

GÉNÉRATIONS ULM

La dernière Assemblée Générale électorale a nettement soutenu l'équipe GÉNÉRATION ULM que j'ai l'honneur de présider pour assurer les quatre ans de la prochaine mandature. Elle s'inscrit dans la continuité, tout en étant soucieuse d'une nécessaire modernisation. Les grands axes de notre programme et le détail des responsabilités de chacun sont disponibles sur ce lien :

[PROGRAMME GENERATION ULM](#)

La sécurité est bien sûr la clé de voûte de notre activité, en lien étroit avec la formation. C'est désormais Eric Galvagno qui est en charge de la sécurité des vols après le travail remarquable de Thierry Couderc dont l'expertise à nos côtés est toujours précieuse.

Nous moderniserons notre manière de communiquer prochainement et vous recevrez, sauf événements particuliers, une information en chaque fin de mois.

La saison recommence, soyons prudents, responsables et libres.

Bonne lecture,
Bons vols,

Sébastien Perrot
Président de la Fédération Française d'ULM



Attention le beau temps revient !!!

(par Éric GALVAGNO, Président de la Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

Pour certain c'est un poncif, mais il est indéniable que la période qui arrive, propice à la reprise des vols, est aussi celle où le risque d'accident ou d'incident est fort.

En effet, que ce soit du côté du pilote qui a peu volé l'hiver, voire pas du tout, en manque d'entraînement, avec des habitudes à retrouver, ou du côté de l'ULM qui lui aussi a souffert de l'humidité et du froid des hangars, le premier vol doit faire l'objet d'une attention toute particulière et ne doit pas être pris à la légère.

Je ne peux que conseiller de faire une visite poussée de votre l'ULM afin de le "réveiller" tout en douceur et sans surprise. De même, pour le pilote, il faudra choisir une journée idéale pour voler et pourquoi pas se faire accompagner par un instructeur ou un ami pilote compétent.

Depuis le début de l'année, nous déplorons déjà 10 incidents/accidents dont deux qui ont entraîné trois décès et un autre un blessé grave ...

La politique sécurité des vols de votre fédération ne se décrète pas. Elle est la conséquence des observations, de vos retours et de l'analyse qui suit les accidents ou les incidents qui sont portés à notre connaissance.

C'est pourquoi il est vital que vous utilisiez les outils de remontée d'informations qui sont à votre disposition, comme le REX sur le site fédéral (www.ffplum.info puis onglet déposer un REX). Sans cela, la commission sécurité des vols est aveugle et ne peut agir à l'amélioration de votre sécurité.

Ainsi, si en 2016, le comportement du pilote ULM a été plus responsable, ce qui a permis une baisse des accidents entraînant des décès, il est une tendance qui devient remarquable, qu'il faut enrayer, c'est celle de la perte de contrôle en vol.

Ce constat est partagé pour l'ensemble des activités aéronautiques. D'ailleurs, dans l'aviation de ligne, au niveau mondial, la perte de contrôle en vol constitue la première cause d'accidents mortels, devant les collisions avec le sol qui ont été pendant longtemps la cause majeure.

Ainsi, la maniabilité, le pilotage manuel et la sortie de situations indésirables, reviennent en force dans l'entraînement au simulateur des pilotes de ligne.

De même, nous, pilotes ULM, nous devons toujours être conscients des capacités de vol de notre machine et de notre niveau de compétence pour la faire voler en toute sécurité. Les manquements, les déviations, le non-respect des règles basiques ne peuvent avoir qu'une seule issue : l'accident !

Pour illustrer cela, vous trouverez ci-dessous les trois derniers rapports du BEA mis en ligne, tous relatifs à des accidents consécutifs à une perte de contrôle en vol :

Déviations à une procédure :

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0482.pdf

Évolutions hors domaine de vol :

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0693.pdf

Utilisation des procédures dans un contexte inadapté :

https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0370.pdf

Bonne reprise... en douceur !





