

Mémo sécurité du pilote ULM

“La grandeur de l’homme, c’est de se sentir responsable.”

Antoine de Saint-Exupéry



Le vol plaisir en toute



L'aviation sportive et de loisir est avant tout destinée au vol plaisir. C'est sa raison d'être. Mais le vol, sous toutes ses formes et depuis son origine, comporte des risques. Risques maîtrisés, assumés qui sont le pivot de nos formations, de notre expérience, de chacun de nos vols.



Contrairement à un préjugé qui a la vie dure, l'ULM n'est pas une activité plus dangereuse que les autres pratiques. Toutes les statistiques le montrent, les causes d'accident sont exactement les mêmes qu'en aviation certifiée. L'ULM n'est pas en cause, la réglementation non plus, c'est bien le pilote. Le nombre d'accidents est en tous les points comparables à l'avion ou au planeur. Il aurait même tendance à s'améliorer. La spectaculaire augmentation du nombre de pratiquants (16 000 aujourd'hui) depuis le début du siècle doit cependant nous rendre encore plus attentifs. Un accident est à chaque fois un drame inacceptable.



La force de notre mouvement est de reposer sur la responsabilité de chacun. Nous sommes ce que nous choisissons d'être. A nous d'être à la hauteur. Cette quatrième édition de ce Mémo Sécurité, maintenant bien connu, n'a pas d'autre ambition que nous rappeler de manière synthétique les grands principes qui donnent le cadre nécessaire à nos vols. Le premier est l'humilité et la nécessaire remise en question.



Bonne lecture
et beaucoup de vols plaisirs !



Sébastien Perrot



SOMMAIRE



FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM
96 bis rue Marc Sangnier
94704 Maisons-Alfort cedex.
Tél. **01 49 81 74 43**
Fax. **01 49 81 74 51**
ffplum@ffplum.com
www.ffplum.com

Ce Mémo est téléchargeable
sur le site de la Fédération
www.ffplum.com

Avant le vol

| | |
|------------|------|
| Pilote | p 4 |
| Navigation | p 6 |
| Météo | p 7 |
| Prévol | p 10 |

Pendant le vol

| | |
|---------------------|------|
| Mise en route | p 12 |
| Roulage | p 13 |
| Décollage | p 14 |
| Voir et Eviter | p 16 |
| Espace Aérien | p 18 |
| Evolution | p 21 |
| Interception | p 25 |
| Gestion du vol | p 26 |
| Panne moteur | p 27 |
| Parachute et balise | p 28 |
| Atterrir | p 30 |

Compléments

| | |
|-------------------------|------|
| Retour d'expérience | p 34 |
| Statistiques | p 35 |
| Mémo radio | p 36 |
| Lexique aéronautique | p 38 |
| Urgences | p 40 |

Directeur de la Publication : **Dominique Méreuze**
Rédacteur en Chef : **Sébastien Perrot**

Ce Mémo a été réalisé par l'équipe fédérale, avec le soutien critique
de nombreux regards extérieurs que nous remercions vivement.

FFPLUM © Tous droits réservés. 11.2013
Tirage : 40 000 exemplaires - Imprimé en France.
Création/Fabrication : Agence MAGERAL & Associés.

Le Mémo Sécurité du Pilote ULM est
un document d'information non-contractuel.

En ULM, tout repose sur la responsabilité !

Principes

- Ai-je toutes les qualifications ?
- Ai-je l'expérience requise ?
- À quand remontent mes derniers entraînements ?
- Dans un club, entre amis, ne pas hésiter à signaler des comportements à risques
- Si nécessaire revoir un instructeur
- N'entreprendre que ce que l'on est sûr de savoir faire

La responsabilité du pilote

- Le commandant de bord est seul responsable
- La présence d'un passager modifie :
 - > les réactions de la machine (centrage)
 - > le comportement du pilote, (attention, modifié par la présence du passager)
- Toujours expliquer ce que l'on entreprend :
 - > Le baptême : installation, briefing de sécurité
 - > L'élève : expliquer et préparer les exercices
 - > L'ami(e) : répartir clairement les rôles

L'équipement du pilote

- Vêtements chauds
- Chaussures montantes (surtout paramoteur, pendulaire)
- Lunettes (en cas de verres correcteurs une seconde paire)
- Casque, casquette, montre, stylo, portable
- Papiers, argent liquide

La santé du pilote

- Maladie : pas de symptôme
- Attention aux effets des prises médicamenteuses
- Avec l'âge : le temps de réaction s'allonge, la capacité respiratoire, l'acuité auditive et l'acuité visuelle diminuent. Le poids et le temps de récupération augmentent.
- Hygiène : repas ni trop, ni trop peu et prendre "ses précautions"
- Pas de consommation d'alcool et/ou de psychotropes longtemps avant un vol

Stress

> Son influence sur le vol

- prise de décision trop rapide ou inadaptée
- crispation sur les commandes
- régression
- vision tunnelisée

> Eviter le stress

- prendre le temps de se préparer et de préparer la machine
- éviter les situations à risques
- ne pas hésiter à demander conseil
- rester vigilant pour ne pas vous faire surprendre
- ne pas voler pour évacuer le stress d'une vie, par ailleurs trop remplie

Fatigue (sur le plan psychomoteur)

> Diminution

- de la mémoire
- des capacités à communiquer
- de la poursuite oculaire (suivre un objet des yeux)
- des capacités d'attention
- des capacités à coopérer
- de la capacité à accepter les critiques

> Augmentation

- du temps de réaction
- de l'irritabilité, de l'anxiété
- des erreurs
- des omissions

La visite médicale

- En ULM, pas de visite médicale aéronautique
- Pour la première licence fédérale, un certificat de non contre-indication à la pratique de l'ULM par un médecin généraliste



Entretenir une activité physique maintient la rapidité de décision et la tonicité musculaire, diminue les risques du surpoids et les complications cardio-vasculaires.

Navigation Navigat

*Prévenir votre entourage, votre club,
de votre navigation !*

Emport obligatoire

- Licence de pilote
- Carte d'identification et fiche d'identification associée (validité 2 ans)
- Cartes appropriées à la route envisagée (sauf en tour de piste)
- Si radio à bord, licence de station d'aéronaf
- Si utilisation radio, qualification radio sur la licence de pilote
- Si activité particulière, DNC
- Plan de vol (lorsqu'il a été déposé)
- Si vol à l'étranger, procédure signaux

Emport conseillé

- Licence fédérale
- Manuel d'utilisation
- Attestation d'assurance
- Manuel d'entretien

Si départ en navigation

- Documents terrains autorisés - (cartes VAC des aérodromes ou fiches BASULM des terrains ULM ou privés)
- Carte TEMSI et Vents
- METAR et TAF nécessaires
- NOTAM SUP AIP & AZBA consultés (www.sia.aviation-civile.gouv.fr)
- Nuit aéronautique : elle commence et finit lorsque le soleil est à 6° sous l'horizon. En France métropolitaine, on considère que cela correspond à 30 mn après l'heure du coucher ou avant l'heure du lever (c'est exact à 1 ou 2 mn près), d'où les mentions "Lever du Soleil - 30 mn" ou "CS +30". Le vol de nuit est interdit en ULM.

Survol de l'eau

- Le survol de l'eau se définit par un vol qui se situe à une distance de la côte, supérieure à 15 fois la hauteur de vol, ou telle qu'en panne l'aéronaf ne peut atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence
- Équipement : gilets toujours, canot et balise si vol à plus de 100 Nm (185 Km) de la côte, PLN obligatoire, croisière à un niveau permettant un contact radio permanent

Vols transfrontières

- Avant d'entreprendre un vol transfrontière, demander les conditions de survol du pays
- Plan de vol obligatoire et déposé avant le vol

Recueillez les données les plus récentes (Tems, Wintemp, Metar, TAF, Sigmet) et ne partez qu'après l'analyse détaillée de la situation valable pour la route et les dégagements possibles, et aux heures prévues. En cas de doute, prenez l'avis d'un prévisionniste. En circuit de piste il est aussi recommandé de s'informer des risques éventuels d'aggravation !

