



Par Eric GALVAGNO

■ ■ ■ **Noter pour ne pas oublier... et savoir où on en est !!**

Je ne sais pas si vous êtes comme moi, mais le temps passe si vite, et un évènement succédant à un autre évènement, il m'est parfois difficile de me rappeler à quelle date j'ai fait ceci ou cela.

La bonne méthode, infaillible, c'est de noter les choses importantes sur un cahier, bloc-notes ou autre support électronique moderne mais tout autant efficace.

Ainsi, je tiens pour mon activité « vol ULM » un carnet. Ce carnet me sert pour inscrire mes temps de vols, mais aussi des remarques sur la météo rencontrée lors des vols, les divers terrains fréquentés avec leurs caractéristiques, les bonnes rencontres avec leurs anecdotes éventuelles, le nom de mes « passagers », le dernier vol effectué avec un instructeur, le suivi de l'avitaillement carburant, les opérations d'entretien de mon ULM...

Bien sûr, le carnet de vol n'est pas obligatoire pour notre activité et n'a pas de format réglementaire, mais justement, cette liberté qui nous est donnée nous permet d'être plus responsables et faire que chacun peut organiser son carnet comme il le souhaite, en fonction de sa pratique.

Grâce à cet aide-mémoire, il n'est pas rare que je sois surpris de constater que je n'ai pas volé depuis plusieurs semaines alors qu'il me semblait que ça ne faisait pas plus de 15 jours, et que donc mon prochain vol se fera accompagné d'un ami instructeur par exemple, ou bien qu'il est déjà temps de faire la vidange de mon ULM et de changer les bougies...

Garder la conscience de sa situation par rapport à son niveau d'entraînement, à la date des opérations d'entretien recommandées de son ULM, etc., est le gage d'une amélioration de la sécurité de ses vols. Si l'on est conscient que l'ULM a besoin d'une révision ou son pilote d'un entraînement à la reprise des vols, on se donne les moyens de faire face et on s'inscrit pleinement dans une démarche active de sécurité des vols.

Alors, si vous ne le faites pas déjà, prenez l'habitude de tout noter lors de vos vols ULM. Non seulement vous gagnerez en sérénité pour vos vols à venir, et en plus vous pourrez revivre plein de bons moments passés, lorsque vous relirez votre carnet les jours de mauvais temps !!

Tous les membres de la Commission Sécurité des Vols vous souhaitent de joyeuses fêtes, et une bonne et heureuse année 2018 pleine de beaux vols en toute sécurité !!





Par Thierry COUDERC

■ ■ ■ Génération smartphones, mini-caméras et tablettes

Il était logique qu'après s'être imposés dans nos vies quotidiennes, ils finissent par nous accompagner en vol. Utilisés en système de navigation global connecté, les smartphones et tablettes ont détrôné les GPS portables. Avec l'avènement de la sacoche de vol électronique dont les conditions d'utilisation sont désormais régulées par l'EASA, ces accessoires sont même en passe de pouvoir remplacer, au moins en partie, la documentation de préparation des vols et de navigation. Le problème qui peut se poser est que nos téléphones, « surfaces » et autres tablettes, ne se contentent pas de nous aider à naviguer. Ils sont par ailleurs à la fois nos moyens de communication, nos mémoires, nos guides, nos stocks d'informations, bref, on ne saurait plus vivre sans eux ! Moi-même, j'ai rédigé ce billet sur l'écran du même appareil qui me sert en vol avec une autre application, et avec lequel il est très probable que je prenne mes photos souvenir des fêtes de fin d'année.

Pour la sécurité des vols, outre le conseil maintes fois rabâché qu'il ne faut pas se reposer exclusivement sur un logiciel pour gérer ses vols, ce phénomène peut avoir plusieurs conséquences :

- Il faut en maîtriser toutes les fonctionnalités pour exploiter sans hésitation celles qui servent en vol, et seulement celles-ci, sans risquer la fausse manip qui bloque tout.
- En vol, il est impératif de savoir s'isoler du flot de sollicitations extérieures que les smartphones peuvent apporter, et oublier pour un temps que ces appareils sont au départ des téléphones et des outils de navigation... sur le Net.
- Il ne faut pas se laisser accaparer par leur manipulation ni par la gestion de leur alimentation.
- Comme ils ne sauraient être montés à demeure à bord, il est indispensable d'adopter un système de support conçu avec un minimum de rigueur, de façon à être pratique, fiable et compatible avec le pilotage.

