



Sauvez vos vies avec le parachute de secours !

Notre activité favorite, le pilotage d'aéronefs ultralégers motorisés est une activité récréative et de loisir. Cette activité est particulièrement exigeante du point de vue de la formation, de l'entraînement et du maintien des connaissances, car c'est la seule manière de garantir un haut niveau de sécurité dans notre pratique. Cependant, l'accidentologie nous le rappelle, notre loisir comporte des risques. Pour améliorer la sécurité des ULM, et de facto réduire les risques létaux, les ULM ont été à l'origine d'une formidable innovation avec le développement des dispositifs de sauvetage. Il s'agit du parachute de secours à extraction pyrotechnique qui équipe à présent une bonne partie de nos ULM.

Ce dispositif de sécurité a fait ses preuves en sauvant beaucoup de vies humaines et aussi en limitant significativement les dégâts matériels liés à l'impact avec le sol, et la décision et la procédure de son utilisation par l'équipage doit être envisagée suffisamment en amont à l'occasion de chaque vol.

Un événement très récent qui a sans doute sauvé deux vies mérite que l'on s'y attache un peu plus en détail pour mieux comprendre la prise de décision du pilote d'actionner le parachute de secours.

Situation générale

Le samedi 12 novembre 2022 dans l'après-midi, le pilote et son passager décident d'entreprendre un vol en ULM 3 axes pour aller survoler le Loiret. Le vol se déroulait normalement à environ 3000 ft, jusqu'à ce que, surpris par un comportement anormal de sa machine qu'il n'arrivait pas à contrôler. En conscience de la situation, le pilote décide d'actionner son dispositif de parachute de secours. L'ULM tombe dans les arbres, et traverse la canopée. Les occupants sont indemnes.

Témoignage du pilote :

- *J'étais mentalement préparé à cette action depuis longtemps. Mon argument décisif, c'est que dans la formation obligatoire des nouveaux pilotes de Cirrus, on leur dit : « - Panne moteur : on ne réfléchit pas, on tire le parachute ! ». Mon ULM était devenu incontrôlable, j'ai donc tiré sans hésitation.*
- *Le parachute a sauvé 2 vies...*
- *Et a sauvé l'ULM qui en définitive, est peu abîmé !*

Essayons de comprendre : Pourquoi et comment le pilote a pris cette très bonne décision ?

Conscience de la situation : Que se passe-t-il et que va-t-il arriver ?

Il existe de nombreux facteurs contributifs à la survenue des événements de sécurité. Certains facteurs reviennent plus souvent que d'autres. Le défaut de ce qu'on appelle la **Conscience de la Situation** est relevé dans 60 % des accidents (jusqu'à 80 % suivant les sources), et ce manque entraîne souvent le pilote dans des conditions qu'il ne peut plus maîtriser. Une bonne Conscience de la Situation permet d'avoir toujours un temps d'avance sur les événements, soit pour s'y préparer, soit pour les éviter.

La Conscience de la Situation (CS) se divise en trois niveaux qui permettent :

- **La perception** par le pilote des informations sur sa machine et sur son environnement
- **La compréhension**, la signification de ces informations.
- **L'anticipation** de leur évolution dans le temps.

La Conscience de la Situation sert à prendre des décisions.

Dans le cas présent, le pilote a perçu une anomalie majeure, le pilote a donc anticipé sur les possibles évolutions et conséquences.

Prise de décision : Que dois-je faire ?

Après la perception et la compréhension des informations, c'est donc leur projection dans la suite future des événements qui doit vous permettre d'anticiper les évolutions de la situation et de prendre les décisions qui s'imposent.

Le processus de prise de décision se décompose en quatre phases :

- Conscience de la situation
- Raisonnement (évaluation, construction des options)
- Prise de décision et application du choix retenu
- Contrôle de l'efficacité du choix retenu

Dans le cas présent, le pilote conscient de la situation, évaluant la dégradation d'une situation qu'il ne maîtrise plus, prend une décision de survie dans un schéma mental pour lequel il s'était préparé en déclenchant son parachute. Ce processus préétabli dont la mise en œuvre a été efficace avait été préparé en amont et a sauvé la vie de l'équipage.

CE QU'IL FAUT RETENIR

Actionner le parachute de secours est une décision à laquelle le pilote doit se préparer en amont à cette éventualité, afin de pouvoir intégrer cette solution dans une prise de décision de quelques secondes. Cela signifie que le pilote doit avoir mentalement intégré et répété cette décision pour être prêt sans aucune hésitation lors de sa mise en œuvre.

Savoir **ANTICIPER** et **DÉCIDER** cela s'apprend et s'entretient. C'est ce que l'on appelle « les compétences non-techniques (CNT) » qui sont essentielles dans la formation du pilote.

En résumé, les CNT permettent au pilote d'améliorer la gestion du vol en identifiant les situations (prévisibles ou non) les plus critiques résultant des erreurs et des menaces afin de lui permettre de prendre des décisions pour conduire son vol en privilégiant la sécurité.

Le parachute peut être actionné :

- Lors de la perte de contrôle de l'appareil en vol.
- S'il y a collision en vol ou au sol,
- En cas de perte des références visuelles,
- S'il y a panne du moteur qui entraînerait un atterrissage d'urgence sur un terrain inapproprié ou hostile : eau, forêts, montagne, reliefs,...
- S'il y a perte de conscience ou incapacité du pilote (un éventuel passager averti peut activer le système). Le nouveau dispositif de formation accompagnant en vol du passager (FAV) peut être judicieusement mis en œuvre.

En cas d'incertitude, l'option de déclenchement du parachute doit être prise car elle préservera les vies.

Il faut parfaitement connaître la séquence de mise en œuvre du parachute. Votre instructeur est là pour vous l'expliquer, lors d'un ReV pensez à en parler avec lui, et briefez vos passagers sur son utilisation : position de la poignée, force et amplitude nécessaire au déploiement, coupure du moteur,...

Simuler régulièrement cette séquence avant d'entreprendre votre vol. N'hésitez pas à voir ou revoir notre vidéo sur le Parachute de secours

Aujourd'hui, l'efficacité du parachute n'est plus à démontrer, **« tous ceux qui l'ont ouvert sont encore là pour le raconter... ».**

Le parachute n'empêche pas l'accident, mais peut en atténuer très fortement les conséquences.

Pour rappel, la Fédération encourage le montage du parachute sur les appareils et accorde une aide financière aux clubs qui utilisent ce dispositif notamment sur les appareils dédiés à l'instruction.

- 1 200 € pour l'achat (paramoteur avec chariot, pendulaire, multiaxes, autogire).
- 300 € pour l'achat (paramoteur sans chariot).
- 500 € pour le reconditionnement (paramoteur avec chariot, pendulaire, multiaxes).

Bons vols et n'oubliez jamais que le parachute sauve des vies !

Louis Collardeau
Vice-Président FFPLUM

Didier Blachère
Responsable du Pôle Sécurité des Vols

Mathieu Farcy
Responsable du Pôle Formation