



Il faut de la rigueur dans la préparation de tous les vols

(par Thierry COUDERC, Président de la Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

Il est indispensable de sensibiliser les pilotes sur l'importance de l'étude de l'information aéronautique et sur la promotion des outils actuels de consultation et de préparation de vol. Dans un espace aérien complexe et encombré, il est primordial de préparer ses vols avec toute la rigueur possible. Comme le REX suivant l'illustre bien, même le projet d'un petit tour local anodin à partir du terrain habituel impose la consultation des NOTAM.

http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6438&ty=11

Le fait de devoir consulter les NOTAM, AIP, SUP AIP, ASBA et autres informations (sans parler de la couverture météo), fait partie de notre univers de pilote depuis que cette procédure existe (institution des NOTAM par l'annexe 15 de l'OACI promulguée le 5 mars 1947). Le problème n'est donc pas nouveau. Mais il est vrai que l'essor de l'aviation qui s'en est suivi, conjugué avec les performances des moyens d'information, en ont rendu l'usage particulièrement intense.

Normalement, il ne devrait pas y avoir de problème particulier pour les consulter. Il n'est heureusement plus nécessaire de se rendre dans un BIA pour constituer sa liasse de préparation de nav. En effet, les NOTAM et autres informations sont de consultation libre sur le site du SIA et, reconnaissons-le, d'accès désormais plutôt facile. Les outils tels qu'OLIVIA, Mach7, AIR NAV PRO, NAVI, SKYDEMON etc, etc, etc., proposent en outre des fonctionnalités de préparation de vol qui comportent l'extraction directe des NOTAM à partir des sites institutionnels.

En revanche, il apparaît peu opportun de chercher à aborder le problème sous la forme d'une rediffusion de listes par une fédération, un comité régional ou un club. Il se diffuse en effet en moyenne trente-deux mille NOTAM par an avec des durées de validité s'échelonnant de quelques minutes à 6 mois reconductibles. À peu près tout le monde s'accorde à dire que c'est trop et les autorités nationales et internationales réfléchissent à faire évoluer la situation (cf. : symposium de sécurité annuel 2013 de la DSAC voir) :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/13-decembre-2013-Information.html>

Ainsi une liste locale ou régionale élaborée par un club ou une école à l'usage de ses membres n'a pratiquement aucune chance d'être exhaustive, et présente un important risque de décalage de mise à jour. Ce ne peut être une référence fiable, et elle sera de toute façon douteuse au regard des obligations réglementaires des pilotes. Il me semble plus approprié de promouvoir les services disponibles par les sites officiels et, le cas échéant, de s'efforcer à mettre à la disposition des pilotes sur chaque terrain, une connexion informatique suffisante pour y accéder.





Nos réflexions...

(par Philippe DEZECOT, Joël AMIABLE et Jean-Marc SEURIN)



La classe paramoteur n'est pas exempte d'accident et, cette année, nous avons déjà enregistré dix accidents (déclarés !). Sur beaucoup de récits d'accident, les pilotes déclarent spontanément avoir perdu le contrôle de leur voile sans véritable raison apparente. Après analyses des différentes situations qui nous permettent d'écarter les problèmes aérologiques, nous en arrivons parfois (pour ne pas dire, souvent) à nous poser la question sur la navigabilité de la voile. Non pas au sens administratif du terme, puisque les paramoteurs bénéficient d'une carte et fiche d'identification, mais nous nous interrogeons sur les caractéristiques physiques du parapente.

Nous nous sommes rapprochés des centres de révisions des voiles de parapente et les échanges que nous avons pu avoir avec les professionnels qui passent leurs journées à contrôler les parapentes, sont éloquentes. Dans le vol libre, les parapentistes ont plus le réflexe d'envoyer leurs voiles en révision lorsqu'ils constatent une modification du comportement en vol. D'ailleurs, les constructeurs précisent dans le manuel d'entretien des voiles qu'une visite annuelle est hautement recommandée. Lors des révisions, il n'est pas rare que le professionnel déclare la voile inapte au vol sous réserve de réparations et, parfois même, conseille au pilote de ne plus voler avec la voile lorsque le tissu a perdu ses caractéristiques mécaniques. Et pourtant nous sommes dans le vol libre où les pilotes volent rarement au maximum de la fourchette de poids.

Dans le paramoteur, où les pilotes volent très souvent au maximum de la fourchette de poids, les résultats, qui nous ont été communiqués par les professionnels qui ont eu à réviser des voiles utilisées en paramoteur, sont alarmants. Les allongements mesurés sur les suspentes (notamment les A) sont excessifs à tel point que le calage de la voile entraîne des comportements en vol qui peuvent devenir dangereux et qui expliquent peut-être certains récits de nos pilotes accidentés. Les tissus des voiles subissent également des efforts, tensions et agressions qui, avec le temps, modifient les qualités mécaniques (résistance, imperméabilité, porosité...) transformant la voile de parapente en très mauvais parachute.

Le paramoteur est un ULM et, à ce titre, il bénéficie d'un régime déclaratif. Ce régime confère au propriétaire la responsabilité de l'entretien de sa machine et pour le paramoteur il s'agit essentiellement de la voile. Si les constructeurs de parapente préconisent une visite annuelle, ce n'est pas pour alimenter le marché des révisions de voiles, c'est pour vous éviter de voler avec une voile qui, à force d'usure, pourrait présenter des comportements en vol très dangereux et contre lesquels vous n'êtes pas forcément formés.

Au-delà de votre propre sécurité, il en va aussi de votre responsabilité pénale qui pourrait être retenue par la justice en cas d'accident. Au même titre que le moteur ou la sellette, vous êtes supposés entretenir vos voiles conformément au manuel d'entretien de leur fabricant.

Relisez le manuel d'entretien de vos voiles et n'hésitez pas à les confier à des spécialistes pour une bonne révision. Vous pourrez ainsi continuer à voler en exploitant au mieux les performances de vos parapentes.