À cet égard, rappelons qu'une ventouse perd de son adhérence avec la baisse de pression, donc avec la prise d'altitude, et que les aimants perturbent les instruments – pas seulement les compas, mais aussi les cadrans à aiguille électromécaniques à galvanomètre. C'est pourquoi les supports automobiles sont très rarement convaincants à l'usage. Reconnaissons que la chute de la tablette et de son support, qui entraîne avec elle le câble d'alimentation avant d'aller se nicher entre les palonniers, n'est pas une perspective réjouissante. Avec un habitacle ouvert, autogire, chariot paramoteur ou pendulaire, cela peut facilement se conclure par la chute par-dessus bord, éventuellement après un passage de tout ou partie du montage au travers de l'hélice.

N'oublions pas d'exercer la même attention à tous les autres accessoires qui peuvent nous accompagner en vol sans être nécessaires à notre pilotage. Le REX suivant est bien représentatif du genre de chose qui peut survenir :

http://cnfas.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=7391&ty=11

Notre vigilance de pilote doit aussi s'étendre aux passagers que nous embarquons. Nous pouvons tenir pour à peu près certain qu'ils auront un smartphone ou un appareil de prise de vue quelconque plus ou moins élaboré et encombrant. Suivant le type d'ULM que vous utilisez, il n'y a pas nécessairement lieu de leur en interdire systématiquement l'usage. En revanche, il faut toujours

expliquer les précautions à prendre, la modération à adopter, les limites à ne pas franchir lorsque l'on souhaite s'en servir en vol. Cela suppose que chaque commandant de bord aura bien réfléchi aux conditions de manipulation adaptées aux vulnérabilités propres à sa machine.

Ce REX témoigne de ce qui peut survenir en conséquence du mouvement instinctif d'un passager confronté à la chute de son téléphone portable :

http://cnfas.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=7359&ty=11

Bonnes fêtes de fin d'année à tous, et bons vols en 2018.



