



## **Prenons un instant pour réfléchir**

(par Thierry COUDERC, Président de la Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

Un pratiquant rencontré sur une étape du Tour ULM il y a deux ou trois ans, m'avait confié que lorsqu'il avait appris à piloter, sa vocation avait été frustrée en découvrant l'absence de sensation réelle de vitesse provoquée par la hauteur de vol à respecter au-dessus du sol. Si je me souviens, il m'avait dit quelque chose comme « je croyais que j'allais faire de la moto volante, mais on m'apprenait à faire du balcon volant ». Probablement piégé par sa recherche de sensations, il n'est plus là hélas, pour le répéter aujourd'hui.

Notre activité vient de subir un épisode accidentologique particulièrement préoccupant. Face aux événements tels qu'ils nous sont décrits, il serait ridicule de nous réfugier derrière des notions telles que la loi des séries ou l'aberration statistique.

Les circonstances des accidents récents ainsi que les témoignages déposés sur le REX nous permettent de discerner quelques tendances qu'il est indispensable de s'attacher à corriger sans attendre la confirmation formelle des comptes rendus.

- **Mise en œuvre dans des conditions aérologiques limites et / ou avec une expérience insuffisante**

Au moins un accident récent et plusieurs REX déposés par des paramotoristes illustrent cette tendance. Voir par exemple :

[http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX\\_Visualisation.cfm?id=6600&ty=11](http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6600&ty=11)

En la matière, il faut rester particulièrement pragmatique face à l'enthousiasme que suscitent le retour des beaux jours et les périodes de vacances. Une bonne appréhension des phénomènes en jeu est nécessaire. L'ouvrage « les visiteurs du ciel » d'Hubert Aupetit est une référence en la matière. Sa dernière réédition datant de 1999, il est probablement un peu difficile à trouver aujourd'hui. Ses 416 pages donnent une idée concrète de l'étendue du sujet pour qui voudrait l'approfondir. À défaut, il est indispensable de rester modeste, de s'approprier progressivement l'expérience nécessaire en se faisant accompagner par les instructeurs, avec le souci de ne pas s'approcher de ses limites, ni de celles de son appareil.

- **Spécificité des vols impliquant des instructeurs**

Comme cela a été relevé lors de la réunion de l'Instance de Sécurité de l'Aviation Légère qui s'est tenue le 24 juin dernier, ce thème ne concerne pas uniquement les vols d'instruction avec un élève. La DGAC a rappelé qu'en cas de violation ou d'imprudance caractérisée, un instructeur ou un pilote inspecteur placé de telle sorte qu'il peut suivre le déroulement du vol et parler au pilote, s'expose à une convocation en commission (ou en conseil s'il est professionnel) de discipline, même s'il n'a pas accès aux commandes. À ma connaissance, il n'y a pas d'exemple de l'engagement d'une telle procédure pour l'instant au niveau de notre aviation ultralégère. Toutefois, au regard de l'accidentologie constatée, il convient de relever plusieurs cas conformes à ce type



de situation. Le fait que l'instructeur ne perde pas son statut, quels que soient les objectifs du vol et le niveau d'expérience de celui qu'il accompagne n'est pas seulement une hypothèse réglementaire. Du point de vue de l'analyse de sécurité, c'est avant tout une question de facteurs humains, tant il paraît évident que la présence rassurante d'un instructeur au côté du pilote est de nature à enhardir les prises de décisions de ce dernier.

Pour ce qui concerne les séances d'instruction proprement dites, les circonstances de plusieurs événements telles qu'elles nous ont été rapportées, montrent une exposition élevée aux risques propres à l'improvisation. Ces points se rapportent aux constats faits sur un nombre d'événements plus large que les seuls accidents récents :

- Objectifs pédagogiques non définis précisément avant le vol (exemple – vol non préparé, absence de briefing).
  - Réorientation imprévue du thème de la séance (exemple – transformation d'une navigation en exercices de maniabilité non préparés, pour cause de météo douteuse).
  - Engagement d'exercice d'opportunité encouragé par les circonstances (exemple – laisser gérer par l'élève une situation d'urgence réelle à laquelle il n'a jamais été confronté sous forme d'exercice provoqué).
  - Réalisation d'une séance pour laquelle l'élève n'a pas encore acquis le niveau nécessaire (exemple – exercice de navigation prématurée, alors que l'élève n'est pas à l'aise en pilotage de base et n'a aucune notion de procédures. L'instructeur qui tente de préserver des objectifs pédagogiques dans une situation qui dépasse son élève, fait face à une surcharge de travail).
- **Évolutions près du sol / posé – décollé en campagne**