La recherche d'information

(par Thierry COUDERC, Consultant de la FFPLUM pour la Sécurité des Vols)

J'ai commencé à correspondre avec Dominique Méreuze au cours du premier trimestre 2001, dans le cadre de la rédaction d'un mémoire de sociologie du risque sur le thème des facteurs humains. À cette époque pourtant pas si lointaine, « correspondre » voulait dire que nous nous téléphonions et que nous échangeons des documents par la poste, éventuellement par FAX. Si Internet existait déjà, il n'était pas question d'ADSL. Il fallait couper le téléphone et laisser siffler le MODEM pour se connecter. Les plus chanceux avaient droit à 16 ko de pièce jointe à leurs emails. Les possibilités offertes par les sites Internet étaient limitées. L'information était peut-être moins abondante et elle circulait moins vite. Mais le support privilégié était encore le papier sur lequel ce qui était imprimé faisait effectivement référence.

Aujourd'hui, chacun a dans sa poche le moyen d'accès à toutes les données diffusées de par le monde et peut les commenter instantanément où qu'il se trouve ou presque. Mais au regard de la diversité croissante et de la teneur des interrogations que vous soumettez à votre fédération, il est parfois permis de se demander si tout ce que vous pouvez lire doit bien être considéré comme de l'information.

En matière de sécurité des vols, il est en effet fondamental d'être assuré de la pertinence de ce que l'on peut lire. Il faut bien avoir conscience que ce que votre moteur de recherche va vous proposer lorsque vous recherchez une information, sera classé par pertinence suivant des critères qui ne privilégient pas nécessairement l'authenticité des informations publiées. Par exemple, le fait qu'un forum de discussion soit très populaire sur un sujet donné reflète que celui-ci préoccupe beaucoup de monde, ou qu'il alimente une polémique largement partagée. Mais cela ne garantit pas que les données techniques ou réglementaires que l'on y glane soient rigoureusement exactes ni à jour.

C'est pourquoi, lorsque vous recherchez des informations sur un thème particulier intéressant votre pratique de l'ULM, que ce soit un conseil technique, l'interprétation d'un point réglementaire ou des données chiffrées, il n'est pas très prudent de vous référer en priorité aux échanges publiés sur les blogs. Vous prenez le risque de vous laisser influencer par les phénomènes modernes qui caractérisent la propagation des publications en réseaux. Même sans aller jusqu'à évoquer les « légendes urbaines », « fake news » et autre « trolls » qui relèvent en fait de la désinformation, il convient de garder à l'esprit que les forums en ligne sont avant tout des relais d'opinions.

Il est beaucoup plus rigoureux de commencer par consulter les sites dont l'adresse se termine par ".gouv.fr", ".europa.eu" ou éventuellement ".org". En principe, les références que vous y trouverez offrent les meilleures garanties de pertinence et contiennent en principe des données officielles à jour.

Reconnaissons toutefois que ce n'est pas toujours facile. Ainsi par exemple, le ministère de l'Environnement, du développement durable et de l'énergie dont dépend la DGAC a récemment refondu complètement son site Internet. Les adresses des pages qui nous importent ont changé et les moteurs de recherche n'ont pas encore appris à retrouver toutes les informations correspondantes sur le nouveau site du ministère. En outre, la majorité des liens et des flash-codes incorporés dans nos documentations de référence sur réglementation et la sécurité avant le 1er février dernier ne sont plus valables.

Afin de vous y retrouver plus vite, voici les nouveaux liens vers les principales sources officielles d'information relative à l'aviation légère et sportive :

DGAC – démarches administratives et réglementation pour les ULM :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/ulm-introduction>

DGAC – annuaire des directions régionales :

https://monespaceulm.aviation-civile.gouv.fr/ZEUS_WEB/FR/PageCorrespondant.awp

Portail « mon espace ULM » pour gérer individuellement la situation administrative des appareils :

<https://monespaceulm.aviation-civile.gouv.fr/WD200AWP/wd200awp.exe/CONNECT/Zeus>

Portail du BEA pour consulter les rapports d'enquête :

https://www.bea.aero/no_cache/les-enquetes/acces-aux-rapports/

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.