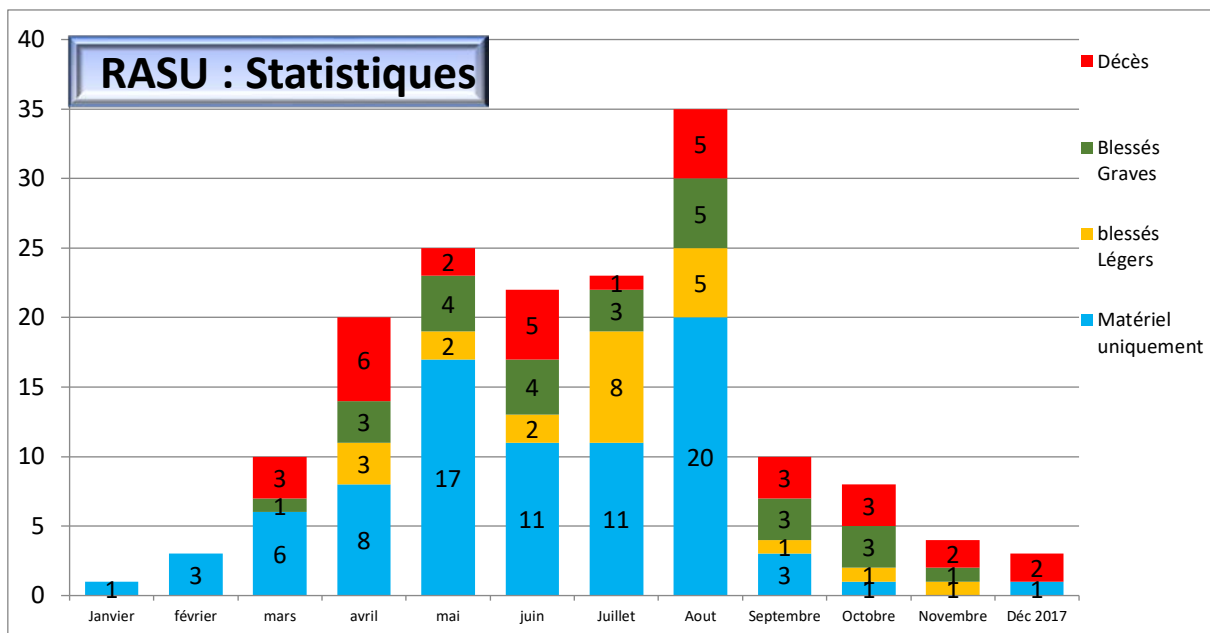
Par Pierre KOLODZIEJ

■ ■ ■ Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés en 2017 du 1^{er} janvier au 31 décembre 2017, 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.

Accidents 2017	Décès	Graves	Légers	Matériels
Total victimes	29	27	23	
Total accidents	20	25	15	82

Accidents 2017 (équipages étrangers à l'étranger mais sur ULM immatriculés en France)	Décès	Graves	Légers	Matériels
Total victimes	3			
Total accidents <i>(Lieux : Suisse et Allemagne)</i>	2			

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 (*MAJ d'accidents anciens parvenus récemment*).



Nombre d'évènements en fonction de leur gravité et par mois (tous les ULM immatriculés en France)

Nous constatons qu'en 2017 sur les 29 décès enregistrés (*premier tableau*), quatre ont eu lieu en fin d'année suite à deux accidents mortels en Nouvelle-Calédonie. Par ailleurs, il semblerait qu'au regard de certains accidents recensés, les objectifs entrepris par les pilotes puissent

parfois dépasser les principes de précaution (*voyages avec météo dégradée, grandes quantités d'heures de vol et fatigue, vols ludiques de démonstrations hors périmètre habituel, etc.*).

Forts de toutes ces observations, nous aimerions donc pouvoir vous souhaiter une excellente année 2018 sous l'influence des signes de la sagesse et de la rigueur.





Par Jean-Christophe GIBERT

■ ■ ■ Les bonnes résolutions du début d'année...

C'est décidé cette année ma chérie, j'arrête de fumer, je me mets au sport deux fois par semaine, je range le garage et on fait le Tour ULM...

Qui n'a pas tenu un 1^{er} janvier, ce genre de propos, très peu certainement...

Mais si cette année, je prenais effectivement quelques bonnes résolutions concernant mon activité ULM du genre :

- Cette année, je fais attention de ne pas dépasser les dates de validité des documents administratifs de ma machine.
- Cette année, je m'oblige à décapoter pour la Prévol moteur.
- Cette année, je ne fais plus le plein dans le hangar.
- Cette année, je surveille le vieillissement de mon essence, je note sur un carnet la date de mon dernier plein.
- Cette année, je fais à minima une vidange et une synchro carburateur, même si je n'ai pas effectué le nombre d'heures préconisé par le motoriste.
- Cette année, je consulte régulièrement les sites de la fédération pour connaître les évolutions dans la réglementation.
- Cette année, je consulte systématiquement les informations aéronautiques avant de partir en vol.
- Cette année, j'applique systématiquement « IPADE » avant de partir en vol, ainsi je serai sûr en tant que pilote, d'être en forme pour prendre l'air.
- Et puis cette année, je fais un « REV » remise en vol avec un instructeur.

Et cette année, quand j'ai un doute je n'hésite pas à aller voir un instructeur ; il saura répondre à mes attentes.

Tous les membres de la Commission Formation vous souhaitent pleins de beaux vols plaisir pour 2018.



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.

Editeur : Fédération Française d'ULM - 96 bis rue Marc Sangnier - 94700 Maisons-Alfort - ffplum@ffplum.org