

### **Du Domaine de vol de votre ULM et de la manière de rester à l'intérieur de ses limites**



(par Eric GALVAGNO - Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

Notre activité est riche, notamment, des multiples classes d'ULM qui offrent aux pratiquants que nous sommes l'opportunité de prendre l'air à bord de machines très différentes.

Ces différences ne sont pas qu'esthétiques ou techniques, elles sont avant tout d'ordre aérodynamique.

En effet, à chaque classe d'ULM correspond un domaine de vol bien spécifique qu'il est très important de connaître et surtout de respecter.

Ainsi, lors de la formation, l'un des rôles primordiaux de l'instructeur est d'expliquer à l'élève pilote le domaine de vol particulier à la classe d'ULM qu'il a choisi et surtout de montrer les limites à ne jamais dépasser.

Les derniers rapports publiés par le BEA nous rappellent combien cette notion de domaine de vol est génétiquement liée à la sécurité des vols.

Vous trouverez, ci-dessous, le rapport d'un accident survenu lors d'un vol d'essai d'un prototype d'ULM, alors que le pilote aux commandes était très expérimenté.

Dans sa recherche des limites du domaine de vol de la machine, il est allé au-delà de ses limites et n'a pu retrouver le contrôle de l'appareil.

[https://www.bea.aero/uploads/tx\\_elydbrapports/BEA2015-0694.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0694.pdf)

Ici, ce sont des évolutions à basse vitesse qui ont entraîné la sortie du domaine de vol de l'appareil et sa chute irrémédiable...

[https://www.bea.aero/uploads/tx\\_elydbrapports/68-k140801.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/68-k140801.pdf)

Ainsi, si l'on n'est pas toujours en sécurité en respectant le domaine de vol de son appareil, il est certain que nous sommes toujours en danger mortel si nous sortons des frontières de ce domaine.

D'ailleurs nos amis anglo-saxons ne se sont pas trompés quand il a fallu trouver un nom aux limites du domaine de vol d'un aéronef, ils parlent de "coffin corners" littéralement "les coins du cercueil".

Cependant, si connaître son domaine de vol est nécessaire, ce n'est pas suffisant car il est vital de savoir comment le respecter et rester à l'intérieur de ses limites.

C'est pourquoi, l'acquisition des bons réflexes, c'est-à-dire avoir l'action appropriée pour manœuvrer sa machine doit être l'une des préoccupations permanentes lors de chaque vol.

Ne pas rendre la main brutalement sur un autogire, bien coordonner son dernier virage sur un multi-axe, prendre une pente de montée raisonnable sur un pendulaire, doser sa mise de gaz en décollage paramoteur, etc. sont des incontournables parmi d'autres, qu'il faut avoir acquis pendant la formation, ne jamais oublier et travailler à chaque vol.



Ce rapport du BEA montre les conséquences d'une action inappropriée qui a entraîné la chute de l'appareil :

[https://www.bea.aero/uploads/tx\\_elydbrapports/BEA2015-0380.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0380.pdf)

Encore trop souvent, et l'accidentologie depuis le début de l'année nous le rappelle, des carences de formation qui perdurent, le manque d'entraînement allié à la volonté de reprendre les vols trop rapidement après une période d'inactivité, font que l'on oublie les caractéristiques de son type d'appareil et les fondamentaux du pilotage.

Avant de remonter dans votre ULM, remémorez-vous l'enveloppe de son domaine de vol et associez-y les bonnes actions à effectuer du roulage au départ au roulage à l'arrivée pour ne pas en sortir.

Les domaines de vol de nos appareils sont largement suffisants pour que l'on prenne du plaisir lors de nos vols, n'allez pas au-delà.





## Nos réflexions...



(par Sébastien PERROT – Communication FFPLUM)

### Tour ULM 2016 : un bon cru !

Le Tour ULM 2016 s'est achevé vendredi 29 juillet. De l'avis de tous, c'est un très bon cru ; une météo clémente (sauf le premier jour avec l'annulation de l'étape du soir de Fayence), de belles étapes, une bonne ambiance mais surtout aucun accident et seulement quelques incidents matériels. La sécurité est la clé de voûte de notre activité, dont le Tour ULM se doit d'illustrer la mise en pratique.

Depuis 20 ans, cet événement est une grande fête au cours de laquelle chaque pilote a la possibilité de s'améliorer. Il permet de mettre en œuvre des procédures en espace contrôlé qui ne sont pas nécessairement accessibles habituellement. Il est l'occasion d'aller poser ses roues et de repartir de petites bases aux pistes courtes et enclavées. Il permet de se confronter à l'encombrement de son environnement, aux conséquences d'une météo capricieuse et à un rythme de vols plutôt dense.

Le Tour ULM, c'est pour chaque participant une occasion d'éprouver son pilotage dans de nouveaux domaines, en bénéficiant des meilleures conditions.

C'est aussi une expérience de partage entre des équipages et des machines très différentes. Un pendulaire monospace de 35 Cv qui consomme quatre litres à l'heure côtoie des machines très performantes et des ULM anciens, tout le monde s'y retrouve et échange ses expériences.

C'est pourquoi il faut assurer la promotion de l'événement et encourager le plus de pratiquants possible à envisager d'y participer, à lui rendre visite ou au moins à savoir ce qui s'y passe.

La publication des détails de chaque journée sur le Blog du Tour ULM 2016 participe à cette démarche. Que vous l'ayez vécu comme pilote, passager ou spectateur, vous pouvez vous y associer en adressant à la FFPLUM le lien Internet du compte de publication de vos photos ou vidéos. Il sera publié dans les commentaires du blog.

Cette édition du Tour fera en outre l'objet d'un documentaire qui sera diffusé sur Aerostar.tv à la rentrée.

D'ici là bons vols et rendez-vous sur le stand fédéral à Blois !

Les publications de la FFPLUM sont diffusées pour informer l'ensemble des pilotes sur des points susceptibles d'affecter leur sécurité, et pour leur proposer une réflexion qui se veut pragmatique sur les moyens de l'améliorer. Compte tenu de la diversité qui caractérise la pratique de l'ULM, les informations diffusées sont strictement indicatives. Elles ne sauraient répondre de façon exhaustive à chaque situation particulière. De fait, l'attention est rappelée sur le cadre réglementaire de l'aviation ultralégère française qui est basé sur un principe déclaratif et sur la responsabilité individuelle des pratiquants, laquelle doit s'exercer sans réserve. En tant que commandants de bord, les pilotes d'ULM doivent s'assurer toujours de la navigabilité de leur machine et conduire leur vol dans le respect strict des règles de la circulation aérienne. Il revient à chaque pilote d'évaluer lui-même la manière d'adapter à son propre cas, la prise en compte des informations de sécurité qu'il reçoit.

