



COMITE REGIONAL POITOU-CHARENTES



FORUM DES CLUBS ULM

Samedi 5 décembre 2009

Musée d'Agesci
79000 Niort

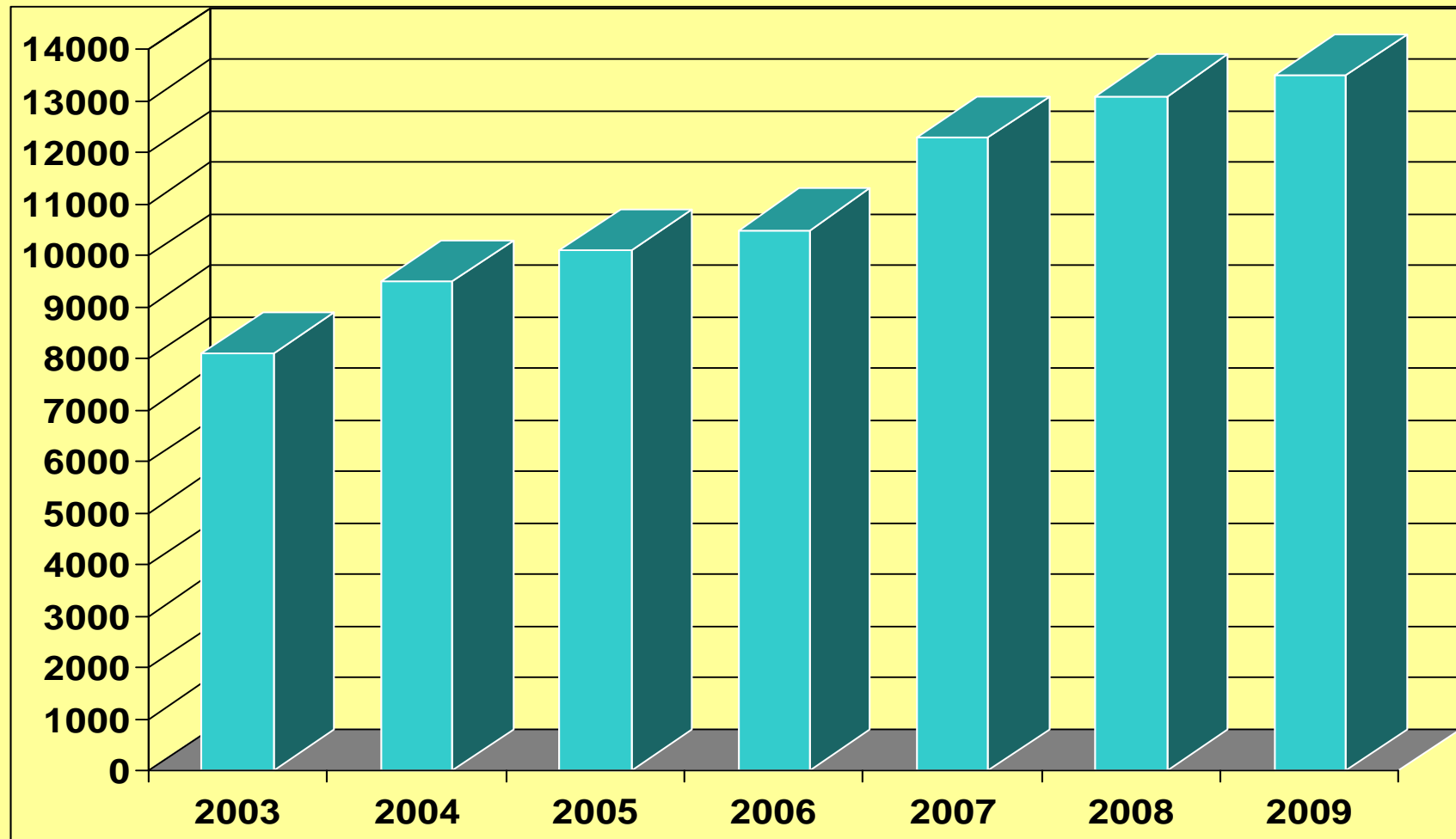
Accidentologie ULM

Années 2007, 2008 et 2009 (1^{er} semestre)

