

## *Page fédérale Juillet 2008*

### *Est-ce utile de l'écrire ?*

Il m'a été dit à une époque que sonner du « clairon » dans la page fédérale pour alerter les pilotes sur la nécessité de rester vigilants par rapport aux risques d'accidents graves n'était en fait que du « pipeau ».

Certes, mes appels à la prudence ne peuvent constituer à eux seuls la politique fédérale en matière de lutte contre les accidents. Notre commission spécialisée et Thierry Couderc son Président, en association étroite avec les Fédérations aéronautiques concernées, la Mission Aviation Légère de la DGAC et le BEA travaillent de concert sur ce sujet sensible, au sein notamment d'un organisme commun, la « Revue de Sécurité ». Il s'agit de partager les expériences de chacun en son sein, et d'analyser les causes des accidents pour proposer des mesures, des parades concrètes et adaptées. Le but est de forger des outils à la disposition de nos Associations, transposables à chaque pilote sans recourir à la voie réglementaire. En effet, et c'est suffisamment rare pour mériter d'être salué, l'initiative découle du constat que le recours systématique au règlement ne peut pas toujours améliorer la sécurité.

L'état d'esprit consistant à se contenter d'être simplement dans les clous, ne suffit pas en effet pour éviter les accidents. Comme il n'est pas rare que pour prendre la bonne décision, la situation exige une analyse personnelle plus approfondie que le simple suivi des règles, il nous faut acquérir une véritable « culture de la sécurité » individuelle.

C'est un travail de longue haleine, de plusieurs années ; car faire évoluer les mentalités, modifier les certitudes et vaincre les résistances n'est pas une mince affaire. Mais il n'y a aucune raison de désespérer.

Par ailleurs il est impératif de remporter ce challenge au niveau de toutes nos Fédérations Aéronautiques si nous voulons rester crédibles et ne pas voir relever la tête les tenants du tout réglementaire.

Cela ne peut se faire qu'à la seule condition que chacun d'entre nous accepte de se remettre en question, de faire preuve d'humilité, d'honnêteté et de lucidité par rapport à nous-même.

C'est un lieu commun en effet que de dire que la grande majorité des accidents est le fait des « facteurs humains »...mais c'est la triste réalité : plus de la moitié de nos pilotes et passagers décédés depuis ce début d'année seraient encore en vie s'ils avaient fait une bonne analyse de la situation, pris la bonne décision au bon moment, ne s'étaient pas surestimés, avaient mieux connu les performances de leur appareil, avaient eu un meilleur entraînement ou avaient équipé leur ULM d'un parachute (un instructeur et son élève lui doivent la vie sauve !).

Alors oui, il est utile, en complément de toutes nos autres actions de l'écrire de nouveau : cet été nous aurons certainement l'occasion de voler plus loin et plus longtemps. Faisons preuve d'humilité face aux conditions météorologiques, aux contrées survolées, aux performances de nos ULM et à nos compétences. Sachons renoncer à voler lorsque cela s'avère nécessaire et nous poser lorsque cette solution est la plus raisonnable.

Toutes pratiques aéronautiques confondues, une bonne partie des pilotes décédés étaient des aviateurs très confirmés et certains avaient même un passé aéronautique professionnel civil ou militaire particulièrement riche !

Il n'est pas incompatible de vivre intensément notre passion tout en restant réfléchis et prudents.

Bons vols

Dominique Méreuze  
Président de la FFPLUM

***Il vaut mieux rester au sol à se lamenter de ne pas être en vol, qu'être en vol en regrettant son dernier décollage! (\*)***

Bilan des accidents mortels en 2008, arrêté au jour de la signature de l'éditorial

Multiaxes	Crash aux abords du terrain, embrasement à l'impact. Enquête en cours.	2
Pendulaire	Collision en vol entre deux ULM au cours d'un entraînement au vol en formation.	2
Pendulaire	Vol à basse hauteur. Perte de contrôle suite à collision avec une ligne électrique - Chute dans un cours d'eau - Le pilote réussit à évacuer mais le passager n'est pas retrouvé.	1
Multiaxes	En tour de piste en instruction, l'appareil pique subitement et s'embrase à l'impact au sol - enquête en cours.	2
Autogire	Perte de l'empennage en vol - embrasement de l'appareil à l'impact - enquête en cours	1
Multiaxes	Appareil retrouvé crashé après avoir entrepris un vol par conditions météo dégradées pour la VMC.	1

(\*) Libre traduction d'une maxime britannique.

Always better to stay aground, regretting not to be in flight, than to be in flight, regretting the last taking off.