Trois collisions avec des lignes électriques dont deux aux conséquences mortelles, ont eu lieu ces deux dernières semaines. Le non-respect des hauteurs de survol reste le second motif de convocation en commission de discipline après les pénétrations illicites en espaces aériens d'accès réglementé. Pourquoi est-il nécessaire de rappeler régulièrement qu'en dehors des exigences de décollage et d'atterrissage, toutes les possibilités de survol à moins de 150 m du sol au-dessus de la campagne relèvent de dérogations associées à des missions particulières dont la plupart s'écartent du cadre de nos activités ULM de loisir. Les compétitions qui supposent des évolutions près du sol ressortent de règles spécifiques et ne peuvent se dérouler que sur des sites définis, reconnus et aménagés. Ce doit à l'évidence être aussi le cas pour l'entraînement qui va avec. Le redécollage après un posé en campagne et la visite d'une piste occasionnelle doivent être systématiquement mûrement préparés et s'accompagner d'une reconnaissance effective des abords du site.

Quel que soit le cadre légal que l'on proposera, la distance de détection visuelle d'une ligne moyenne tension ou d'un poteau isolé restera de l'ordre d'une cinquantaine de mètres. Près du sol, l'aérologie restera plus turbulente et le préavis de réaction en cas de problème technique demeurera insuffisant quoi que l'on fasse. Aucun assouplissement réglementaire des hauteurs de survol ne pourra jamais rendre moins dangereux le vol à basse hauteur.

Nul ne doit se sentir visé personnellement par cet exposé. Il serait à la fois stérile et inconvenant d'en tirer prétexte à polémiques. Il s'agit en revanche d'inviter chacun d'entre nous à réfléchir à sa manière personnelle d'aborder le pilotage au regard des exemples qui sont portés à sa connaissance, afin d'améliorer individuellement l'exercice d'une pratique responsable.



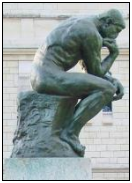
Je me souviens de la réaction de Dominique Méreuze lorsque je lui avais soumis la rédaction de la lettre de sécurité numéro 3\* après avoir étudié avec lui les événements qui l'avaient suscitée. Il avait mis sa main sur mon épaule avant de déclarer « si les pilotes refusent d'être responsables et raisonnables, il va arriver un moment où, quoi qu'on fasse, on ne pourra plus les défendre, et ce sera la fin de l'ULM ».

Il ne nous en voudra bien évidemment pas si nous avons à cœur de faire mentir ce sombre pronostic.

(\*)Lettre de sécurité FFPLUM n°3, en ligne sous le lien :

[http://www.ffplum.com/images/stories/DOCUMENTATION/newsletters/2014/newsletter\\_securite\\_aout\\_2014.pdf](http://www.ffplum.com/images/stories/DOCUMENTATION/newsletters/2014/newsletter_securite_aout_2014.pdf)





## Nos réflexions...

(par Philippe DEZECOT, Joël AMIABLE et Jean-Marc SEURIN)



### Savoir renoncer



La douleur causée par la perte d'un ami, est toujours inacceptable d'autant plus lorsqu'elle survient à la suite d'une erreur de jugement. Le dernier accident mortel constaté en est la preuve.

Lors de la préparation de son vol, le pilote doit prendre en compte, entre autres, les « menaces » qu'il est susceptible de rencontrer :

- La météo,
- L'environnement, (vol en plaine, vol en montagne)
- Les qualités et les performances de l'appareil.

Il faudra au pilote gérer ces événements qui se produisent en dehors de son influence et qui augmentent la complexité du vol.

Il est démontré que les erreurs par oubli du savoir-faire (mauvaise application des compétences) sont les plus fréquentes. Le pilote savait mais ne l'a pas appliqué.....

Avec le temps, la perte de conscience du risque guette tous les pilotes expérimentés. Quand on regarde de près le niveau d'expérience des pilotes impliqués dans des accidents, la grande majorité possédait un nombre d'heures important. Être compétent, c'est bien sûr posséder la technique, connaître ses limites mais c'est aussi savoir renoncer si la météo implique un niveau d'engagement au-delà de ses propres capacités. Souvent des signes précurseurs existent, accordons leur l'importance qu'ils méritent, ne banalisons pas la prise de risque excessive qui s'est bien terminée. « Le renoncement » : le mot sans doute le plus important dans notre activité. Chacun doit accepter ses propres limites et celles imposées par les éléments.

On assiste de plus en plus à des comportements de citadins et non plus d'ulmistes. Il faut à tout prix rejoindre la base, il faut rentrer impérativement pour être à l'heure.

Le pilote doit faire preuve d'humilité :

- Ne pas tarder à décider d'effectuer un demi-tour en cas de doute.
- Ne pas s'obstiner à poursuivre un vol notamment à très basse hauteur dans des conditions dégradées.

Les fondamentaux enseignés par nos instructeurs nous assurent une pratique sûre, revoyons-les régulièrement !

Ne vous laissez pas griser par une émulation de groupe. N'hésitez pas à renoncer si tous les voyants ne sont pas au vert.