- 💧 Bilan chiffré de l'accidentologie
- 💧 Analyse de l'accidentologie

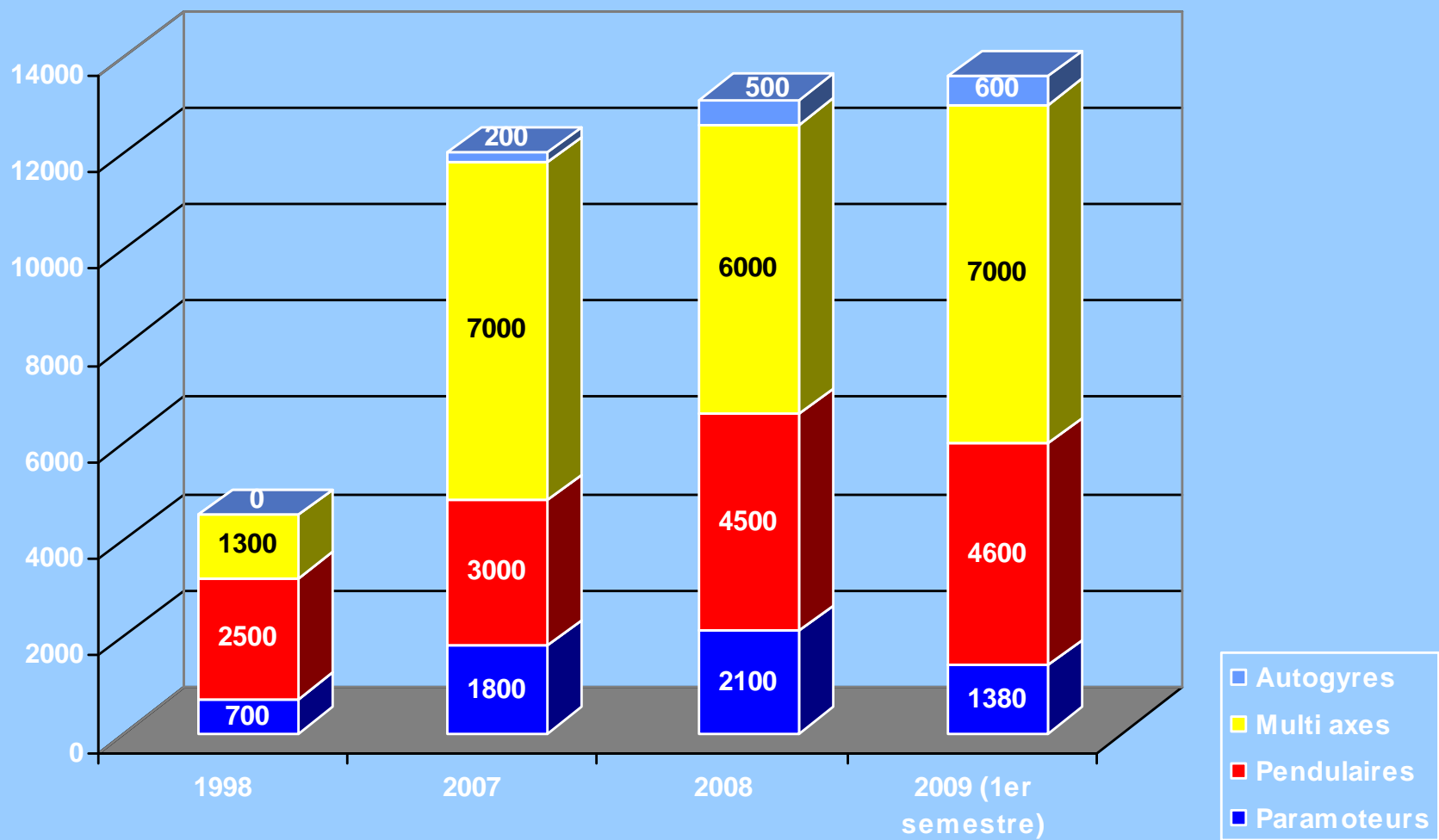
Bilan chiffré de l'accidentologie

Nombre de licenciés année par année



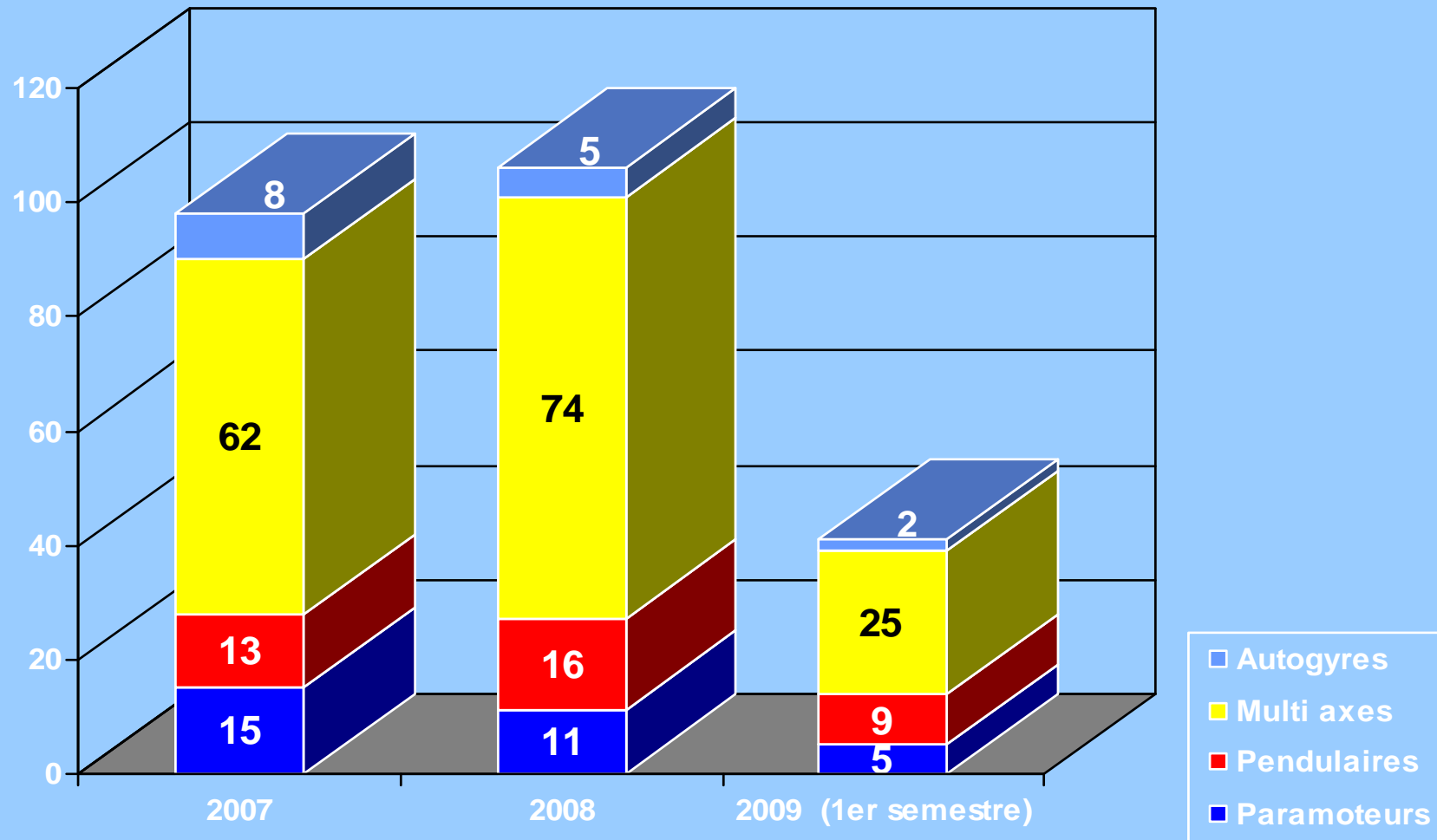
Bilan chiffré de l'accidentologie

Répartition des licenciés par catégorie



