



## BSV n° 53 - octobre 2018

### Les mains dans le cambouis



Que de beaux vols ces dernières semaines, dame météo après un printemps catastrophique a décidé de nous offrir un mois supplémentaire de conditions idéales pour la pratique de notre loisir préféré.

Du point de vue de l'accidentologie, il y a eu un pic d'accidents mortels et graves au début de l'été dont les causes sont encore à rechercher du côté du manque d'expérience récente des pilotes qui négligent trop souvent cet aspect de notre activité.

Je le répète encore et encore, votre niveau de sécurité des vols dépend étroitement de votre niveau d'entraînement, c'est bien pourquoi la Fédération a mis en place le dispositif **REV** dont le bilan sera fait à la fin de l'année mais dont je peux dire déjà que trop peu de pilotes ont voulu en bénéficier... Je n'hésite pas à affirmer que nous aurions certainement pu gagner quelques vies si l'adhésion à **REV** avait été plus massive dès le début de saison.

De même, il faut prendre conscience de quelques particularités liées à la pratique de l'ULM : cette activité n'est ni saisonnière, ni à temps partiel.

Ainsi, que l'on vole ou pas, qu'il fasse beau ou pas, que l'on soit très occupé ou pas, on doit toujours garder à l'esprit que pour se faire plaisir en toute sécurité à notre prochain vol, il y a toujours quelque chose à faire : maintien de ses connaissances en reprenant son manuel de pilotage, en consultant les dernières évolutions réglementaires, de ses compétences en participant à **REV**, à des réunions sécurité des vols, et vérification de l'état mécanique de son destrier en profitant des jours d'automne et d'hiver pour procéder à un check up complet.

En effet, nous évoluons dans trois dimensions, notre ULM est soumis à des contraintes et des forces sans commune mesure à celles qui s'appliquent sur notre voiture par exemple.

Cette singularité doit être tout à fait intégrée afin que l'évidence d'un entretien régulier, en profondeur et sans concessions de notre machine, se fasse.

Alors, profitons de ces prochaines semaines pour ouvrir les capots, les trappes de visite, nettoyer les carbus, vérifier les voiles, les attaches, les silent-blocs, les magnétos, etc.

Mettons les mains dans le cambouis !!!

En complément de cet édito, je voudrais faire une mention spéciale à **Bernard Boudou**, notre analyste, qui est contraint, pour des raisons personnelles, d'arrêter la rédaction de ses excellents articles. Je tiens, en votre nom, à le remercier pour sa contribution à l'amélioration de la sécurité des vols. Merci Bernard.

**Laurent Kerbrat**, ancien pilote avion et hélicoptère, militaire et civil, qui a exercé dans sa carrière les fonctions d'Officier Sécurité des Vols et qui est l'un des Correspondants Sécurité des Vols de la région Normandie, prend la suite de Bernard pour assurer la continuité de cette rubrique essentielle à la compréhension et la prévention des accidents.

Laurent, je te souhaite la bienvenue dans l'équipe de la Commission Sécurité des Vols !!!

Bons vols à tous et à toutes,



**Eric Galvagno**

**Responsable Commission Sécurité des Vols**

---

## L'analyse de l'Analyste



Au mois de septembre 2018, le BEA publie le rapport d'enquête relatif à l'accident de l'ULM multiaxes RANS S-6ES « Coyote II » identifié 974GQ survenu le 30 mars 2015 à Tan Rouge sur l'île de la Réunion.

Les deux occupants y ont trouvé la mort.

Rapport complet consultable sur le site du BEA numéro de dossier **BEA2015-0134**  
[https://www.bea.aero/no\\_cache/les-enquetes/acces-aux-rapports/](https://www.bea.aero/no_cache/les-enquetes/acces-aux-rapports/)

Force est de constater que nous sommes malheureusement ici, en face d'une accumulation d'insouciances et de négligences, qui, mises bout à bout, finissent par provoquer un accident mortel alors que cet ULM est utilisé dans le cadre de baptêmes de l'air payants.