Infos



Internet

<https://aviation.meteo.fr>

■ Prévisionniste 0899 701 215 *

■ Aérofax +33 (0) 5 61 07 84 85

* 1,35€/appel puis 0,34€/min depuis un poste fixe.

Givre

- Conditions de givrage
 - > forte humidité (ex. : brouillard)
 - > températures faibles
 - > altitude



**En cas de givrage :
assiette à piquer,
plein gaz !**

Brouillard (visi<1km) ou brume (1km<visi<5km)

- Brouillard de rayonnement : formé au cours de la nuit par vent très faible, par diminution de la température jusqu'au point de rosée
- Brouillard d'advection : arrivée d'une masse d'air chaude et humide sur un sol froid, entraînant le refroidissement de la masse d'air en basses couches, donc saturation et formation de brouillard. Possible de jour comme de nuit, et couvrant des surfaces importantes
- Brouillard de mélange : le mélange de deux masses d'air proches de la saturation et thermiquement contrastées peut conduire à la saturation
- Brouillard d'évaporation : saturation de la masse d'air par apport de vapeur d'eau par les lacs, les marécages, les forêts humides, etc

Vent

- S'assurer que le vent de face ou la composante traversière n'est pas supérieur(e) aux limites indiquées par le constructeur

Turbulences

- Liées au relief surtout ressenties à basse hauteur
- Thermiques au sein d'une masse d'air
- A proximité de cumulus ou de cumulonimbus
- Lors des passages de front

Non météorologique : la turbulence de sillage

Orages

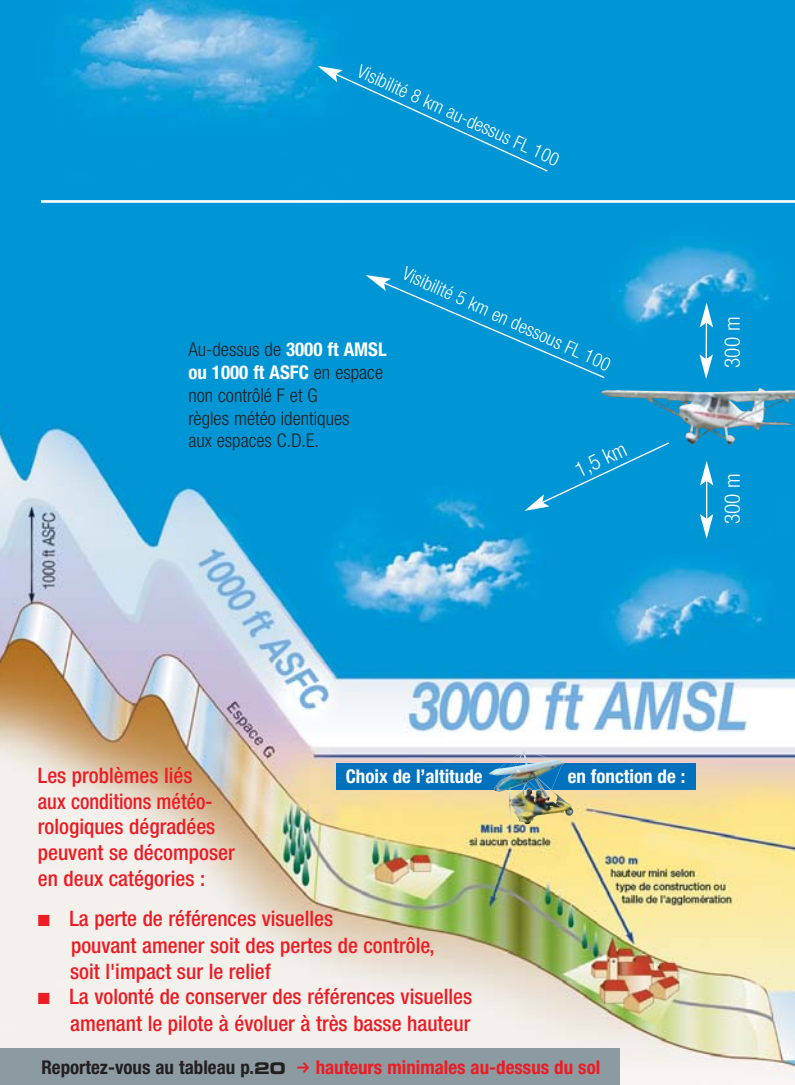
- Cisaillements de vent qui peuvent mener au décrochage
- Risque de foudroiement
- Fortes précipitations : pluie, grêle,...

Conditions VMC

Co

Appliquez la règle VFR si VMC

Le pilote commandant de bord effectuant un vol en appliquant les règles de vol à vue doit se procurer les informations et prévisions météorologiques nécessaires pour décider du vol à entreprendre.



FL 195

FL 100

1,5 km



**Si ces conditions ne sont pas réunies,
évoluer sous la SURFACE**



3000 ft AMSL

Hors nuages mais
en vue de la surface

1,5 km mini
ou 30 s de vol

3000 ft QNH
(AMSL)

“Ce que j’oublie me causera un souci un jour”

Principes

- Minutieuse, complète et systématique
- Ne pas être dérangé par un événement extérieur
- Avant toute manipulation, batterie coupée et clés retirées
- Etablissez votre propre liste écrite de vérifications adaptée à l'appareil
- Faites votre inspection dans le même sens

Ne pas oublier

- Purge réservoir essence (premier vol de la journée et avant de bouger l'appareil)
- Niveau d'essence →
- Fermeture bouchon de réservoir
- Niveau d'huile
- Niveau de liquide de refroidissement
- Chapeaux de bougies
- Fixation du pot d'échappement
- Fixation moteur
- Hélice
- Liberté totale des commandes
- Fixation sièges, ceintures ou harnais (seul, boucler les harnais de la place passager)
- Câbles, boulonneries, poulies
- Train d'atterrissage
- Roues, pneus, amortisseurs
- Freins
- Entoilage, ailerons, empennage, volets, lattes
- Tubes
- Liaison aile chariot (pendulaires)

> pour un vol local, autonomie minimum de 30 minutes

> en vol, au voisinage d'un site d'atterrissage, réserve minimum de 15 minutes

Equipement Machine

- Huile 2T ou 4T
- Coussin, si nécessaire
- Cache pitot
- Piquets d'amarrage



En ULM, je suis responsable de l'état de vol de mon appareil !

Calage altimétrique

- Calage des aiguilles de l'altimètre à 0 au sol pour un vol local. La fenêtre indique le QFE et en vol l'altimètre indique la "hauteur" au-dessus du terrain
- Calage de la fenêtre au QNH, l'altimètre indique au sol "l'altitude du terrain par rapport au niveau de la mer" et en vol l'altitude par rapport au 0 des cartes
- Calage de la fenêtre à 1013 hPa, pour un vol au-dessus de 3 000 ft ASFC, en "niveau de vol" (FL)

1hPa = 8.50m

1hPa = 28ft

Parachute

- Montrez la position de la poignée au passager
- Expliquez les conditions de son éventuelle utilisation
- Il est préférable de dégoupiller la commande au point d'arrêt



**savoir s'en servir
et aussi savoir s'en passer !**

GPS et électronique

- Gardez la bonne maîtrise de vos aides électroniques à la navigation, connaître le mode d'emploi, s'assurer de sa mise à jour, de son alimentation électrique, de sa fixation à bord
- Le GPS peut être une aide précieuse à la navigation à condition de savoir s'en servir et de connaître les limites de son utilisation
- Certains pilotes ont tendance à se concentrer sur leur récepteur GPS au détriment d'autres tâches. Ils se retrouvent progressivement dans une situation de dépendance, qui peut être dangereuse s'ils utilisent le GPS comme moyen primaire de navigation

Devis de poids

Masse à vide réelle + Poids pilote + Poids passager +
Lest éventuel + Poids bagages + Carburant possible
(masse volumique de l'essence : 0,7kg/litre)

= TOTAL (biplace) : 450 ou 472,5 kg. (parachute)

= TOTAL (monoplace) : 300 ou 315 kg. (parachute)

*) Ou masse
max définie
par le
constructeur*



Vérifier le centrage !

