



BULLETIN SECURITE DES VOLS N° 45

Février 2018

C'est qui le patron !!

Certains d'entre vous pratiquent peut-être l'équitation. Dans cette discipline, si le couple cavalier cheval se doit d'être harmonieux et complice, pour que les résultats soient au rendez-vous, il faut que ce soit le cavalier qui guide son cheval et pas l'inverse.

Pour monter notre destrier à moteur, il en est de même. À tout moment, nous devons le piloter, c'est-à-dire anticiper, agir, contrôler, corriger.

Ainsi, que ce soit la tenue d'axe au décollage d'un multi axe qui nécessite un pied ferme, la stabilisation d'un vol stationnaire en hélicoptère qui demande de jouer finement des commandes, une finale stabilisée en conditions turbulentes en pendulaire où le pilote doit anticiper, accompagner et contrôler les mouvements de sa barre, un décollage en paramoteur qui nécessite à la fois de contrôler les gaz, le gonflage de sa voile et sa course au décollage, ou enfin le maintien dans son domaine de vol d'un autogire au cours d'évolutions, à chaque fois, c'est parce que l'on agit et que l'on ne laisse pas faire que l'on garde la maîtrise des événements et le contrôle de sa machine.

Toutes ces actions pilotes, acquises par la formation et développées par de l'entraînement, sont des actions qui doivent être voulues et non subies. C'est la garantie de garder un haut niveau de sécurité au cours des vols.

Gardez toujours à l'esprit que c'est vous qui êtes maître de votre ULM, c'est vous qui agissez pour qu'il fasse ce que vous souhaitez et qu'il aille où vous voulez. Ne le laissez pas faire, ni prendre le dessus, sinon c'est l'accident assuré.

Pour garder la maîtrise de votre ULM et voler en sécurité, c'est vous le patron !!

Les News de la Commission Sécu

Ce mois-ci vous ne trouverez pas la rubrique « Réflexions » animées par Thierry Couderc.

En effet, Thierry, après avoir été vice-président de la Fédération, responsable pendant plus de 12 ans de la Commission Sécurité des Vols, a été rattrapé par ses nombreuses responsabilités professionnelles et il a souhaité prendre un peu de recul.

Permettez-moi au nom de la Commission Sécurité des Vols de le remercier pour tout le travail accompli et lui souhaiter une grande réussite dans ses nouvelles fonctions.

De plus, nous vous invitons à participer au questionnaire mis en ligne par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Y répondre ne prend que 10 minutes et le lien vers le questionnaire **restera actif jusqu'au 28 février 2018.**

Le questionnaire porte sur les mesures de sécurité utiles pour prévenir les infractions dans l'espace aérien et les collisions en vol avec des aéronefs de transport aérien commercial dans des espaces aériens contrôlés et à accès restreint.

Votre identité ne sera pas enregistrée et les données seront agrégées et utilisées à des fins statistiques uniquement.

Il se concentre sur l'équipement, les technologies de navigation et les bonnes pratiques avant, pendant et après les vols VFR.

Vos réponses aideront à préparer et à évaluer une campagne européenne de promotion de la sécurité à l'attention des pilotes d'aviation générale à travers toute l'Europe et sauveront des vies !

Le lien à utiliser est le suivant : <https://goo.gl/forms/QPFYkmV251n1WWVf1>

Nous vous remercions par avance pour votre coopération et vos contributions.

Eric Galvagno

Responsable Commission Sécurité des Vols



Savoir se remettre en question

Témoignage de **Fredéric Hoarher**, un de mes élèves en autogire

"Instructeur ULM 3 axes depuis 2002, je décide de passer mon brevet Autogire après avoir tenté l'expérience d'un petit vol sur cette magnifique machine lors de vacances en Guadeloupe.

La démarche me paraît évidente, mais une fois dans le rôle de l'élève en place avant de la machine, ça fait bizarre...

Et oui, on a encore beaucoup de choses à apprendre !!!

Et même si l'expérience acquise en multiaxes facilite l'apprentissage, l'instructeur n'hésite pas à me reprendre lorsque le résultat attendu n'est pas au rendez-vous et il a raison : je ne suis plus un instructeur à ce moment précis.

