

BSV n° 50 - juillet 2018

Signaux faibles



Dans notre recherche de l'amélioration de notre sécurité en vol, plusieurs axes d'actions sont possibles et doivent être utilisés.

Il y a l'amélioration des connaissances qui passe par le fait de garder une curiosité sur les évolutions réglementaires, la théorie du vol, les méthodes, la formation, la lecture du [BSV](#), etc. Il y a aussi le maintien de l'expérience sur sa machine en s'entraînant régulièrement seul, ou mieux, accompagné d'un instructeur (pensez à [REV](#) !!), à la manière d'un pianiste très expérimenté, qui n'a de cesse de répéter ses gammes au quotidien pour garder une maîtrise parfaite de son instrument.

Il y a enfin un entretien sans faille de son ULM qui respecte à la lettre les préconisations du constructeur et du motoriste, seuls à même de vous garantir une fiabilité sans équivoque.

Toutefois comme dans toute activité ou processus, à l'usage, des écarts par rapport au référentiel vont inmanquablement s'installer plus ou moins insidieusement. En aéronautique, nous appelons ça des déviations.

Ces déviations sont les ferments d'une diminution drastique de votre sécurité en vol. Il peut s'agir d'une visite prévol que l'on néglige, d'une navigation pas préparée, de météo ou notam qui ne sont plus consultés systématiquement avant un vol, d'un capot moteur que l'on n'ouvre plus, d'habitudes de pilotage qui ne respectent plus les règles de l'art, etc.

Pour ne pas en arriver là et garder toujours la marge nécessaire à une conduite des vols en toute sécurité, apprenez à détecter les signaux faibles qui montrent un changement dans votre comportement de pilote.

En effet, ces mauvaises habitudes que sont les déviations, vont se prendre au fur et à mesure et ont pour origine une toute petite évolution dans votre manière de voler.

Ainsi, malgré une aisance et une expérience qui augmentent avec chaque vol, tenez-vous-en toujours à vos fondamentaux que sont les méthodes, les manières et les comportements appris lors de la formation, restez « scolaires » dans vos préparations, lors de vos visites prévol et postvol, ayez le souci de conserver un pilotage souple, précis, une attention adéquate et un souci de bien faire.

Ne vous précipitez pas, faites vos check list ou vos moyens mnémotechniques calmement et avec rigueur.

Si vous corrigez rapidement vos déviations au stade des signaux faibles, votre sécurité en vol repartira à la hausse, alors que si vous les laissez se développer, vol après vol, l'incident ou l'accident deviendront, alors, inévitables....

Ce **BSV** est le **numéro 50** et marque **4 années** de publications de Sécurité des Vols par votre fédération.

Vous pouvez trouver sur le site ffplum.fr l'ensemble des « **Lettre de Sécurité des Vols** » et des « **BSV** » classés par année.

N'hésitez pas à les lire et les relire, c'est une mine d'informations considérable et intemporelle, qui vous aide à la réflexion sur l'amélioration de votre sécurité en vol. Cette réflexion est indispensable et ne doit jamais s'arrêter au risque de diminuer ses marges et d'aggraver notre bilan accidentologique.

En effet, à l'heure où j'écris ces lignes, ce ne sont pas moins de 5 décès de pilotes ULM en 3 accidents que nous avons à déplorer sur une période courte de 10 jours.

Comme souvent, il a suffi d'un élément mineur, un oubli, une maladresse, une précipitation pour engendrer le drame.

Soyez attentifs et à l'écoute de vos signaux faibles et corrigez-les immédiatement, c'est votre sécurité et votre vie qui sont en jeu, il faut bien en avoir conscience.

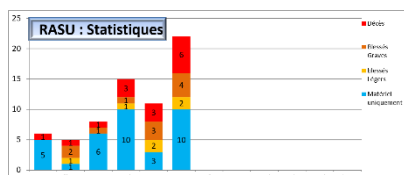
Volez en toute sécurité.