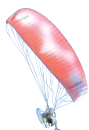
Mise en route

Le vol commence à la mise en route

Principes

- La mise en route est adaptée au type d'ULM et au type de moteur
- Horamètre noté
- Personne autour de l'appareil
- Ne pas hésiter à crier "Personne devant" ou "derrière"
- Appliquer les freins
- Essence ouverte
- Manette des gaz en position réduite ou ouverte un minimum

Paramoteurs



- Si possible démarrage du moteur sur le dos du pilote
- Si démarrage du moteur au sol, bien tenir sa machine avec poignée de gaz et coupe contact dans une main
- Si vous avez besoin d'aide, donnez des consignes précises pour le maintien du châssis



Pendulaires

- Respectez méticuleusement les procédures de votre machine (plusieurs accidents par an)

Après mise en route

- Vérifier la pression d'huile immédiatement après la mise en route moteur
- Augmenter le régime jusqu'à supprimer les bruits de réducteur (si présents)
- Vérifier la charge batterie

Feu moteur au démarrage



- Fermer l'essence
- Couper l'alimentation électrique des pompes s'il y en a
- Mettre plein gaz si le moteur tourne
- Evacuer l'appareil dès l'arrêt du moteur
- Intervention extincteur depuis l'extérieur

Roulage et point d'arrêt

Principes

- Assurez-vous que votre trajectoire est libre (Attention aux enfants et aux animaux domestiques)
- Pensez au souffle de l'hélice
- Essais des freins après les premiers mètres
- Roulez à la vitesse d'un homme au pas
- Tenez compte de la direction et de la force du vent

Avant roulage

- ATIS écouté et éléments notés
- Utiliser l'indicatif radio F-JXXX



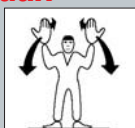
...TWR de F-JXXX bonjour, F-JXXX un ULM ...
au parking, pour rouler, pour un vol ... (avec info ATIS ..)

- Collationnement : fréquences, QNH, code transpondeur, maintien de position, piste, etc...

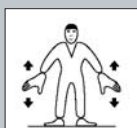
Signaux



Continuez en vous conformant aux indications du signaleur



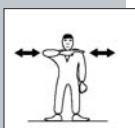
Avancez



Ralentissez



Halte



Coupez les moteurs

| | | |
|-------------------|--|---|
| Feu vert continu | | Autorisé à décoller |
| Feu rouge continu | | Arrêter |
| Eclats verts | | Autorisé à circuler |
| Eclats rouges | | Dégagez l'aire d'atterrissage en service |
| Eclats blancs | | Retournez à votre point de départ sur l'aérodrome |

Accusé de réception : en remuant les ailerons ou la gouverne de direction

Au point d'arrêt

- Robinet essence ouvert
- Contrôle allumage(s)
- Volets adaptés au vent et à la piste
- Débattement complet des commandes
- Dégoupillez la commande de déclenchement
- Ceintures attachées
- Portes fermées



...TWR de F-JXXX au point d'arrêt, prêt pour alignement

- Sécurité en approche avant alignement
- Turbulence de sillage

70 % des accidents se produisent pendant le décollage et à l'atterrissage.

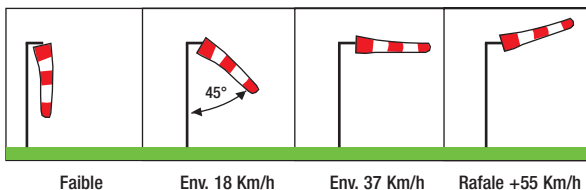
Principes

- Ne pas chercher à arracher son appareil avant la vitesse de rotation normale
- Maintenir son axe au mieux
- Eventuellement utiliser la diagonale mais reprendre l'axe de piste après décollage
- Réaliser un palier d'accélération dans tous les cas



La distance de décollage dépend

- De la masse
- De l'altitude
- De la température
- De la pente de la piste
- Du revêtement
- Du vent



En altitude, la force du vent est approximativement égale à 1,5 x le vent au sol, ceci dans les basses couches (tour de piste)



Vitesse de rotation trop faible ou pas de palier d'accélération : risque de second régime et perte de contrôle

Palier d'accélération



... TWR de F-JXXX
nous quittons zones
et fréquence,
au revoir.

Panne moteur au décollage

Si panne
avant rotation

**Arrêt
décollage**

Si panne
mineure ou MTO
après rotation

**Tour de piste
basse hauteur
sans
précipitation
puis
se reposer**

Si panne moteur
après rotation

**Maintenir
impérativement
la vitesse**

**Droit devant,
altération
maximale 30°**

**Essence
et électricité
OFF**



Ne jamais tenter le demi-tour en montée initiale

Voir et éviter Voir

Le vol VFR est régi par le principe “Voir et éviter”

Principes

- Bien préparer son vol pour regarder 90% du temps dehors
- La connaissance parfaite et régulièrement actualisée des espaces aériens est indispensable pour connaître obligations et services rendus, ainsi que les interactions avec les autres vols
- Les documents de vol et autres objets posés sur la casquette du tableau de bord provoquent des reflets pouvant gêner la visibilité au travers du pare-brise
- Surveillance visuelle sectorielle en adaptant sa vue sur un repère lointain
- Le partage explicite de la surveillance extérieure est souhaitable durant un vol à deux
- Ne pas hésiter à lever son aile fréquemment pour surveiller le secteur masqué par celle-ci
- La vigilance doit être accrue autour des zones très fréquentées et quand l'aéronef vole avec le soleil en secteur avant
- Brancher vos feux à éclats
- Garder le phare allumé pendant tout le vol
- Si transpondeur présent à bord : 7000 Emi + Alt sauf instruction contraire du contrôle
- Ecouter les fréquences radio des aérodromes et des TMA proches, des ATIS des grands terrains ou des fréquences MTO selon les besoins
- En semaine, proscrire le vol entre 500 ft et 1500 ft sauf autour des bases

Priorités

- **Face à face**
chaque aéronef vire
par la droite



- **Route convergente**
l'aéronef qui voit l'autre aéronef
à sa droite doit s'écarter.
L'aéronef prioritaire ne doit pas
changer de route ou d'altitude



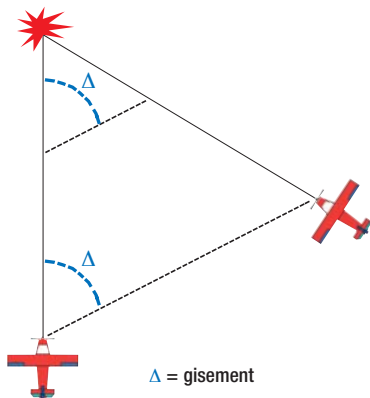
- **Dépassement**
il se fait par la droite,
l'appareil dépassé a priorité



Ces priorités sont également valables au roulage

Gisement constant

Le rapprochement à gisement constant, caractérisant les trajectoires conflictuelles, et le faible contraste entre un appareil et son environnement peuvent prendre en défaut la vision périphérique surtout sensible au mouvement d'objets fortement contrastés.



- L'ergonomie du poste de pilotage et les particularités de l'œil humain peuvent masquer certaines parties d'espace
- La petite taille de l'autre appareil jusqu'à très peu de temps avant la collision rend difficile la détection. De plus son grossissement soudain crée un effet de surprise important
- Enfin la manœuvre d'évitement n'est pas instantanée

| CAG VFR | Espace con | | |
|---|-----------------|------------------------|-----------|
| Classe d'espace | Classe A | Classe B | Classe C |
| Conditions de pénétration et évolution | Interdit au VFR | Clairance | |
| Ecoute radio obligatoire | | Oui | |
| Espacement assuré | | Avec tous | Avec IFR |
| Info de trafic systématique | | Oui | |
| Minimum VMC (sup FL100) | | Visi 8 km / hors nuage | |
| Minimum VMC (inf FL100) | | | |
| Minimum VMC (inf 3000 ft AMSL et 1000 ft AGL) | | Visi 5 km / hors nuage | |
| Limitation de vitesse sous FL100 | | Non | 2 sauf |

En France, seules les classes A (TMA Paris), C, D, E et G sont définies. Les Alpes ou des Pyrénées, qui restent par endroits en classe E. L'espace soumis à des conditions particulières.