Bilan chiffré de l'accidentologie

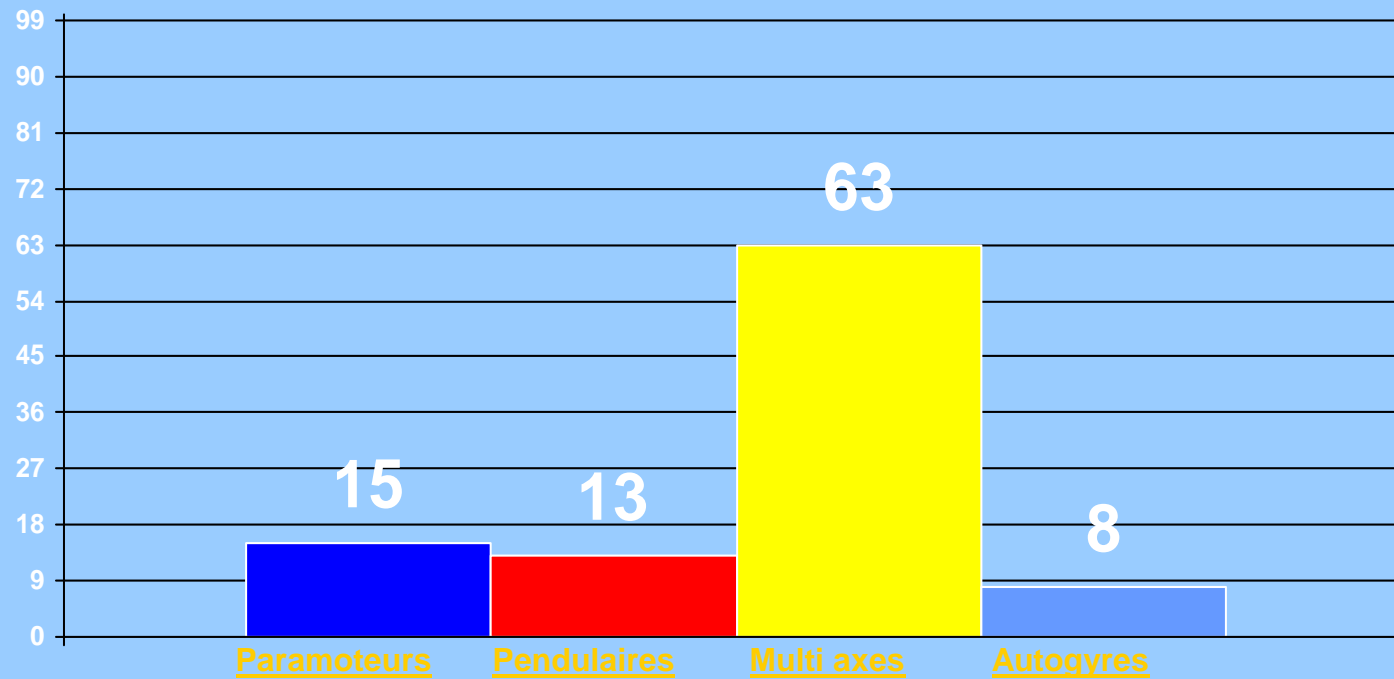
Accidentologie par catégorie



Bilan chiffré de l'accidentologie

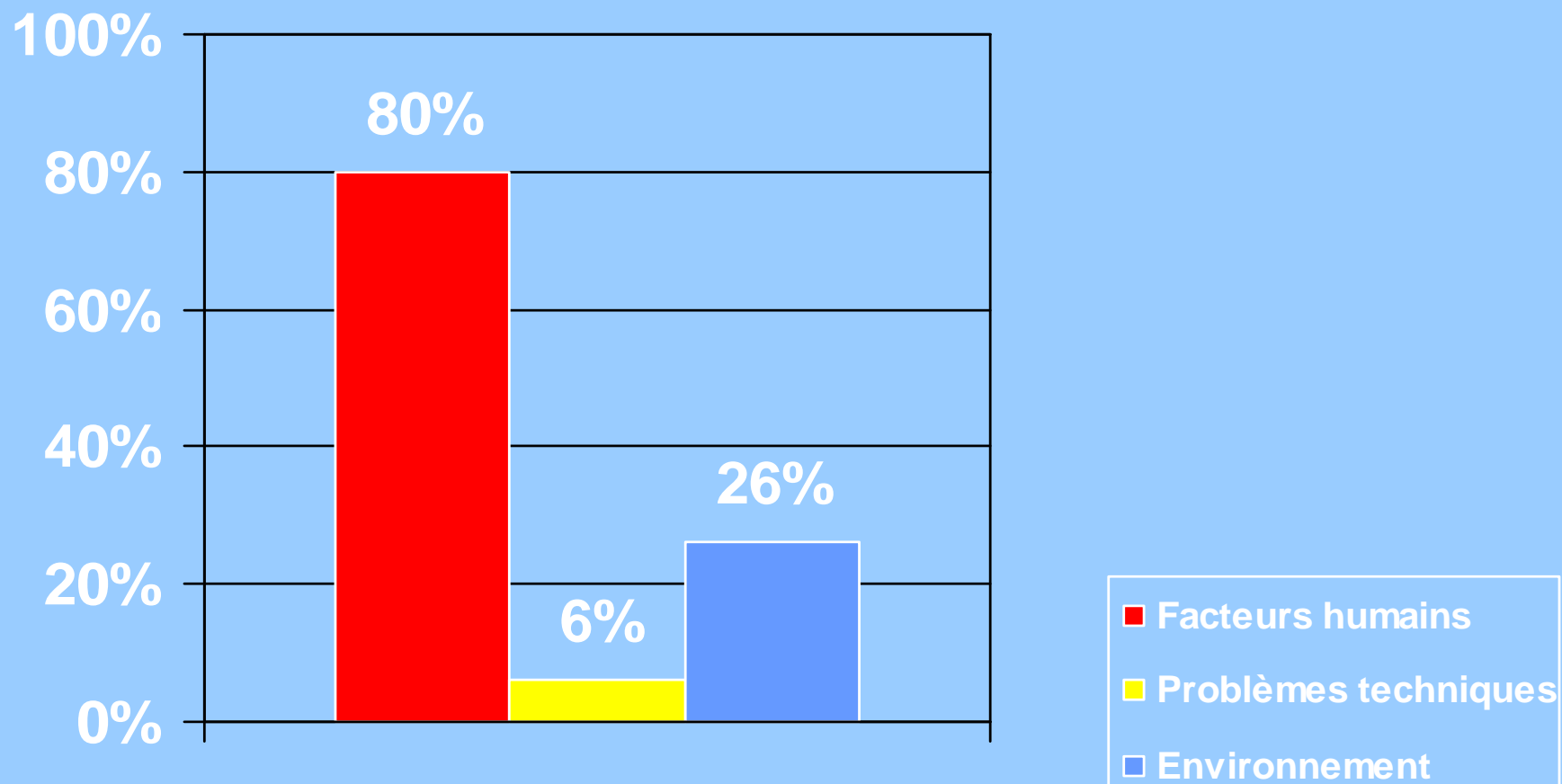
ANNEE 2007

98 accidents



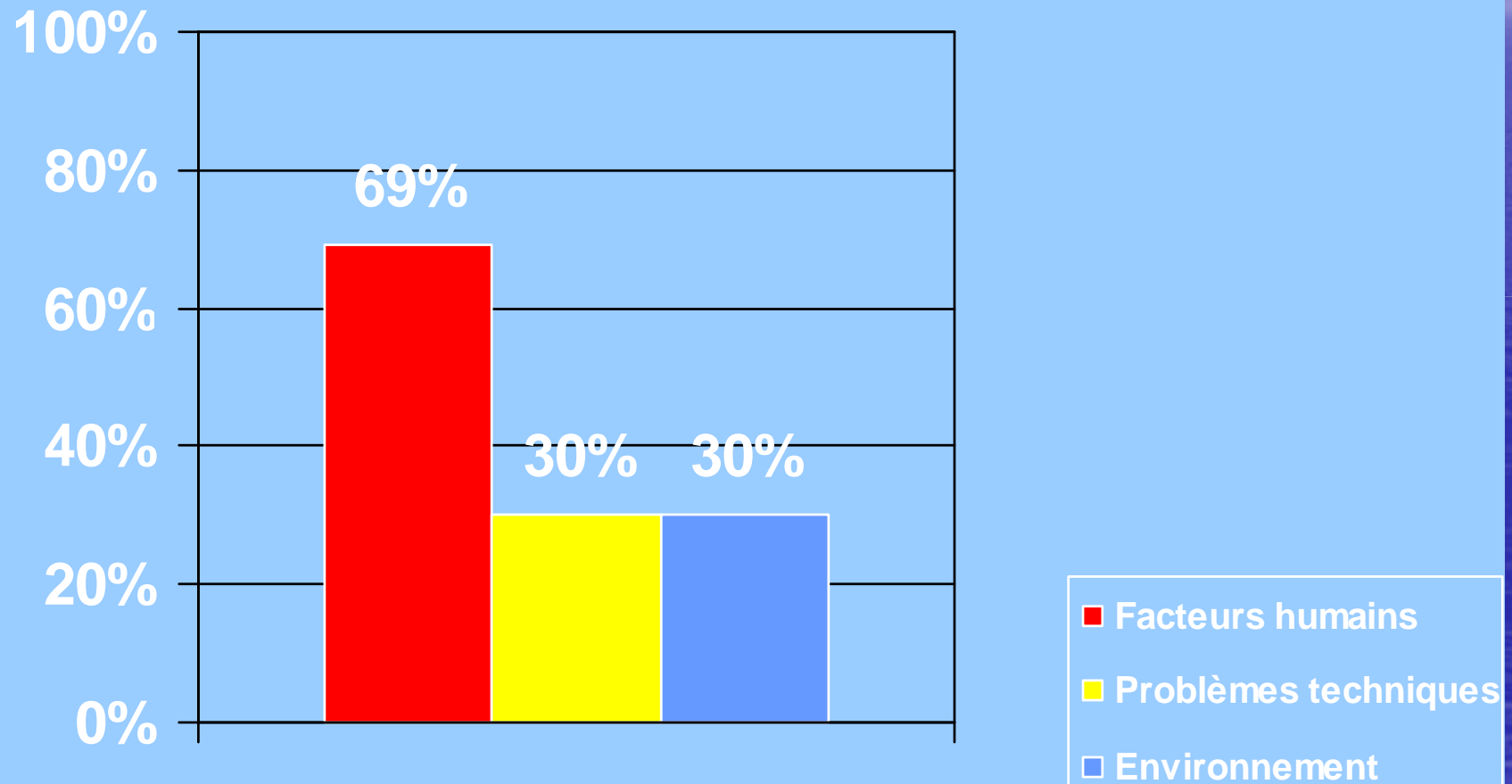