Eric Galvagno

Responsable Commission Sécurité des Vols

La Sécurité en Chiffres

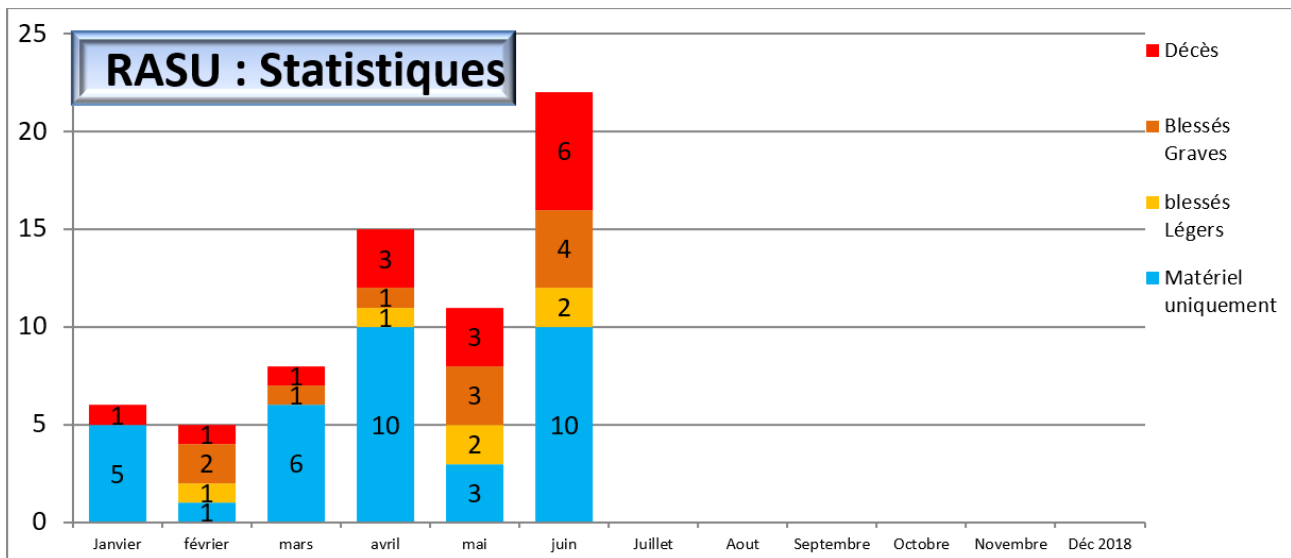


Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés du 1^{er} janvier au 30 juin 2018, en classant les victimes par gravité et en distinguant les accidents purement matériels. Le second tableau représente les accidents d'ULM immatriculés en France mais qui ont eu lieu à l'étranger et avec des équipages étrangers.

Accidents 2018	Décès	Graves	Légers	Matériels
Total victimes	12	11	6	
Total accidents	10	8	4	35

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

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 (*MAJ d'accidents anciens parvenus récemment*).



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

Nous observons sur le premier semestre une tendance baissière du nombre d'accidents mortels en France par rapport aux années précédentes, même si en juin deux accidents ayant entraîné trois décès sont à déplorer sur ULM immatriculés en France mais pilotés par des équipages étrangers (*2 décès en Espagne et 1 décès en Belgique*).

D'une manière générale, nous remarquons que beaucoup d'accidents restent consécutifs à des erreurs basiques de pilotage (sous vitesse, pannes moteurs mal anticipées, etc.), quelques cas particuliers laissent aussi à penser que le vol entrepris par certains pilotes ne correspondait pas à un domaine de vol « classique » (vols rasants, manœuvres à basse hauteur, etc.).

Ceci appelle donc à agir et à cet effet, nous pourrions considérer l'ULM comme une activité dont l'état d'esprit du pilote ne serait pas de s'amuser, mais au contraire de se perfectionner sans cesse en recherchant l'excellence de son propre pilotage. Ainsi les entraînements aux pannes moteurs, les « REV », mais aussi les échanges avec des pilotes instructeurs expérimentés permettront toujours à chacun de progresser et d'augmenter son degré de maîtrise. Parfois il vaut mieux poser une question simple au risque de paraître ignorant, plutôt que de chercher la réponse par une expérience qui pourrait se révéler très coûteuse.

Pour conclure, nous souhaitons une excellente saison estivale à tous en gardant à l'esprit les facteurs météo très changeants pour cet été et qui n'omettront pas de mettre à l'épreuve notre sagesse.



Pierre Kolodziej

Commission Sécurité des Vols

L'analyse de l'Analyste



En mai 2017, le BEA a publié le rapport relatif à l'accident de l'ULM FK12 Comet identifié 974-GJ survenu le 27 août 2016 à Sours (28). Les deux occupants de l'aéronef ont été gravement blessés.