Les espaces à statut particulier

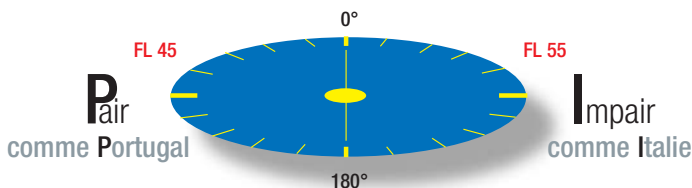
- **Zone D (Dangerous)** : espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées
- **ZDT** : Zone Dangereuse Temporaire
- **Zone P (Prohibited)** : espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit
- **ZIT** : Zone Interdite Temporaire
- **Zone R (Restricted)** : espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées
- **ZRT** : Zone Réglementée Temporaire

| Espace contrôlé | | Espace non contrôlé | |
|------------------------------------|----------|---|----------|
| Classe D | Classe E | Classe F | Classe G |
| | Non | | Non |
| | Non | | Non |
| Non sauf pour VFR spécial avec IFR | Non | | Non |
| | Non | | Non |
| Visi 8 km / nuage 1000 ft 1,5 km | | | |
| Visi 5 km / nuage 1000 ft 1,5 km | | Visi 5 km / nuage 1000 ft 1,5 km | |
| | | Visi 1,5 km ou 30 s / hors nuage en vue de la surface | |
| 50 Kt clairance | 250 Kt | 250 Kt | |

es. L'espace au-dessus du FL 115 est de classe D, sauf au-dessus des e au-dessus du FL 195 est de classe C, l'accès des VFR y est toutefois

Niveaux de croisière vols VFR

- Au-dessus de 3000 ft ASFC, on suit la règle semi-quadrantale suivante :
 - > Si la route magnétique est comprise entre 0° et 179° , on vole en niveau de vol "impair +5"
 - > Si la route magnétique est comprise entre 180° et 359° , on vole en niveau de vol "pair +5"
- Le moyen mnémotechnique pour se souvenir de cette règle est illustré par le schéma suivant :



Rappels

- Les aéronefs motopropulsés céderont le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons
- Les dirigeables céderont le passage aux planeurs et aux ballons
- Les planeurs céderont le passage aux ballons
- Les aéronefs motopropulsés céderont le passage aux aéronefs remorquant d'autres aéronefs, banderoles ou objets
- Les aéronefs en formation sont prioritaires

Hauteurs minimales au-dessus du sol

| | |
|------------------------|--|
| 1500m / 5000 ft | <ul style="list-style-type: none">■ Villes dont la largeur moyenne est supérieure à 3600 m (sauf Paris dont le survol est interdit par arrêté du 20 janvier 1948)■ Rassemblements de plus de 100 000 personnes■ Sur le toit de certains bâtiments une marque distinctive d'interdiction de survol à basse altitude est matérialisée par un carré de fond rouge et une couronne blanche |
| 1000m / 3330 ft | <ul style="list-style-type: none">■ Villes dont la largeur moyenne est comprise entre 1200 m et 3600 m■ Rassemblements supérieurs à 10 000 personnes |
| 500m / 1650 ft | <ul style="list-style-type: none">■ Agglomérations ne dépassant pas 1200 m de largeur moyenne■ Rassemblements de personnes ou d'animaux (plage, stade, hippodrome...) |
| 300m / 1000 ft | <ul style="list-style-type: none">■ Usine isolée■ Installation industrielle■ Hôpital ou centre de repos■ Etablissement portant des marques distinctives, le long d'une autoroute ou aux abords immédiats |
| 150m / 500 ft | <ul style="list-style-type: none">■ Hors agglomération et/ou rassemblement de personnes, est de seulement 150m (500 ft) |

Volez assez haut et assez vite

Principes

- Plus grands risques à faible vitesse (risque de décrochage) et à basse altitude (où aucune faute de pilotage ne peut être rattrapée)
- Pour l'atterrissage il est préférable d'être trop rapide que trop lent
- Respecter les limites de vitesses de votre appareil : vitesse de manoeuvre (V_a), vitesse en turbulences (V_c), vitesse à ne jamais dépasser (V_{ne}) figurant sur votre manuel de vol
- Méfiez-vous de la tentation "d'impressionner" en transgressant les règles

Décrochage

- La vitesse de décrochage augmente avec le facteur de charge. Danger, en virage à grande inclinaison en ressource trop brutale ou en vol asymétrique

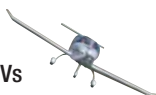
0°

■ V_s



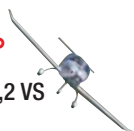
30°

■ $1,1 V_s$



45°

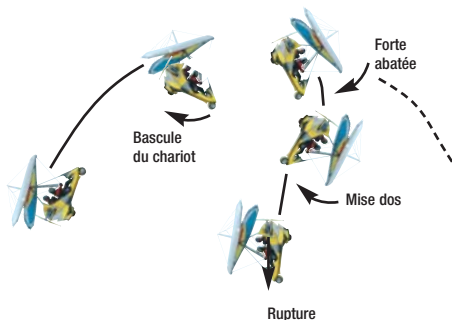
■ $1,2 V_s$



Pour l'éviter

- en accompagnant le piqué pour redonner de la vitesse et repasser en laminaire. Ressource prudente ensuite en remettant des gaz. Si virage, l'interrompre uniquement au palonnier (pour les multiaxes)

Pendulaire : le tumbling



Spécifique au pendulaire et aux ailes volantes. Il s'agit d'un basculement vers l'avant incontrôlable. Il peut survenir en cas de décrochage sur trajectoire montante, ressource ou montée à forte assiette.

Le basculement avant est favorisé par une procédure trop brutale de récupé-

ration du décrochage (barre tirée brutalement pendant le salut puis re-poussée violemment lorsque l'appareil est nez vers le sol). S'ensuit une autorotation incontrôlable de l'appareil autour de son axe de tangage jusqu'au sol avec un seul résultat au final...

Pour l'éviter

- La connaissance du domaine de vol de sa machine :
 - > Incidence de décrochage
 - > Plage de vitesse de l'ULM
- Un pilotage doux
- La discipline du pilote reste le premier facteur de cette mise en danger



Paramoteur : la fermeture

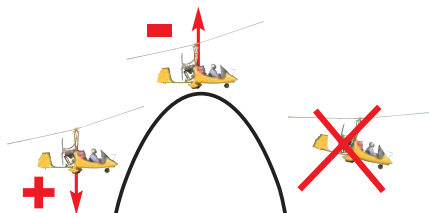
Une fermeture est souvent asymétrique (ne concerne qu'un côté de l'aile) et d'importance variable. Quoi qu'il en soit, un maître mot : **ANTICIPER**.

Pour l'éviter

- A l'amorce d'une fermeture, le simple fait de contrer à la sellette (déplacement du poids du corps côté opposé au début de fermeture) suffit pour revenir à une configuration normale
- Si la fermeture n'a pas été contrée, la voile engage un virage du côté de la fermeture, il faut alors agir sur la commande du frein opposé à la fermeture pour arrêter la rotation et agir sur la commande de frein côté fermeture pour aider à la réouverture de la voile. Attention, la manoeuvre doit être proportionnée. Un contrôle visuel pendant l'incident pour évaluer l'ampleur de la fermeture et un contrôle final pour constater que tout est en bon ordre

Autogire : la cloche

Spécifique aux autogires et plus généralement à toutes voilures tournantes lorsqu'elles sont en autorotation. Les évolutions brutales



susceptibles de conduire à une trajectoire sous facteur de charge faible ou nulle sont absolument prosrites. L'une des composantes de la force résultante qui entretient l'autorotation est la por-

tance. Si le rotor n'est pas chargé par un poids apparent suffisant, elle s'annule, ce qui revient à supprimer le « moteur » qui le fait tourner. A l'issue d'une trajectoire ascendante rapide, une mise descente immédiate (trajectoire en cloche) ou même une remise à plat trop brusque, sont donc des manœuvres proscrites en autogire, sous peine de provoquer un arrêt du rotor, qu'aucune action en vol n'est susceptible de relancer.