Bilan chiffré de l'accidentologie

Paramoteurs



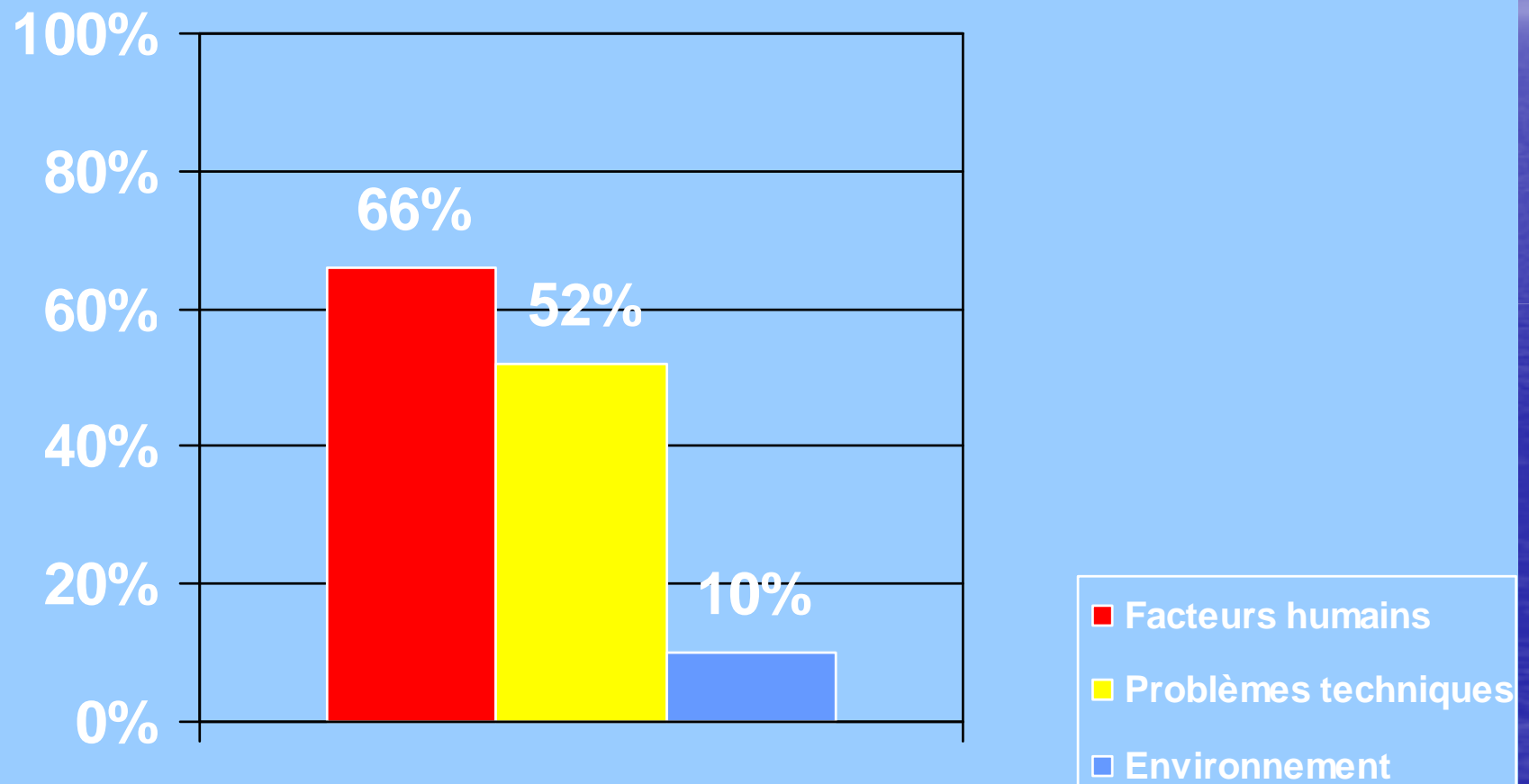
Bilan chiffré de l'accidentologie

Pendulaires



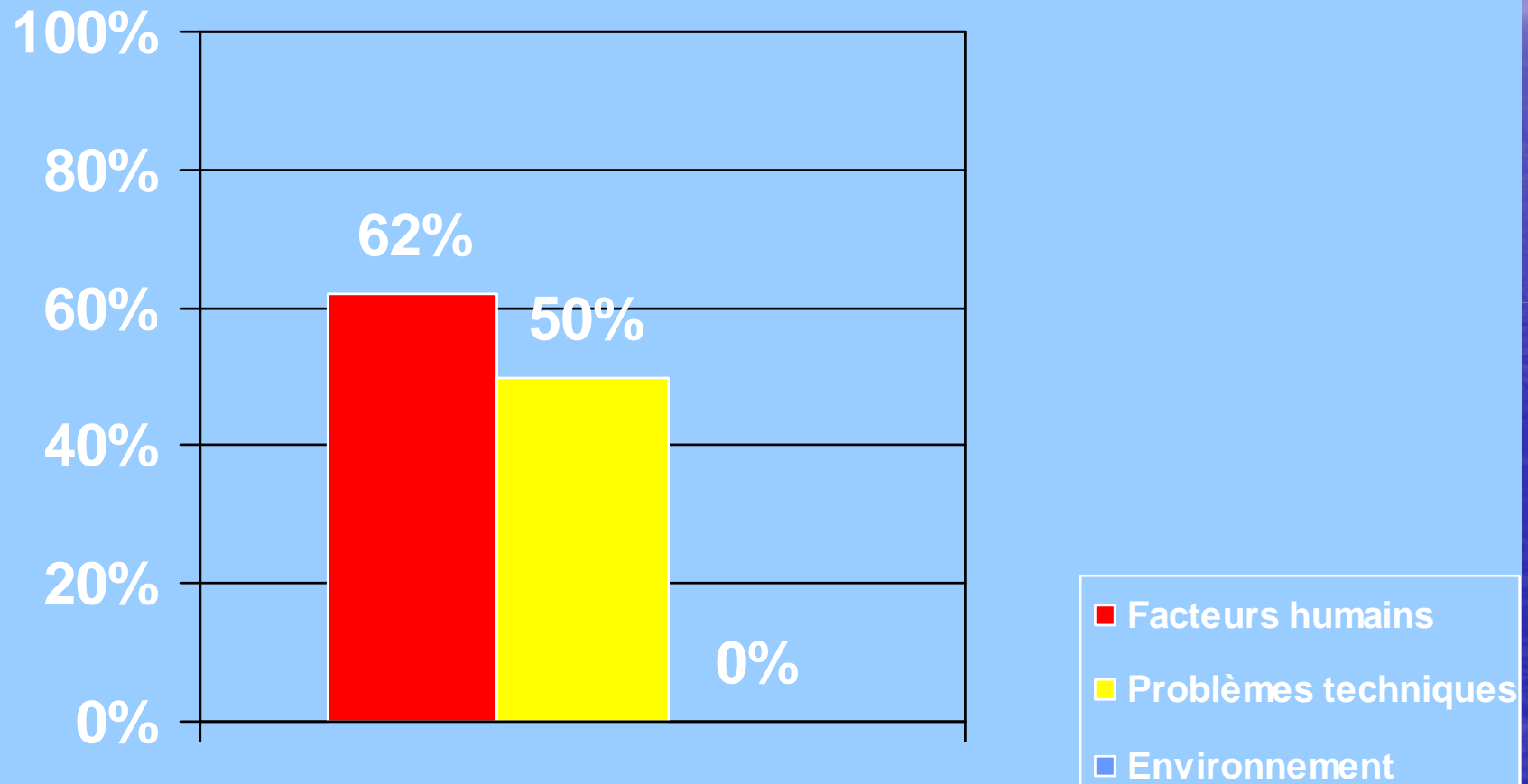
Bilan chiffré de l'accidentologie

Multi axes



Bilan chiffré de l'accidentologie

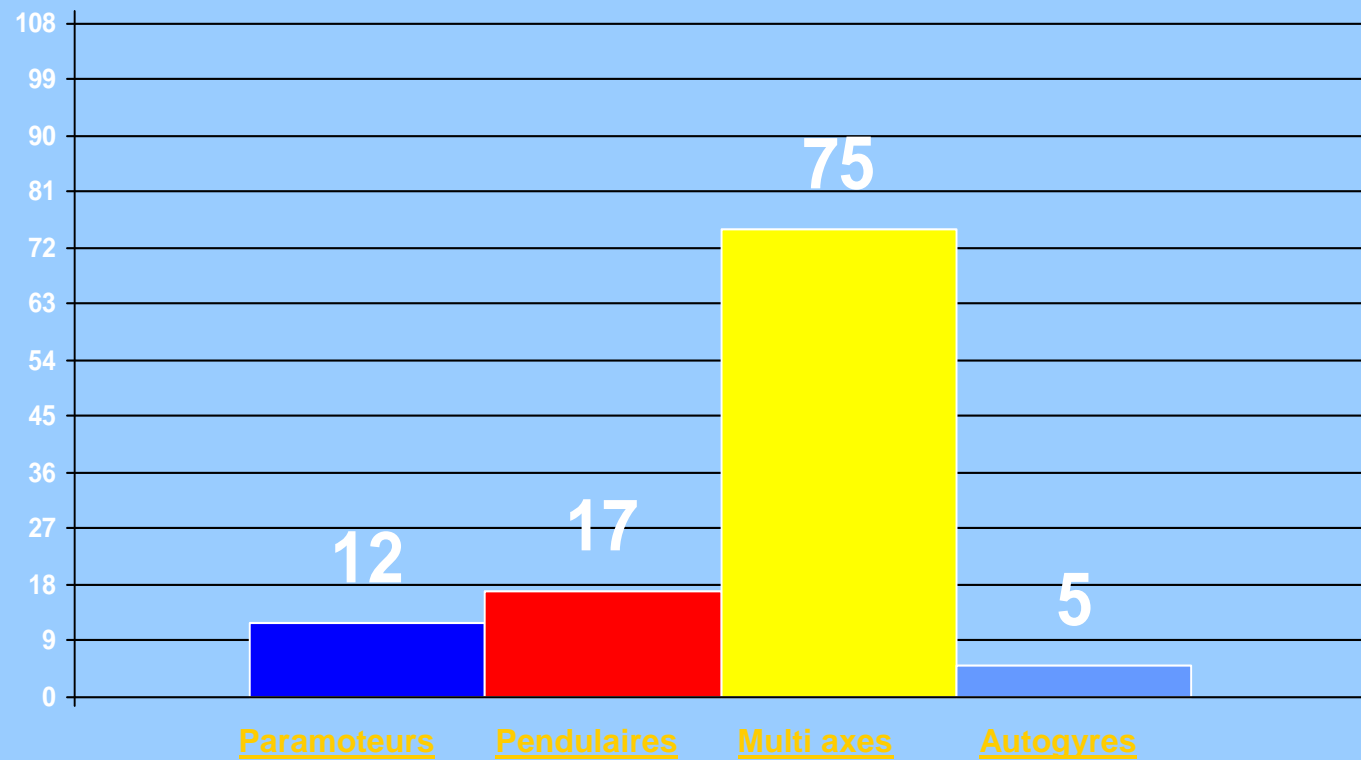