Tous les constructeurs d'ULM sont astreints à une démonstration de conformité de leurs appareils et fournissent, en conséquence, un manuel d'utilisation et d'entretien propre à chaque modèle. Il en va de même pour les constructeurs de moteurs. Bien que le régime soit « déclaratif », aucune prérogative ne permet aux propriétaires de se soustraire au suivi de l'entretien préconisé ainsi qu'à la traçabilité des produits utilisés.

Le fait que l'autorité de tutelle ne surveille pas implicitement le fonctionnement normal des ULM, ne veut pas dire que le propriétaire peut ou doit s'affranchir des règles du suivi de l'entretien de son aéronef.

Rappelons également qu'au titre de **l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés**, toute modification majeure doit faire l'objet d'une procédure conformément déclarée, à défaut, la carte d'identification est suspendue.

On ne peut qu'inviter chaque pilote propriétaire à s'enquérir du suivi de la navigabilité de son appareil et de la bonne traçabilité des opérations d'entretien. Il en va de la sécurité la plus élémentaire de tous.

**En corolaire, une machine bien entretenue reste sûre, le doute ne doit pas s'installer à ce niveau et si un manque de compétence se fait sentir, ne pas hésiter à prendre conseil, la sécurité générale en dépend.**



**Laurent Kerbrat**

**Analyste Sécurité des Vols**

## Du côté de la Formation



Nous sommes régulièrement interrogés sur la nécessité de « brasser » ou pas son moteur afin de contrôler le niveau d'huile.

Le manuel d'utilisation de Rotax, précisant la nécessité d'effectuer cette opération, nous avons interrogé le **CNFTE** en la personne de Maître Rotax : **Peyo** et son binôme **Thomas**.

Voici leurs préconisations :

Si le niveau d'huile est au minimum ou au-dessus, il n'est pas nécessaire de brasser avant démarrage.

Si le niveau d'huile est en dessous du mini, il faut brasser doucement pour faire remonter l'huile dans la bache (jamais au démarreur) et toujours dans le sens de rotation de l'hélice. Et sans être dans le sens d'avancement de l'hélice.

Ceci vous permettra de connaître votre niveau réel et éventuellement de faire un appoint d'huile avec parcimonie.

Si l'on veut connaître notre niveau d'huile réel, il faut effectivement brasser.

**Un fil coupé de mise à la masse d'un boîtier et un brassage énergique peuvent engendrer le démarrage du moteur... et nous connaissons les conséquences.**

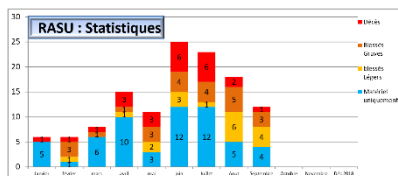
Si brassage il doit y avoir, il faut le faire lentement, en se protégeant les mains avec une paire de gants et surtout sans être devant le sens d'avancement de l'hélice.

Bons vols automnaux à tous.