Pour l'éviter

- Des manœuvres souples et régulières, principalement en s'interdisant les commandes brusques du manche à piquer



Voilure tournante : le Mast Bumping

Se produit lors d'un passage à faible(ou nul) facteur de charge, lorsqu'on pousse brutalement le cyclique vers l'avant, par exemple ; le rotor « talonne » alors sur la mat. EXTREMEMENT DANGEREUX ; peut aller jusqu'à la découpe de la queue par le rotor ou l'arrachement des pâles. Symptôme : brutale inclinaison (apparemment sans raison) par combinaison du couple de renversement et de l'action du rotor anti-couple.

Pour l'éviter

- Remède : aucun ; mais on peut tenter de tirer DOUCEMENT sur le cyclique PUIS de mettre du cyclique latéral à l'opposé de l'inclinaison.
- Prévention : ne JAMAIS pousser brutalement le cyclique vers l'avant lorsqu'on a de la vitesse.



Le Vortex :

se produit lorsque l'hélico passe dans son propre flux turbulent. Peut aller jusqu'à la chute incontrôlable. Symptômes : vibrations ; enfoncement de la machine.

Pour l'éviter

- Remède : ne pas se poser de question : pousser immédiatement et fortement le cyclique vers l'avant. Rétablir l'assiette lorsque la machine a retrouvé une vitesse normale.
- Prévention : ne jamais afficher de forts taux de chutes en même temps que des basses vitesses. En dessous 40 kts afficher toujours un vario de moins que 10% de la vitesse: moins de 400ft/mn pour 40 kts, moins de 300ft/mn pour 30kts, etc.



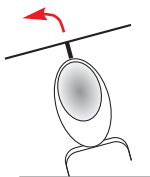
La perte de tour rotor

Ella a deux causes majeures : le dépassement de la puissance disponible et la défaillance moteur.

Symptômes : indicateurs visuels et sonores (tachymètre, voyant, buzzer)

Pour l'éviter

- Remède : dans les deux cas, **BAISSER** immédiatement le collectif, afficher la vitesse d'autorotation. Préparer un posé en visant une aire libre.
- Prévention : ne jamais trop tirer sur le collectif. Faire des prévols et des check complètes. Bien connaître le plan de descente de l'hélico en autorotation (se faire des « repères capot »).



Le retournement dynamique

Se produit en cas de posé en dévers latéral ou lorsqu'un patin reste « collé ». Au-delà d'une certaine inclinaison (faible : 15°), l'hélico se renverse. Symptôme : l'hélico ne décolle que d'un patin.

Pour l'éviter

- Remède : sans se poser de question, **NE PAS** poursuivre le décollage ; baisser le collectif.
- Prévention : ne pas se poser en dévers mais face à la pente. Vérifier, avant mise en route, qu'un patin ne se trouve pas dans la boue ou dans le sable mouillé ou retenu par des herbes hautes ou des branches.



Ces différentes mises en garde ne sont absolument pas exhaustives. Ce mémo n'est pas un manuel de pilotage mais un outil pratique de rappels et de prise de conscience.

Interception

Si vous êtes intercepté par un hélicoptère ou un appareil de la Défense

Principe



- Essayez d'établir un contact radio sur la fréquence d'urgence 121.5 MHz
- Sinon, suivez les règles d'interception

Règles d'interception



| | Signal | Signification |
|----------------|--|---------------|
| Intercepteur → | Se place au-dessus Balancement, clignotement feux Large virage en palier | Suivez-moi |
| Intercepté | Balancement, clignotement feux | J'obéis |

| | | |
|----------------|------------------------------|------------------|
| Intercepteur → | Dégagement brusque en montée | Pouvez continuer |
| Intercepté | Balancement | J'obéis |

| | | |
|----------------|---------------------------------------|-------------------|
| Intercepteur → | Sortie train, phare all. survol piste | Atterrissez ici |
| Intercepté | Sortie train, phare all. survol piste | J'atterris |
| Intercepté | Survol 1000 ft, rentre train, feux | Peux pas atterrir |
| Intercepté | Clignotement régulier feux nav | Peux pas obéir |
| Intercepté | Clignotement irrégulier feux/phare | En détresse |

- Par ailleurs, l'aéronef intercepté avisera si possible l'organisme des services de la circulation aérienne dont relève l'espace aérien
- Si l'aéronef intercepté est doté d'un transpondeur SSR, afficher le groupe codé 7700

Gestion du vol

*Ce n'est pas l'ULM qui mène le pilote
mais le pilote qui mène l'ULM.*

Principes

- Où sommes-nous ? (sur la carte)
- 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 ?

Gestion essence

- Généralement les pannes d'essence se produisent :
 - > lors du déroutement au cours d'un voyage
 - > après s'être égaré pendant un voyage
 - > lors d'une navigation par fort vent de face



**Noter l'heure prévue d'arrêt
du moteur avec les marges
nécessaires !**

Feu de câbles électriques



- Couper batterie, com, nav, alternateur
- Vérifier les breakers
- Se dérouter sur le terrain le plus proche
- Si urgence, se poser au plus tôt

Feu moteur en vol



- Fermer l'essence
- Plein gaz (attention à la Vi)
- Se mettre en dérapage pour souffler les flammes vers l'extérieur de l'ULM
- Se poser au plus tôt
- Ne jamais tenter de remettre en route un moteur qui a pris feu

Panne moteur

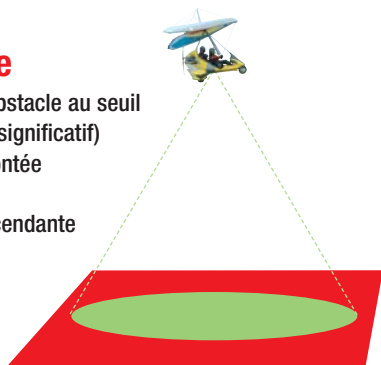
Toujours voler dans une situation où l'atterrissage d'urgence est possible. Évitez les grandes forêts, les grands lacs ou prenez de la hauteur.

Principes

- Vitesse de finesse max
- Choix du terrain
- Si possible, recherche de la panne
- Essence ouverte
- Pompe enclenchée
- Vérification allumage
- Réchauffage carbu (si équipé)

Choix de la zone

- Zone dégagée sans obstacle au seuil
- Face au vent (si vent significatif)
- Plate ou en légère montée
- Jamais en devers
- Jamais en pente descendante



Avant l'atterrissage

- Essence fermée
- Contacts coupés
- Harnais serrés
- Déverrouillage portes et verrières



**Entraînement !
Votre sécurité en dépend !**

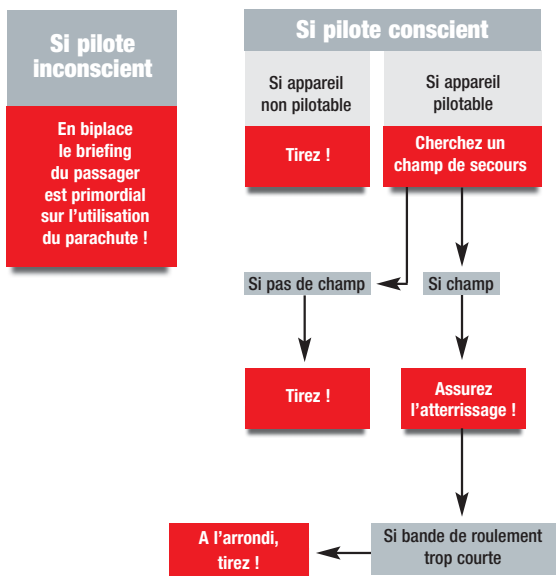
Parachute et balise

Pour le pilote mais surtout pour le passager, dont il est responsable, le parachute peut sauver !