Autogyres



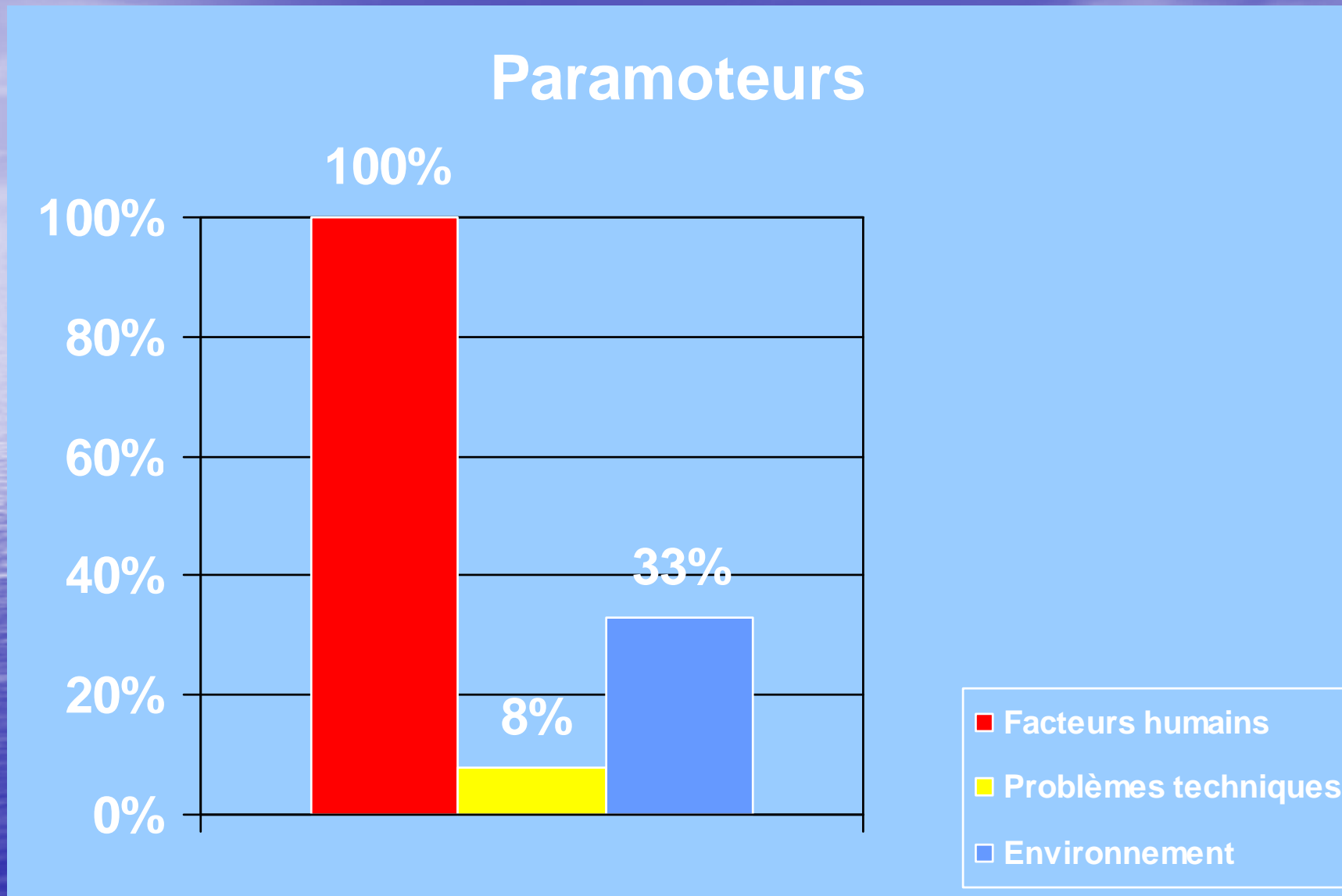
Bilan chiffré de l'accidentologie

ANNEE 2008

106 accidents

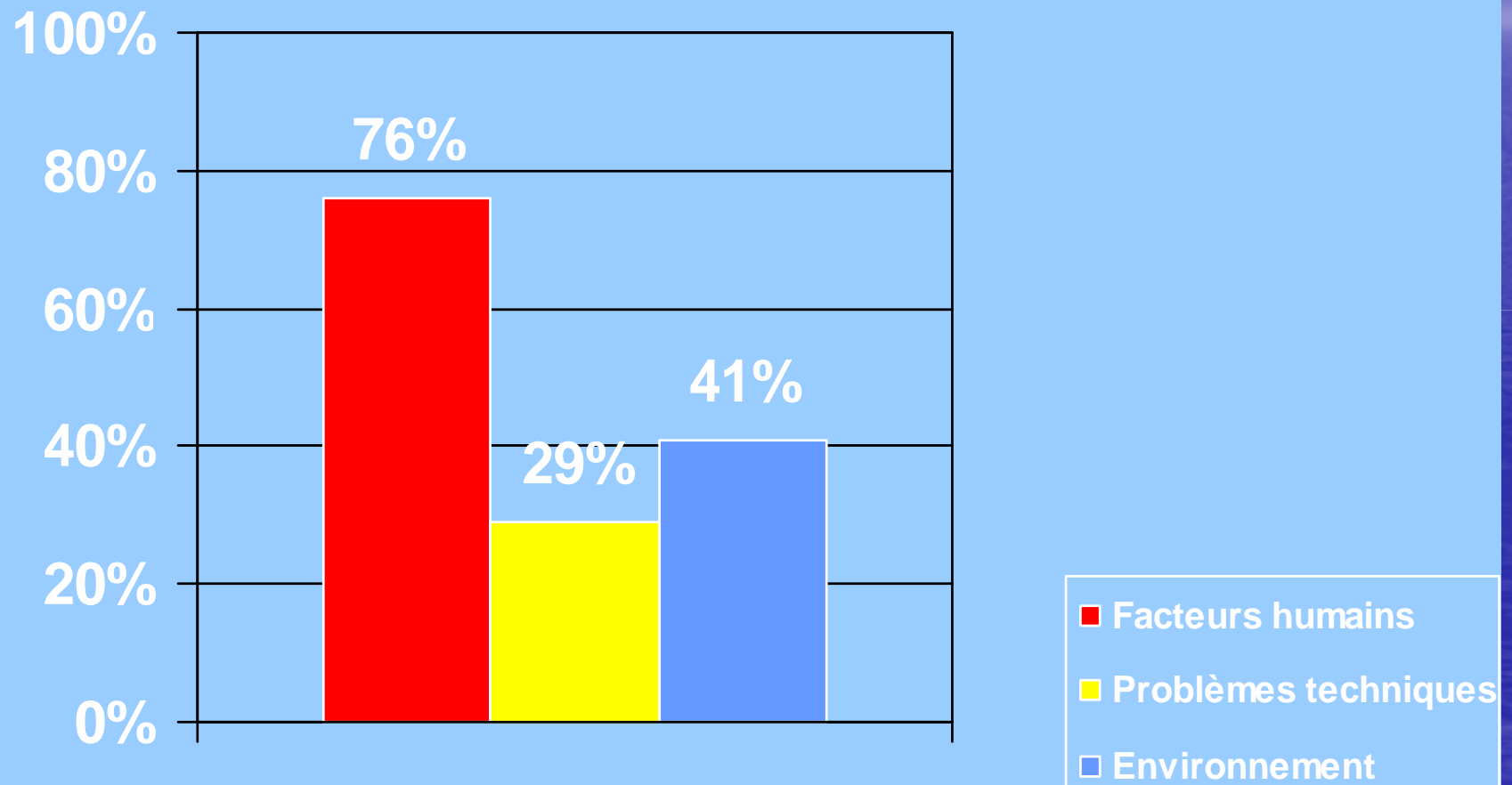


Bilan chiffré de l'accidentologie



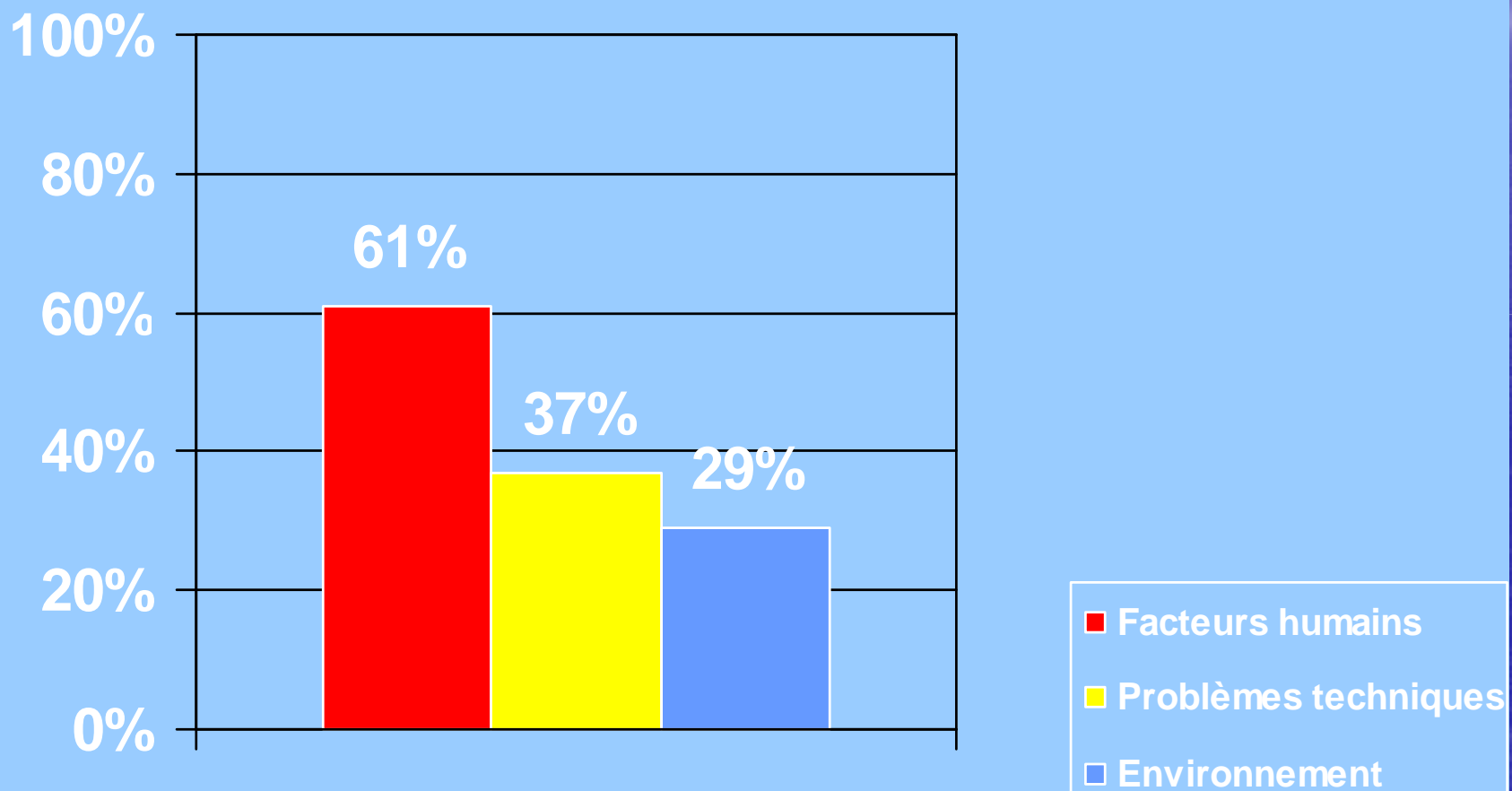
Bilan chiffré de l'accidentologie

Pendulaires



