long d'une vie.

Ceci repose la délicate question des facteurs culturels pour les sports aériens, en effet, cela peut donner l'idée qu'il y aurait des attitudes culturelles moins propices à la sécurité, bref des comportements individuels meilleurs que d'autres pour la sécurité ?

Le profil psychologique du pilote peut expliquer le manque de discernement face au défi qu'il s'impose, animé par un excès de confiance, il n'est plus conscient de l'énorme risque qu'il prend.

L'action de sécurité de la FFPLUM consiste justement à modifier les comportements pour qu'ils puissent s'inscrire dans un contexte plus sécuritaire.

Le programme REV (Remise en Vol), mis en place par la fédération, qui s'adresse à tous les pilotes ULM, permet, en volant avec un instructeur, de gommer les mauvaises habitudes qui s'installent inexorablement au cours du temps, de mieux appréhender les particularités de son ULM, de se ré-entraîner en toute sécurité etc. En quelques mots, c'est le gage d'aborder vos prochains vols en toute sécurité !

Ainsi, sur cet accident, **une mise en condition, par un instructeur sur ULM Pendulaire, s'imposait et aurait certainement permis d'éviter ce drame.**



**Laurent Kerbrat**

**Analyste Sécurité des Vols**

# La Sécurité en Chiffres

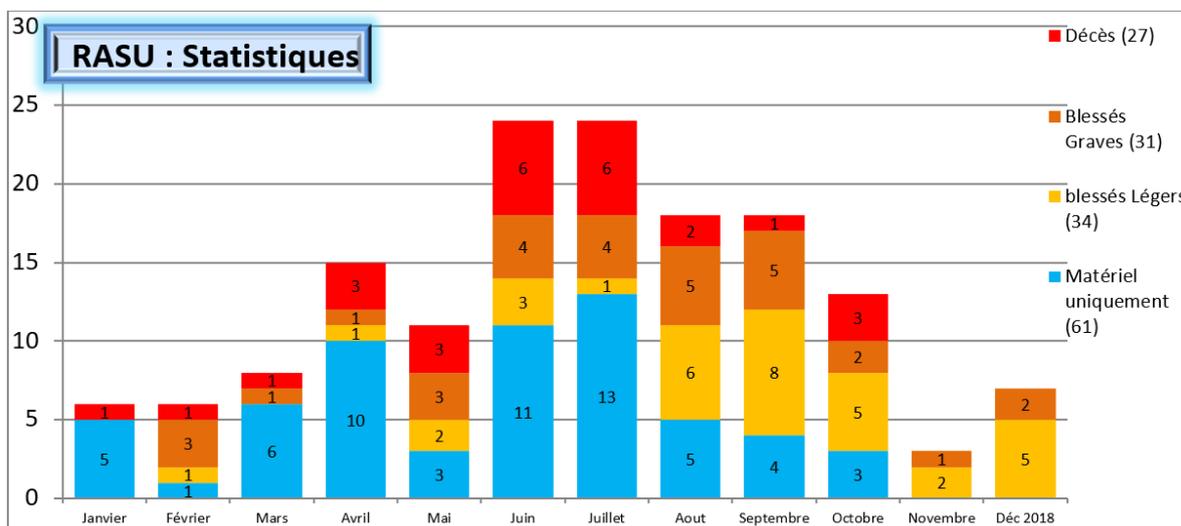
Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés du 1er janvier à fin décembre 2018, en classant les victimes par gravité et en distinguant les accidents purement matériels. Le second tableau représente les accidents d'ULM immatriculés en France mais qui ont eu lieu à l'étranger et avec des équipages étrangers.

Accidents 2018	Décès	Graves	Légers	Matériels
Total accidents	19	27	26	64
Total victimes	24	30	31	

Accidents 2018 (équipages étrangers à l'étranger mais sur ULM immatriculés en France)	Décès	Graves	Légers	Matériels
Total accidents	2			
Total victimes	3			

(Lieux : Espagne et Belgique)

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'événements en fonction de leur gravité et par mois (tous les ULM immatriculés en France)

Globalement sur l'année 2018, les statistiques se sont améliorées par rapport à celles de 2017 en nombre d'accidents, mais aussi et surtout avec moins de décès d'équipages français que l'année dernière (29 décès en 2017). Sans vouloir préjuger des raisons de cette amélioration, les actions de sensibilisation à la sécurité et notamment celles du type REV semblent logiquement contribuer à cette réduction d'accidents. En effet, bien que les causalités apparentes des accidents répertoriés (*ex : sous vitesse, vols entrepris en conditions limites, gestion insuffisante des « coupe-contacts » au sol*) demeurent similaires aux années précédentes, leur quantité a globalement diminué.

Ainsi les efforts entrepris par tous pour réduire notre accidentologie sembleraient porter leurs fruits, il nous appartient donc d'autant plus de rester vigilants et notamment sur les points qui contribuent régulièrement aux accidents.

En souhaitant à tous les meilleurs vœux aéronautiques pour cette nouvelle année.



**Pierre Kolodziej**

**Commission Sécurité des Vols**