Conditions

- En cas de collision, turbulence de sillage, malaise, défaillance structurelle, perte de contrôle, vrille basse hauteur, terrain inhospitalier, terrain trop court...
- Impact au sol sous parachute : 6 m/s
- A l'extérieur : "Danger fusée d'extraction"
- Respecter au maximum le domaine d'efficacité hauteur/vitesse du parachute. Redoubler de vigilance et de prudence dans les phases de vol où ce n'est pas possible.

Procédure



Parachute et balise



Utilisation du parachute

| | |
|----------|----------|
| 2013 : 2 | 2009 : 3 |
| 2012 : 1 | 2008 : 3 |
| 2011 : 3 | 2007 : 3 |
| 2010 : 2 | 2006 : 2 |

le parachute



sauve

La Fédération accorde une subvention parachute pour l'équipement des machines club. Voir son montant et le détail sur le site fédéral.

Balise



- Les délais de secours sont décisifs dans la prise en charge des victimes d'un accident.
- Pour exemple, en France, entre 2000 et 2006, retrouver les victimes d'un aéronef accidenté a nécessité :
 - > **Plus de 6 heures dans 5 cas**
 - > **Plus de 24 heures dans 3 cas**
 - > **Plus de 48 heures dans 2 cas**

Aujourd'hui, il existe un moyen très fiable d'éviter cela : une balise de détresse compatible avec le réseau COSPAS/SARSAT émettant sur 406 MHz permet aux services de secours de recevoir votre appel à l'aide en moins de 3 minutes, où que vous soyez dans le monde. Comportant un GPS intégré, elle transmet automatiquement aux services de secours, votre position à quelques mètres près. Personnalisée, elle indique immédiatement aux services de secours les caractéristiques de votre ULM, votre identité, vos coordonnées téléphoniques et celles de vos proches.

Atterrir Atterrir Atterrir

Un bon vol c'est un bon atterrissage !

Principes

- Contrôlé ou non, Atis écouté et noté
- Fréquence radio affichée très tôt... **ECOUTER**
- Connaître les procédures à destination !

à 2 ou 3 min. du terrain



...TWR de F-JXXX bonjour,

si contrôlé attendre réponse, puis ou sinon :



*...TWR de F-JXXX un ULM en provenance de...
à destination de... Position, Altitude estimée,
intentions (complet, TdP, Verticale, etc..) (Info Atis reçu,
transpondeur à bord)*

Si terrain contrôlé

Suivre les ordres
et collationner

Ouvrir l'oeil

Si terrain non contrôlé

Se présenter vertical aire à signaux
à altitude Tour de Piste + 500ft

S'intégrer selon la piste en service

Vous êtes responsable de
l'auto-information et dans
tous les cas de l'anticollision

Intégration en vent arrière

- Check-list vent arrière propre à votre ULM
- Avant intégration, faites le point de votre carburant et donc de votre masse totale
- Prenez une vitesse en vent arrière compatible avec la sécurité $V_i > 1.3 V_{s0}$
- Sur un terrain contrôlé, il vous faut suivre les autres et garder une vitesse en rapport avec la leur. Au besoin garder la vitesse de croisière et prendre la configuration atterrissage en courte finale

Finale

- Check-list avant atterrissage, propre à votre ULM
- Respecter Plan/Vitesse/Assiette
- Vitesse en finale = 1.3 Vs0 (vitesse de décrochage en conf ATR)
+ Correction vent :

Si vent de face (ou effectif) < 10km/h pas de correction
Si 10 < Vent < 20 km/h prendre 5 km/h de correction
Si 20 < Vent < 30 km/h prendre 10 km/h de correction

- Prendre toujours pour référence la vitesse maximale du vent
- Attention à l'étalonnage de votre anémomètre !
- La remise des gaz : assiette puis puissance (vitesse en finale faible : risque de décrochage à la prise d'assiette en cas de remise des gaz)
- En cas de rebond à l'atterrissage, ne pas rendre la main, afficher l'assiette de rotation au décollage et laisser l'ULM se reposer, **OU** remettre les gaz

Arrêt moteur

- Moteur tournant, coupez tous les équipements électriques
- Coupez le moteur si la température l'autorise
- Notez l'horamètre
- Coupez la batterie
- Goupille parachute ré-insérée

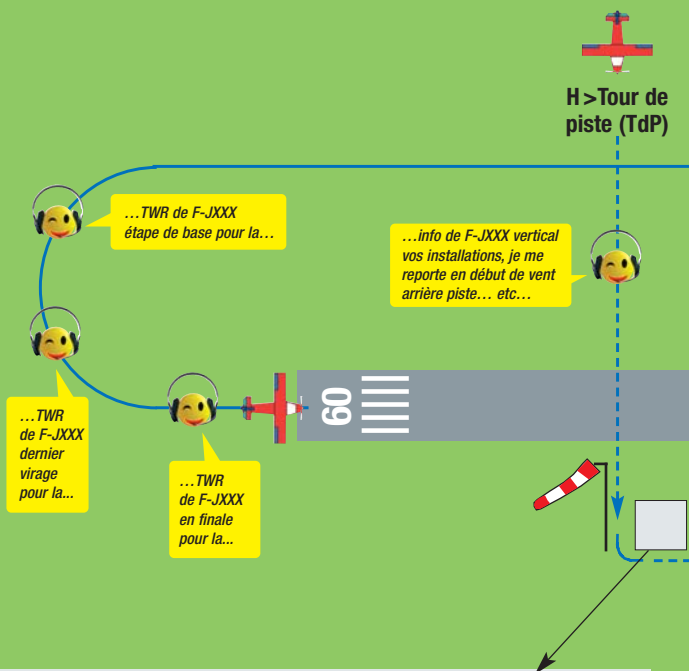


Le vol est fini lorsque le moteur est coupé !

Atterrissage en campagne

- Choix délibéré (hors urgence)
 - > accord du propriétaire
 - > avoir prévenu le maire de la commune
- Ou atterrissage de précaution :
 - > météo défavorable empêchant d'atteindre la destination
 - > mauvaise gestion de l'essence
 - > panne ou incident durant le vol
 - > mauvaise estimation de l'heure du coucher du soleil
- Effectuez deux reconnaissances :
 - > haute : aspect général, vent, présence humaine la plus proche...
 - > basse : obstacle, déclivité, nature du terrain

Atterrir Atterrir Atterrir



Direction d'atterrissage ou de décollage (du pied vers la tête du "T")



Direction de décollage exprimée en dizaines de degrés



Tour de piste à droite



Attention procédures spéciales à l'atterrissage



Interdiction d'atterrir



Vol de planeur en cours



Atterrissage, décollage et roulage interdits en dehors des pistes et voies de circulation



Atterrissage, décollage sur les pistes seulement, autres manœuvres en dehors des pistes



Délimitation zones impropres aux aéronefs



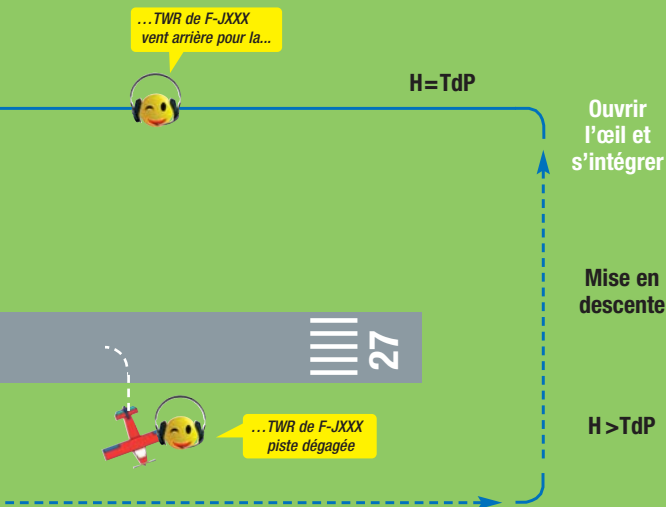
Bureau de piste

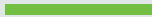
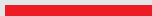






→ basulm.ffplum.com

La sécurité passe aussi par une meilleure connaissance des terrains ! BASULM est là pour assurer cette fonction, pensez à mettre à jour les fiches terrains.