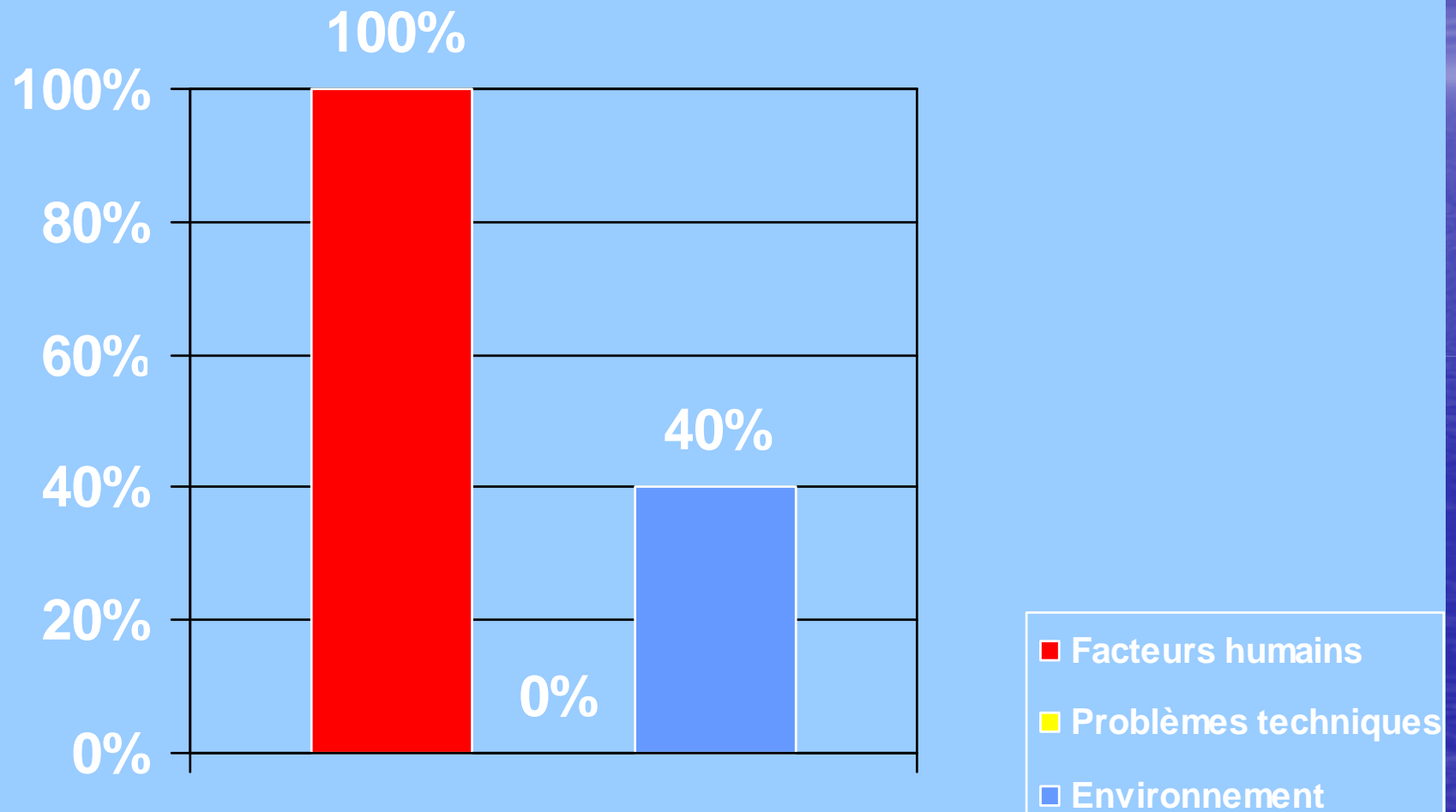
Bilan chiffré de l'accidentologie

Multi axes



Bilan chiffré de l'accidentologie

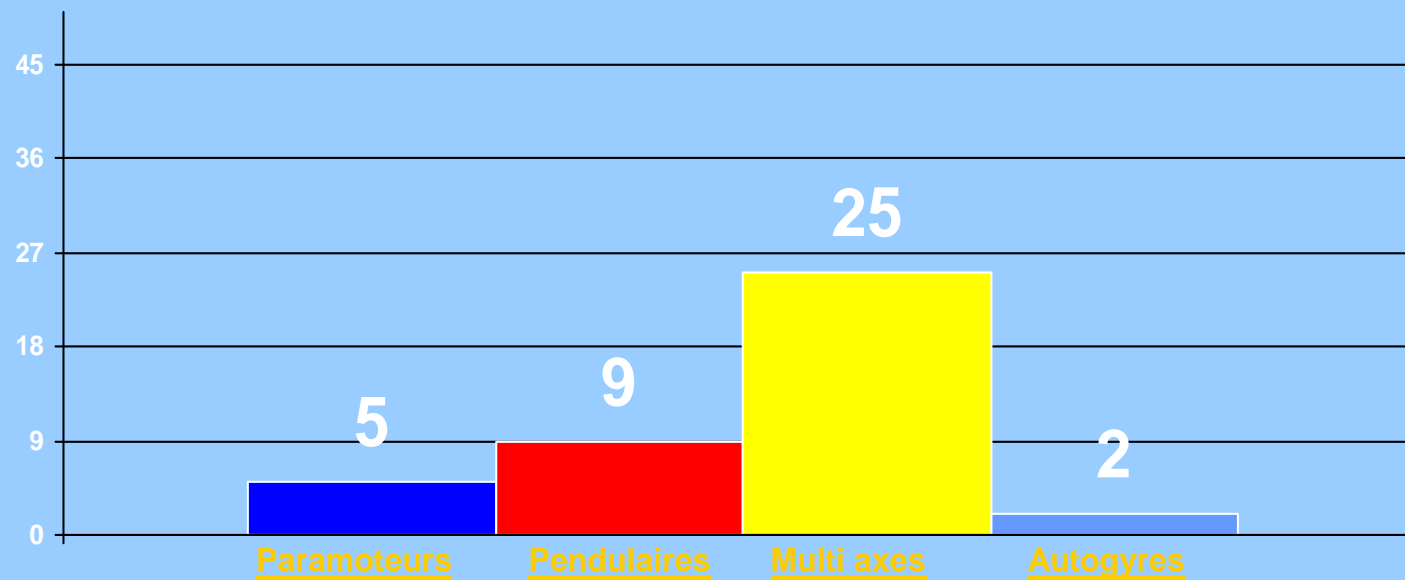
Autogyres



Bilan chiffré de l'accidentologie

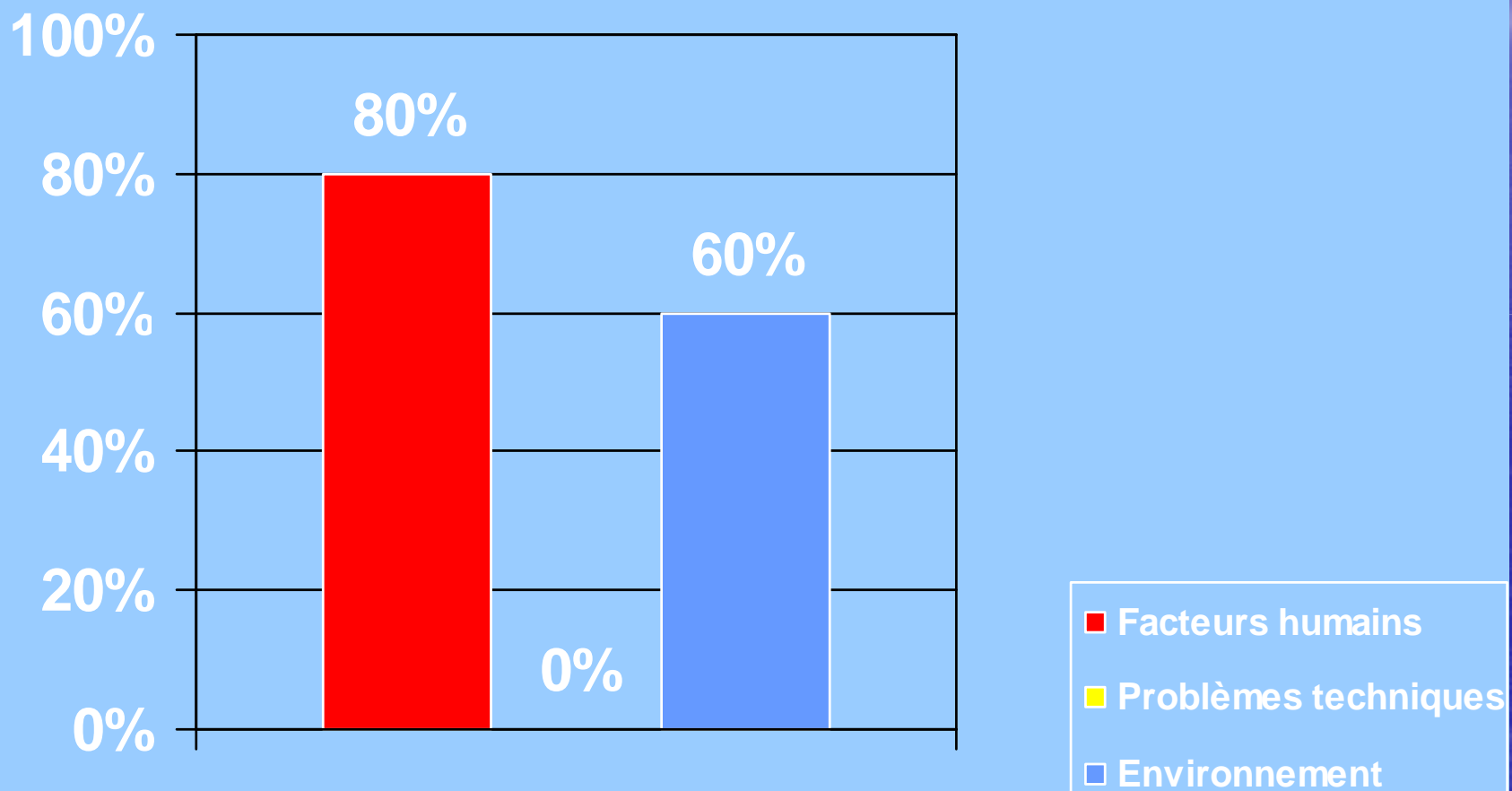
ANNEE 2009 (1er semestre)