Rapport complet à l'adresse :

[https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2016-](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2016-0528.pdf)

[0528.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2016-0528.pdf)

Les éléments descriptifs d'un accident se classent généralement en au moins trois domaines :

- l'aéronef, ses performances, son domaine d'utilisation,
 - l'environnement météorologique, les contraintes qu'il impose,
 - le pilote, ses possibilités d'action, ses propres limitations.
1. L'ULM est un multiaxe biplan à train classique, de réputation très maniable et réactif. Il répond vivement aux irrégularités de la masse d'air.
 2. L'ensoleillement sur une surface provoque un échauffement des basses couches de l'atmosphère. Moins denses, elles montent parfois de manière très désordonnée. Ce phénomène de convection est intense et irrégulier en été, en début d'après-midi, en présence d'un vent faible, sur des surfaces adjacentes de natures différentes (chaume juxtaposé à une forêt ou une prairie par exemple). Toutes ces conditions semblaient réunies au moment du vol du 974-GJ.
 3. Selon le rapport, le pilote était peu expérimenté sur son aéronef. La journée passée sur le salon-expo (station debout, chaleur, etc.) avait légèrement affaibli, certainement de manière inconsciente, son énergie. En fin de vol :
 - l'inconfort du trajet retour,
 - la fatigue et l'inquiétude provoquées par les deux pertes de contrôle lors des précédentes tentatives d'atterrissage,
 - la déception vis-à-vis des collègues qui sont arrivés à bon port,
 - l'incertitude sur la réussite de l'atterrissage à La Saussaie,

ont probablement provoqué un stress élevé. L'ensemble a réduit les capacités du pilote pour récupérer le contrôle de l'aéronef avant la collision.

L'enquête du BEA ne permet pas d'énoncer le déclencheur exact de l'accident. Cependant, il apparaît que l'amoindrissement des possibilités d'action du pilote pouvait compromettre la maîtrise d'un ULM réagissant vivement dans un environnement instable.



Bernard Boudou

Analyste Sécurité des Vols

Du côté de la Formation



Les vacances arrivent, et le ciel va faire comme les routes de France, se charger en appareils toutes activités confondues.

Le beau temps étant de retour, nous allons enfin pouvoir mettre un terme à notre frustration de vol, la saison ayant réellement démarré plus tard cette année.

Malheureusement, le bilan de l'accidentologie de ces dernières semaines doit aussi nous faire raison garder et nous rappeler certains fondamentaux.

L'été, il fait chaud, et si la chaleur a une grosse influence sur nos capacités physiques, il en est de même pour nos moteurs, les performances diminuent, les distances de décollage se rallongent, la portance diminue. Pensons-y, et anticipons-le.

L'été, la chaleur nous contraint à nous désaltérer plus fréquemment, mais rappelons-nous que l'eau reste la meilleure boisson, la bière ou le pastis entre copains au club, c'est une fois la journée de vol terminée.

Levons les tabous face à ce genre de comportement et n'hésitons pas à communiquer.

On pourrait aussi être tenté de partir le soir, à la fraîche, attention à la nuit aéronautique qui arrive, les jours ont malheureusement commencé à raccourcir, et l'on sait tous que les orages se développent en fin d'après-midi.

Enfin nous allons certainement en profiter pour aller voir des points remarquables, sites touristiques et autres, rappelons-nous que nous partageons le ciel, et qu'une cohorte d'aviation légère sera certainement pas loin, avec le même objectif, alors ouvrons les yeux, la surveillance du ciel doit rester une priorité, sans oublier le contrôle de notre vitesse qui nous garantit une bonne marge de sécurité.

Chers amis ulmistes, profitez de ces belles journées qui se profilent, restez prudents et conscients de vos capacités, n'allez pas vous mettre dans des situations qui dépassent vos compétences, ou allez voir un instructeur, il saura vous faire grandir vos compétences au pilotage.

Bons vols à toutes et à tous



Jean-Christophe Gibert

Responsable Commission Formation

dgac

DSAC

ALCOOL ! SI VOUS VOLEZ, RÉSISTEZ !



www.developpement-durable.gouv.fr

L'expérience démontre que l'euphorisation liée à la consommation d'alcool, y compris à de très faibles doses, entraîne des accidents graves.