Atterrir Atterrir Atte



| | | |
|-------------------|---|---|
| Feu vert continu |  | Autorisé à atterrir |
| Feu rouge continu |  | Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit |
| Eclats verts |  | Revenez pour atterrir |
| Eclats rouges |  | Aérodrome dangereux, n'atterrissez pas |
| Eclats blancs |  | Atterrissez immédiatement et dégagez l'aire d'atterrissage en service |
| Artifice rouge |  | Quelles que soient les instructions antérieures, n'atterrissez pas pour le moment |

Accusé de réception : en balançant les ailes
(ce signal n'est pas utilisé en étape de base et en approche finale)

Après le vol

- Débriefing du vol : le bilan d'un vol doit vous aider à préparer le suivant
- Renseignez votre carnet de vol si vous en tenez un. Notez les anomalies constatées ou, en l'absence d'anomalie, la mention «RAS»
- Ne pas oublier de clôturer un éventuel Plan de Vol

Retour d'expérience

Bien que le bilan de sécurité de l'activité ULM soit dans la norme des sports aériens, la FFPLUM s'attache à l'améliorer en permanence, et doit faire face à l'augmentation régulière du nombre de pratiquants. Pour ce faire, elle s'est dotée de deux outils d'analyse :



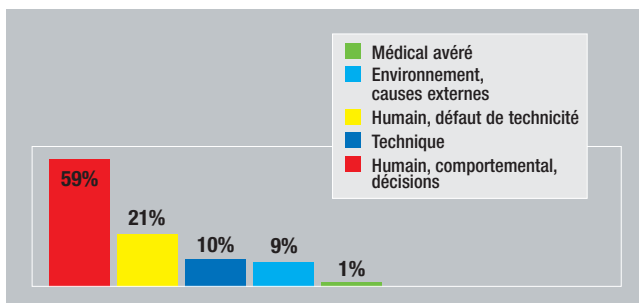
- Le Retour d'Expérience, ou REX, qui offre à tous les pilotes d'ULM la possibilité de faire part de manière entièrement anonyme, de leurs expériences en matière de sécurité. Dédié à la déclaration de situations n'ayant pas entraîné d'accident, cet outil est particulièrement utile à l'amélioration de la sécurité, en permettant d'analyser les événements évités et en en faisant partager la narration à l'ensemble des pilotes.

Le succès de la démarche REX et l'intérêt des anecdotes que l'on peut y lire, illustrent l'implication forte des pilotes d'ULM dans l'amélioration de la sécurité des vols. Chacun peut consulter les témoignages déposés dans le REX qui sont publiés de manière ouverte sur Internet.



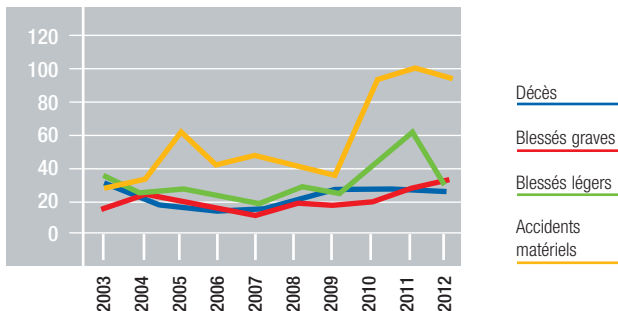
- Le Registre d'Accidentologie ULM (RASU) au sein duquel la Commission sécurité enregistre de manière exhaustive toutes les données sur les accidents et incidents dont elle a connaissance.

> Répartition des accidents et incidents par circonstances principales

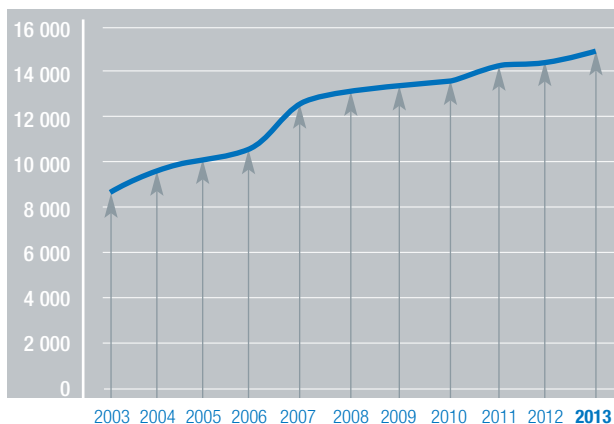


Statistiques

> Bilan sécurité



> Effectifs licenciés (2003-2013)



> Répartition des machines



25,87 %



19,54 %



48,71 %



5,11 %



0,22 %



0,55 %

Mémo radio

L'indicatif radio de la forme F-JXXX est différent du n° d'identification (n° du département suivi de 2 ou 3 lettres), apposé sur l'appareil.

Principes

- Avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre
- Formuler des messages brefs et concis

Fréquences à connaître

- Urgence : **121.5**
- Air/air : **123.5** (auto-information)
- Pilote/pilote : **123.45**
- Contrôle militaire : **119.7**
- Vol de montagne : **130.00**
(valable sur les Alpes du Nord FL 250 max.)
- Vol à voile : **122.5**

Signal d'urgence



"Panne, Panne, Panne"

- ... nom de la station au sol
- ... indicatif d'appel de l'aéronef
- ... nature du cas d'urgence
- ... position, niveau et cap (si nécessaire)
- ... intentions du pilote

Signal de détresse



"Mayday, Mayday, Mayday"

- ... nom de la station au sol (si possible)
- ... indicatif d'appel de l'aéronef
- ... nature du cas de détresse
- ... position, niveau et cap (si nécessaire)
- ... intentions du pilote

Code transpondeur

- Normal : **7000**
- Urgence et Détresse : **7700**
- Panne Radio : **7600**
- Détournement : **7500**

Alphabet aéronautique



- A - *Alfa*
- B - *Bravo*
- C - *Charlie*
- D - *Delta*
- E - *Echo*
- F - *Foxtrot*
- G - *Golf*
- H - *Hotel*
- I - *India*
- J - *Julienn*
- K - *Kilo*
- L - *Lima*
- M - *Mike*
- N - *November*
- O - *Oscar*
- P - *Papa*
- Q - *Quebec*
- R - *Romeo*
- S - *Sierra*
- T - *Tango*
- U - *Uniform*
- V - *Victor*
- W - *Whiskey*
- X - *X-ray*
- Y - *Yankee*
- Z - *Zulu*

| <i>Expression conventionnelle</i> | Signification |
|-----------------------------------|---|
| <i>accusez réception</i> | Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message |
| <i>affirme</i> | Oui |
| <i>annulez</i> | Annulez la clairance transmise précédemment |
| <i>approuvé</i> | Permission accordée pour la mesure demandée |
| <i>autorisé</i> | Autorisé à... |
| <i>break break</i> | Séparation entre messages transmis à différents pilotes dans un environnement très encombré |
| <i>collationnez</i> | Répétez tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu |
| <i>comment recevez-vous</i> | Quelle est la lisibilité de ma transmission |
| <i>confirmez</i> | Confirmez-moi que vous avez bien reçu... ou confirmez-moi que j'ai bien compris... |
| <i>contactez</i> | Etablissez le contact radio avec... |
| <i>correction</i> | Une erreur a été commise dans ce message, le texte correct est... |
| <i>correct</i> | C'est exact |
| <i>demandons</i> | Nous vous demandons |
| <i>ignorez</i> | Considérez que ce message n'a pas été envoyé |
| <i>indiquez</i> | Donnez-moi l'information suivante... |
| <i>j'écoute</i> | Transmettez votre message |
| <i>je répète</i> | Je répète pour être plus clair ou pour insister |
| <i>négatif négatif</i> | Non ou Autorisation refusée ou Cela n'est pas exact |
| <i>parlez plus lentement</i> | Réduisez votre cadence d'élocution |
| <i>rappelez</i> | Faites un compte rendu à... |
| <i>répétez</i> | Répétez votre dernière transmission ou la partie spécifiée |
| <i>roger</i> | J'ai reçu en entier votre dernière transmission |
| <i>stand by</i> | Attendez que je vous rappelle |
| <i>veillez</i> | Ecoutez la fréquence... |
| <i>vérifiez</i> | Vérifiez un système ou une procédure |
| <i>wilco</i> | Votre message a été compris et sera exécuté |

AAL : *Above Aerodrome Level* ; au-dessus du niveau de l'aérodrome.