41 accidents



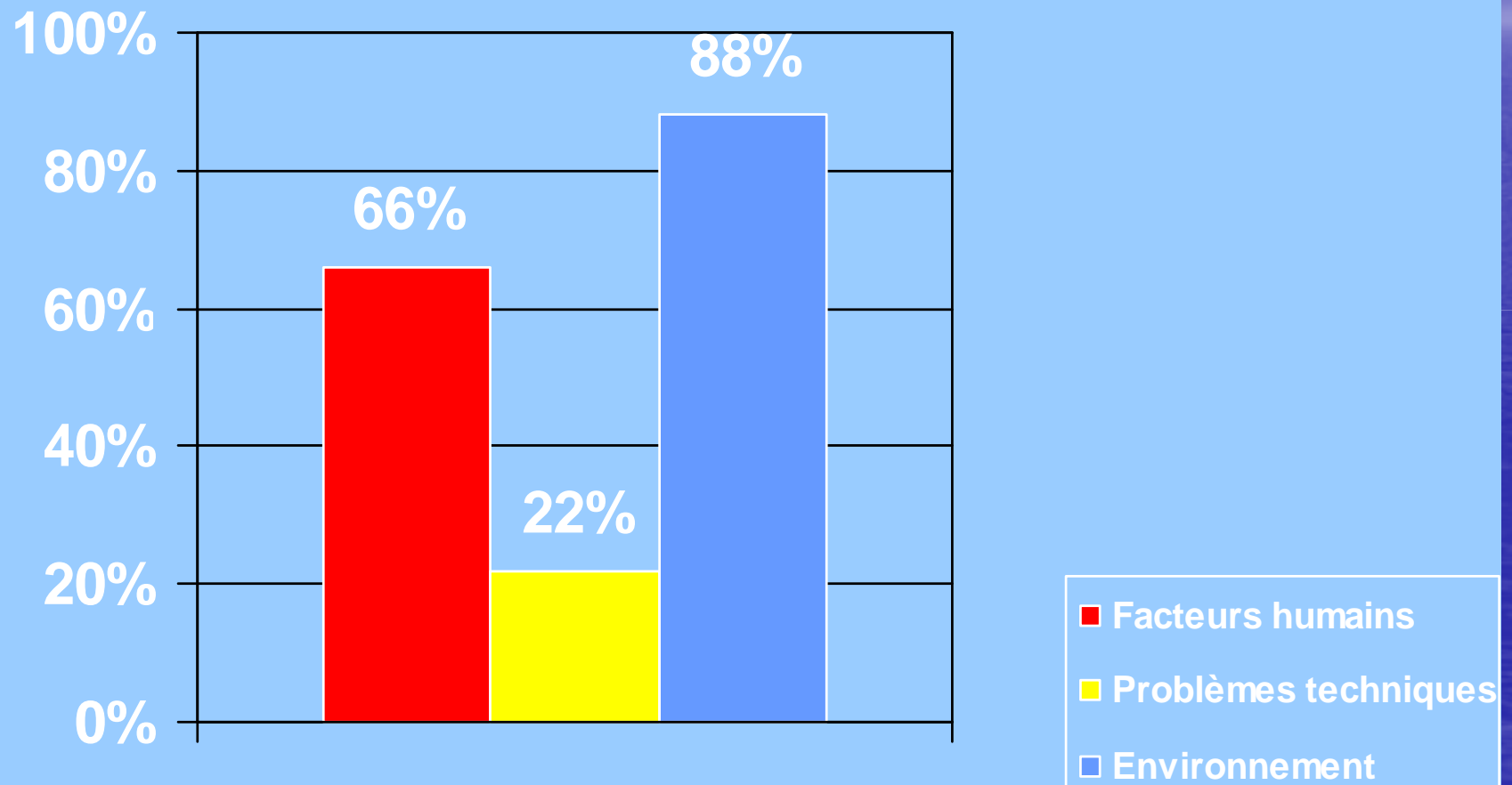
Bilan chiffré de l'accidentologie

Paramoteurs



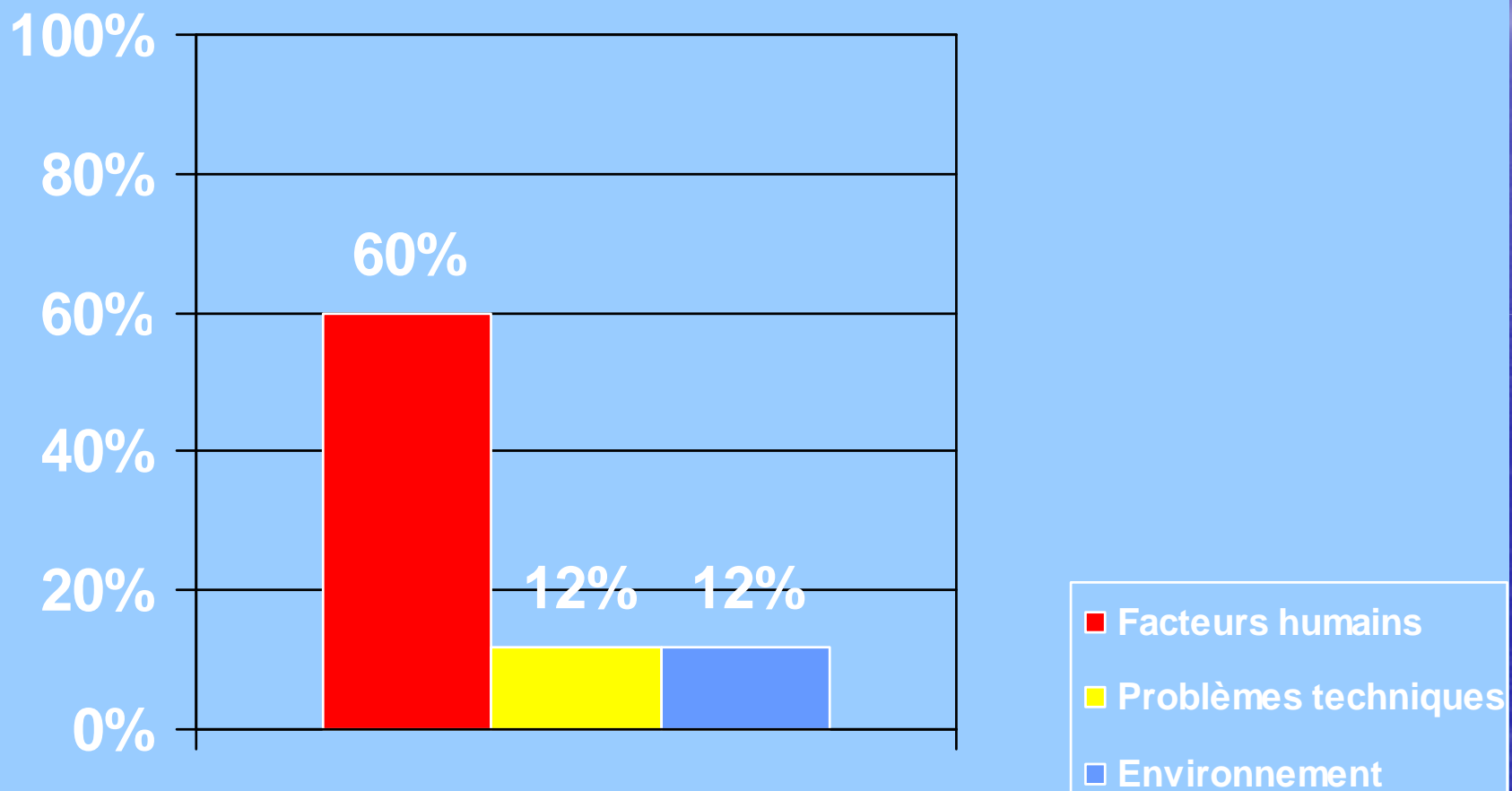
Bilan chiffré de l'accidentologie

Pendulaires



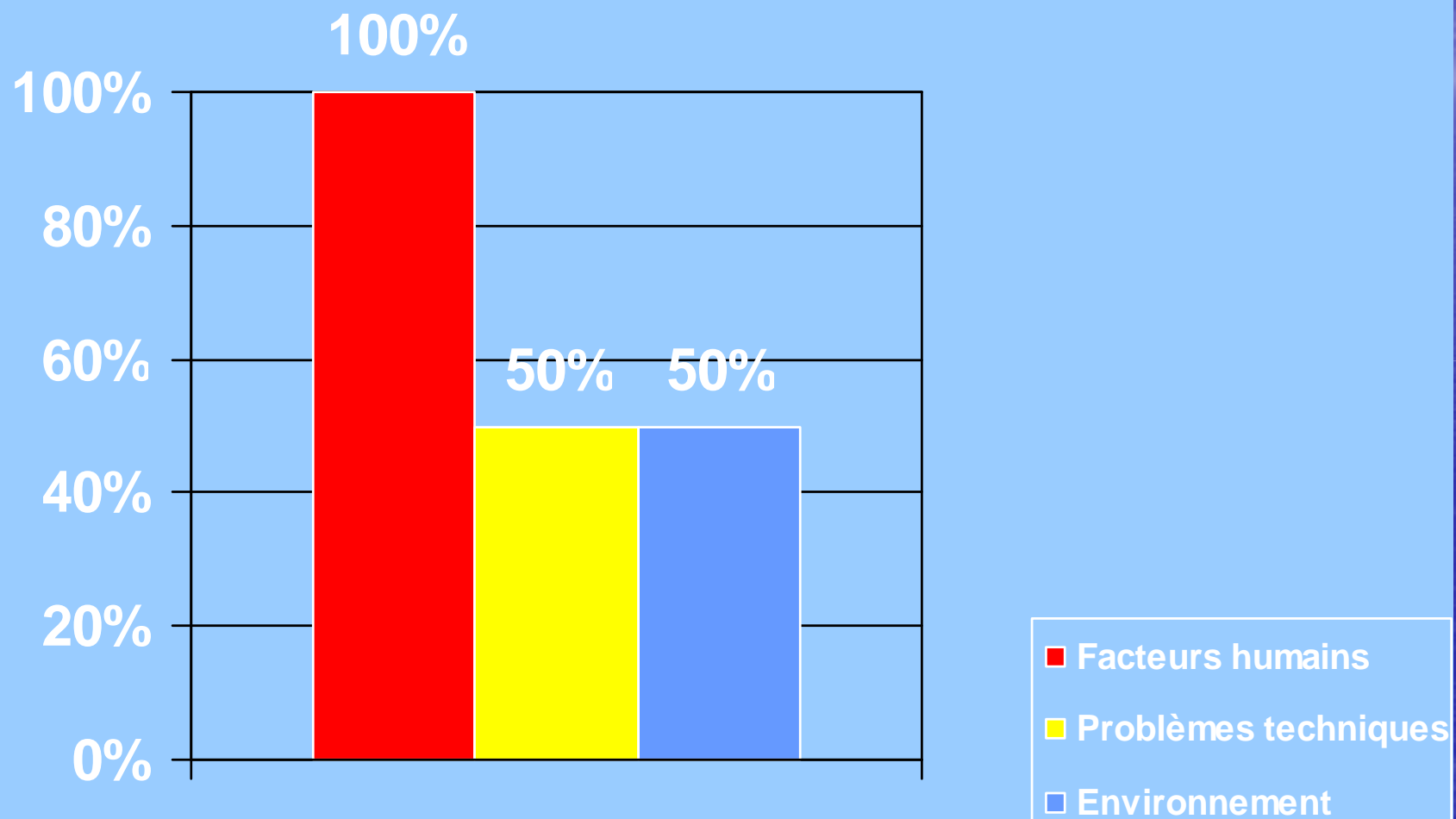
Bilan chiffré de l'accidentologie

Multi axes



Bilan chiffré de l'accidentologie

Autogyres



Bilan chiffré de l'accidentologie

Accidentologie et conséquences



- ▲ Décès
- ▲ Blessés graves
- ▲ Blessés légers
- ▲ Accidents matériels

Analyse de l'accidentologie sur les années 2007, 2008 et 2009 (1^{er} semestre)

Ce qui ressort de cette étude est que la plupart des accidents sont dus à une
PERTE DE CONTROLE lors des phases de décollage ou d'atterrissage (70%)

L'un ou plusieurs des **3 facteurs** ci-dessous entrent en jeu dans la réalisation de l'accident :

↪ l'environnement

- ↪ la météo (présence de turbulences , de vent)
- ↪ le terrain (longueur de la piste, présence d'arbres en bout de piste,...)
- ↪ le trafic aérien

↪ la machine

- ↪ l'absence de PREVOL et d'ACHEVER

↪ le pilote

- ↪ les facteurs physiologiques tels que le stress, l'alcoolémie
- ↪ le niveau d'expérience du pilote

**La « routine » mais surtout les comportements individuels caractéristiques du refus des règles sont
LA cause de tout accident en ULM !**

Exemples d'accidents :

→ Un paramotoriste décide de survoler à basse hauteur un bras d'eau pour épater les copains. Panne moteur, amerrissage violent.

Conséquences : début de noyade, par la suite heureusement sans effets majeurs.

→ Au moment d'effectuer l'arrondi, le pilote d'un multiaxe perd le contrôle de sa machine en raison de fortes turbulences liées à la présence d'un hangar en bordure de piste.

Conséquences : plus de peur que de mal. La machine est néanmoins détruite.

→ Le pilote d'un pendulaire veut démontrer aux autres pilotes ce qu'est un « Tumbling »

Conséquences : un mort

→ Le pilote d'un autogire effectue un atterrissage dur. Son appareil bascule sur le côté et s'embrase.

Conséquences : un mort

→

Les préconisations pour réduire le nombre d'accidents

- ↳ Adapter son vol à son niveau d'expérience (éviter l'effet « mouton »)
- ↳ Faire une PREVOL avant chaque vol et de temps à autre faire faire cette PREVOL par un autre pilote
- ↳ Entretien régulièrement sa machine
- ↳ Effectuer régulièrement des séances d'exercices de décollage et d'atterrissage avec et sans moteur coupé
- ↳ Etendre progressivement son domaine de vol pour visiter d'autres plates formes (ne pas se contenter de tours de piste)
- ↳ Voler en toute sérénité (pas de stress, pas de substances pouvant altérer votre vol)

Pour pouvoir progresser dans l'amélioration de la sécurité de nos vols et ainsi réduire les accidents, il est important que les pilotes partagent ensemble leurs expériences de vol, heureuses ou malheureuses



**Prendre conscience et faire
partager l'esprit de l'ULM,**

**c'est un certain nombre de
précautions à prendre.**

Avant le vol :

Les compétences du pilote :