**Jean-Christophe Gibert**  
Responsable Commission Formation

## La Sécurité en Chiffres



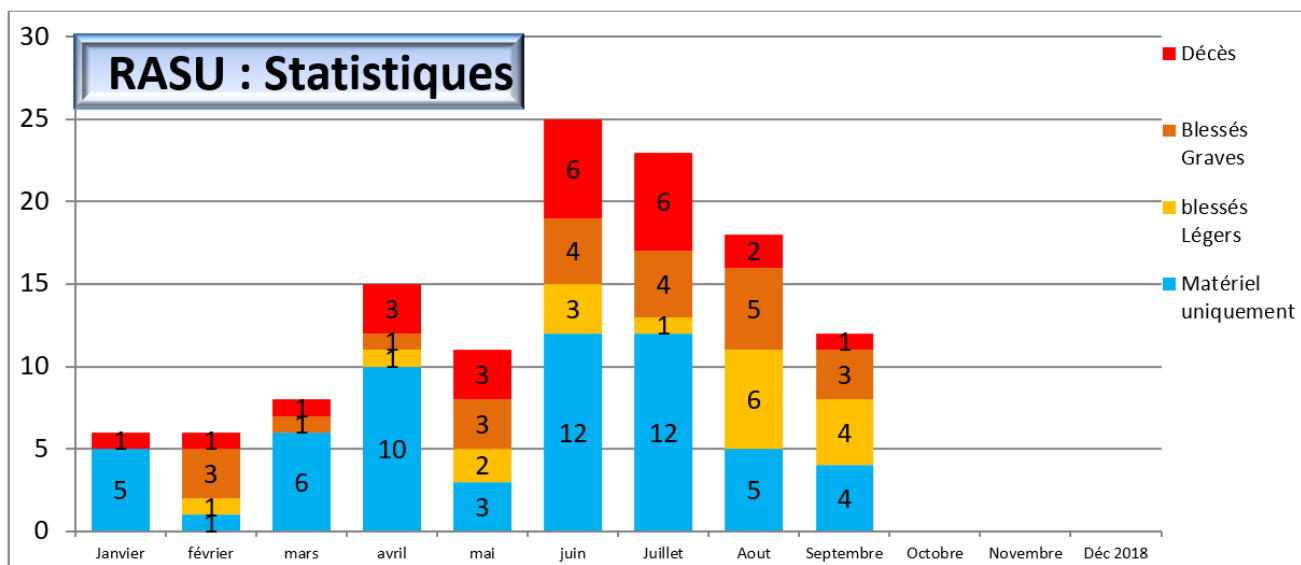
Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés du 1er janvier au 30 septembre 2018, en classant les victimes par gravité et en distinguant les accidents purement matériels. Le second tableau représente

les accidents d'ULM immatriculés en France mais qui ont eu lieu à l'étranger et avec des équipages étrangers.

| <b>Accidents 2018</b>  | <b>Décès</b> | <b>Graves</b> | <b>Légers</b> | <b>Matériels</b> |
|------------------------|--------------|---------------|---------------|------------------|
| <b>Total victimes</b>  | <b>21</b>    | <b>24</b>     | <b>18</b>     |                  |
| <b>Total accidents</b> | <b>17</b>    | <b>20</b>     | <b>13</b>     | <b>58</b>        |

| <b>Accidents 2018 (équipages étrangers à l'étranger mais sur ULM immatriculés en France)</b> | <b>Décès</b> | <b>Graves</b> | <b>Légers</b> | <b>Matériels</b> |
|--|--------------|---------------|---------------|------------------|
| <b>Total victimes</b>  | <b>3</b>     |               |               |                  |
| <b>Total accidents</b><br><i>(Lieux : Espagne et Belgique)</i>                               | <b>2</b>     |               |               |                  |

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 (tous les ULM immatriculés en France)*

Le nombre de décès observés à fin septembre reste en dessous des statistiques 2017, et ceci malgré un léger pic, toutefois habituel, d'accidents mortels en période estivale.

Sans préjuger donc des raisons de cette tendance baissière, nous recommanderons fortement les **remises en vols (REV)**, qui font aussi appel à la sagesse de chacun. En effet, les capacités de pilotage de chaque pilote fluctuent dans le temps, il y a des jours où on peut ne pas être dans notre « assiette » par exemple. S'autoévaluer devient donc la qualité première du pilote, qui sait alors s'imposer à lui-même un « **REV** » de précaution. En complément à cette remise en vol et dans la mesure où nous comptons chaque année quelques accidents parfois mortels et associés à des pannes moteurs, l'entraînement régulier à la gestion de cette dernière ne sera donc pas inutile. Nous garderons en mémoire que la panne moteur en ULM reste probable, et que la meilleure façon de mettre toutes les chances de son côté pour la gérer, consiste à planifier son vol toujours en local d'un terrain de secours.

En souhaitant de bons vols à tous.



**Pierre Kolodziej**

**Commission Sécurité des Vols**