AFIS : *Aerodrome Flight Information Service* ; service d'information de vol d'aérodrome.

AGL : *Above Ground Level* ; au-dessus du niveau du sol.

AIC : *Aeronautical Information Circular* ; circulaire aéronautique.

AIP : *Aeronautical Information Publication* ; SupAIP : supplément aux AIP.

AMSL : *Above Mean Sea Level* ; au-dessus du niveau moyen de la mer.

ASFC : *Above SurFaCe* ; au-dessus de la surface.

ATC : *Air Traffic Control* ; contrôle de la circulation aérienne (en général).

ATIS : *Automatic Terminal Information Service* ; service automatique d'information de région terminale.

ATS : *Air Traffic Services* ; services de la circulation aérienne.

BRIA : Bureau régional d'information et d'assistance au vol.

CAP : Circulation aérienne publique

CAVOK : *Ceiling And Visibility OK* ; visibilité, nuages et temps présent meilleurs que valeurs ou conditions prescrites. Visibilité d'au moins 10 km ; pas de nuages sur une hauteur au-dessus de l'aérodrome correspondant à la différence entre l'altitude minimale de secteur la plus élevée et l'altitude de l'aérodrome si cette hauteur est supérieure à 1 500 m ; pas de temps significatif.

CTR : Espace aérien contrôlé à partir de la surface du sol ou de l'eau jusqu'à une limite supérieure spécifiée, destiné à protéger des trajectoires aux abords d'un aérodrome.

ELT : *Emergency Locator Transmitter* ; émetteur de localisation d'urgence (balise de détresse).

FIR : *Flight Information Region* (Région d'information de vol) ; espace aérien de dimensions latérales définies à l'intérieur

duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

FL : *Flight Level* ; niveau de vol.

GS : *Ground Speed* ; vitesse sol (Vs)
Hauteur : verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le sol.

HIV : Hiver.

IAS : *Indicated Air-Speed* ; vitesse indiquée (Vi).

LTA : *Lower Traffic Area*, région inférieure de contrôle ; région de contrôle, établie à l'intérieur d'une région d'information de vol, comprise entre une limite inférieure fixée et la limite inférieure de la région supérieure de contrôle.

METAR : *METeo Aviation Report* ; Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation.

NOTAM : *NOTice To AirMen* ; Avis aux navigateurs aériens qui mentionne l'état ou la modification d'une installation aéronautique, d'un service, d'une procédure ou l'existence d'un danger.

PLB : *Personnal Locator Beacon* ; balise de localisation personnelle (balise de détresse).

PLN : Plan de vol.

Point de rosée (abréviation : Td, *Temperature of dew point*) : température à laquelle il faut refroidir, à pression constante, une particule d'air pour qu'elle soit juste saturée en vapeur d'eau.

QFE : Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome. Un altimètre calé au QFE indique la hauteur par rapport à l'aérodrome.

QFU : Piste en service

QNH : Calage altimétrique requis pour lire une fois au sol l'altitude de l'aérodrome. Pression atmosphérique ramenée par calcul au niveau de la mer dans les conditions de l'atmosphère standard. Un altimètre calé au QNH indique l'altitude (hauteur par rapport au niveau de la mer).

RCA : Règlement de la circulation aérienne.

RCC : *Rescue Coordination Centre* ; centre de coordination de sauvetage. Organisme chargé d'assurer l'organisation efficace du service de recherches et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherches et de sauvetage.

RDA : Règles de l'Air. Annexe I à l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.

RWY : *Runway* ; piste.

SAR : *Search And Rescue* ; Recherches et sauvetage.

SCA : Services de la Circulation Aérienne. Annexe II à l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.

SIA : Service de l'Information Aéronautique.

SIGMET : Message destiné aux aéronefs en vol subsonique, signalant les phénomènes météorologiques significatifs observés et/ou prévus (orages, turbulence, givrage, tempête) qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne.

SIV : Secteur d'information de vol

SPECI : Message d'observation météorologique spéciale établi (en France) en cas de changement important du vent (en direction et/ou intensité), de la visibilité horizontale, de la hauteur des nuages bas et des phénomènes significatifs.

SR : *Sun Rise* ; lever du soleil

SS : *Sun Set* ; coucher du soleil

TA : Transition altitude ; altitude de transition.

TAF : *Terminal Aerodrome Forecast* ; message météorologique de prévision

d'aérodrome.

TEMPSI : *TEMps Significatif* ; carte schématique du temps significatif prévu à heure fixe, où ne sont portés que les phénomènes importants et les masses nuageuses.

TMA : *TerMinal Area* ; région terminale de contrôle région de contrôle établie en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou plusieurs aéroports importants.

TWR : *Control Tower* ; Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome.

TWY : *Taxiway* ; Voie de circulation

UTC : Temps universel coordonné. L'heure légale française est en avance d'une heure en hiver et de deux heures en été par rapport à l'heure UTC.

VAC : *Visual Approach and landing Chart* ; Carte d'approche et d'atterrissage à vue.

VFR : *Visual Flight Rules* ; Règles de vol à vue.

VHF : *Very High Frequency* ; Très haute fréquence (30 à 300 Mhz)

VI : voir IAS

VMC : *Visual Meteorological flight Condition* ; Conditions météorologiques permettant le vol à vue.

VNE : *Velocity Never Exceed* ; Vitesse à ne jamais dépasser.

VS : Vitesse sol.

VSO : *Velocity Stall* ; Vitesse de décrochage en configuration atterrissage.

VS1 : Vitesse de décrochage en configuration lisse.

WINTEMP : Cartes de vents et de températures prévus en altitude.

ZP : Altitude pression.

Conversions

1 ft = 0.305m

1 kt = 1,852km/h

1 m/s = 200ft/mn

Echelles

- Carte au million : 1 cm sur la carte représente 10 km sur le terrain
- Carte au 500 000^{ème} : 1 cm sur la carte représente 5 km sur le terrain.
- Carte au 250 000^{ème} : 1 cm sur la carte représente 2,5 km sur le terrain.



en cm

Fréquence de détresse 121.5 MHz



L'émission d'un message de détresse ou l'affichage du code transpondeur 7700 déclenche les opérations de secours

Appel d'urgence universel : 112



Ce numéro fonctionne depuis un portable ou un fixe, quel que soit le pays où vous vous trouvez en Europe

Que faire en cas d'accident ou d'incident ?

- Au sol, rester proche de l'épave (sauf cas de feu)
- Être conscient du temps de réaction des secours
- Positionner une éventuelle balise verticalement si vous pouvez l'extraire de son logement, forcer son émission en manuel (avant le crash)
- Si l'épave est recouverte de neige, la déneiger
- Faire un feu (thermie pour la recherche, visibilité, fumée)

Signaux recherche et sauvetage

Codes visuels sol-air à l'usage des survivants

| signal | signification |
|------------|--|
| V | Demandons assistance |
| X | Demandons assistance médicale |
| N | Non ou réponse négative |
| Y | Oui ou réponse affirmative |
| → (flèche) | Nous nous dirigeons dans cette direction |