Qualification, expérience, entraînement, comportement, test avec un instructeur

Sa responsabilité :

Exclusive en tant que commandant de bord.

La présence d'un passager modifie le comportement de la machine et du pilote...

Son équipement :

Vêtements chauds, chaussures montantes (paramoteur, pendulaire)
lunettes, casque, montre...

Sa santé :

Maladie : pas de symptômes, effets médicamenteux, repas copieux
et/ou trop arrosés, stress, fatigue...

Avant le vol :

Navigation :

Obligatoire : Licence pilote, carte et fiche d'identification, licence de station d'aéronef et qualification, DNC, plan de vol.

Utile : Licence fédérale, attestation d'assurance.

Documents terrains, cartes, connaissance des Notam, nuit aéronautique.

Météo :

Prendre connaissance des conditions météo prévues.

Prévol :

Minutieuse, calage altimétrique, goupille parachute, poids.

Après la pause "pipi" prise de possession de l'ULM

Pendant le vol :

Mise route :

Personne autour, frein, essence ouverte, gaz réduits.

Décollage :

Avant roulage : ATIS, Radio, sécurité avant alignement .

Réaliser un palier de décollage **DANS TOUS LES CAS**

Si panne au décollage, **ne jamais tenter le demi-tour en montée, droit devant.**

Voir et éviter :

Bien préparer son vol, connaissance parfaite des espaces aériens.

Surveillance continue et accrue suivant les zones.

Ecouter et se servir de la radio.

Respecter les règles de priorité.

Respecter les hauteurs minimales au dessus du sol.

Pendant le vol :

Evolution :

Vitesse faible (tout type de machine) = décrochage.

Tumbling (pendulaire) **effet cloche** (autogyre)

fermeture de voile asymétrique (paramoteur)

sont souvent mortels.

Gestion du vol :

Où sommes nous, où va-t-on, d'où vient le vent, où se pose-t-on en cas de panne, que fait on si la météo se gâte, où est le terrain le plus proche, aurais je assez d'essence ?

Panne moteur :

Choix du terrain de secours : sans obstacles, face au vent, plat ou légère montée.

Essence fermée, contacts coupés, harnais serrés, portes déverrouillées.

Parachute et balise :

Conditions, procédures.

ATTERRIR :

Terrain contrôlé :

Suivre les ordres et collationner.

Atis écouté et noté, fréquence radio affichée très tôt et écouter, connaître les procédures à destination...

Terrain non contrôlé :

Se présenter verticale aire à signaux, altitude Tour de piste + 500 ft.

S'intégrer selon la piste en service.

Si AD contrôlé : Suivre les consignes et collationner. Ouvrir l'œil.

Si AD non contrôlé : Vous êtes responsable de l'auto-information et dans tous les cas de l'anticollision.

Intégration :

Vent arrière : suivre les autres et garder une vitesse compatible avec la sécurité.

Base, finale. Arrêter le moteur, clôturer le plan de vol, quitter la fréquence.

En ULM,

Je suis responsable de mon état de santé.

Je suis responsable de l'état de vol de mon appareil.

Je m'entraîne, ma sécurité en dépend.

Mon vol est fini quand le moteur est coupé.

Merci de votre attention