Cette expérience est très intéressante pour les raisons suivantes.

- Je découvre un domaine de vol inconnu jusqu'alors
- Je m'enrichis à observer la méthodologie d'un autre instructeur
- Ça me ramène à la position d'élève avec ses doutes et ses incertitudes
- Je suis l'apprenant et non celui qui transmet son savoir
- Je me remets en question à chaque instant

En étant sorti de ma zone de confort, j'ai enrichi mes connaissances personnelles et aussi, d'un point de vue pédagogique, je me rends compte de l'importance de donner des directives précises aux élèves, de leur laisser le temps de les assimiler (pour certains c'est un environnement complètement nouveau), et de s'adapter à leur rythme qui est propre à chacun d'entre eux."

Jean-Christophe Gibert

Responsable Commission Formation



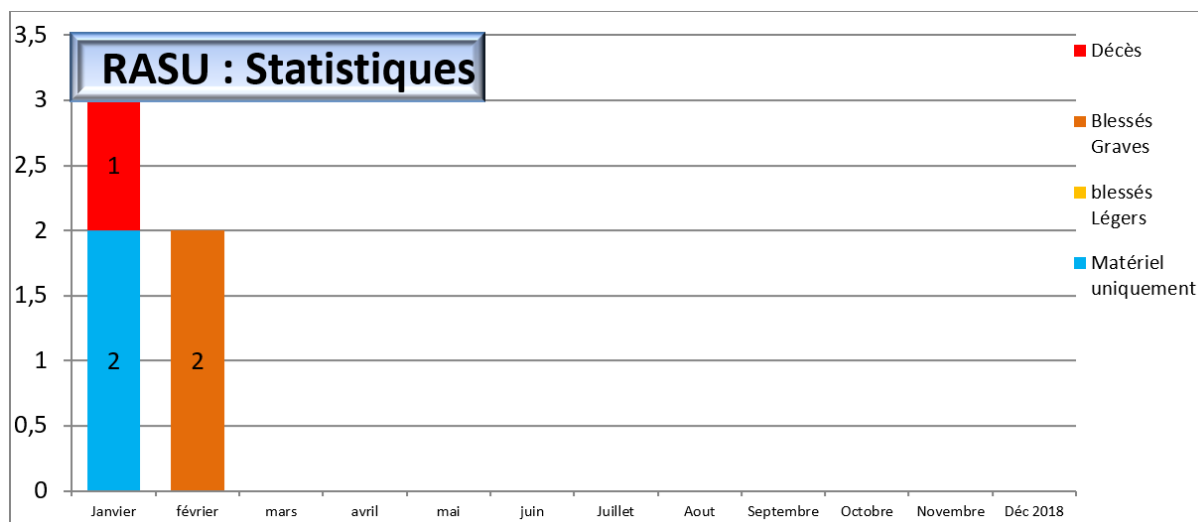
La Sécurité en Chiffres

Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés du 1er janvier au 6 février 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 victimes	1	2	0	
Total accidents	1	1	0	2

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

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

Nous déplorons en ce début d'année un décès en janvier ainsi que deux blessés graves suite semble-t-il à un accident en phase de décollage avec départ de feu à l'impact.

En ce début de saison nous souhaitons attirer l'attention des lecteurs sur les points suivants :

- Le respect des hauteurs réglementaires de survol, c'est aussi savoir assurer des marges de manœuvrabilité et de sécurité vis-à-vis des éléments hostiles situés au sol (plans d'eau, terrains non « vachables », constructions, lignes électriques, etc.).
- En phase de décollage, la prise de vitesse apportée par le « palier d'accélération » a pour vocation d'éviter un décrochage en montée initiale en cas d'avarie moteur.
- Nous savons déjà que le « coucou d'au revoir » est à éviter car il détourne l'attention du pilote en verticale terrain, il en est de même pour d'autres activités annexes au pilotage, telles que par exemple la prise de photos faite à main levée par le pilote lui-même.

Sur la base de ces observations, nous comptons donc sur la vigilance des pilotes pour éviter les mises en situations à risques élevés.

Pierre Kolodziej

Commission Sécurité des Vols

