

Bonjour amis ulmistes

Au moment où nous pensons tous à nous remettre aux commandes du Nynja, il n'est peut-être pas inutile de procéder à une piqûre de rappel concernant la sécurité :

1- D'abord, vous devez avoir pris votre cotisation au club et souscrit votre licence assurance auprès de la FFPLUM. Seuls les pilotes figurant sur la liste éditée régulièrement par A. DUPONT peuvent utiliser le Nynja. Elle est systématiquement envoyée aux pilotes licenciés à chaque changement. Consultez-la.

2- Lors de la visite pré-vol, pensez à faire le devis de masse, et **ne dépassez pas la charge maximum admise**, quitte à vidanger une partie du carburant.

3- Laissez le moteur chauffer conformément aux indications de la check list.

4. Remontez en bout de piste pour décoller (lorsque vous mettez les gaz, la partie de piste qui est derrière vous ne sert à rien) ; en cas de panne au décollage, vous aurez une marge de manœuvre plus grande.

5- Vent de travers : l'appareil est limité à 30 km/h de vent de travers. En cas de besoin, utilisez les pistes 13/31.

Ne volez pas si vous ne vous sentez pas à l'aise dans des conditions de vent de travers significatif. Demandez alors à un instructeur pour refaire un vol en double: ce n'est pas dégradant ! Au contraire, c'est une preuve de lucidité.

6- Si vous survolez une zone inhospitalière, prenez un peu de hauteur afin d'avoir suffisamment « d'eau sous la quille », ce qui vous sera bien utile en cas de panne moteur. N'oubliez pas que dans ce cas, la finesse du Nynja tombe à 9 (soit une distance horizontale maxi de 9km pour une chute de 1km, sans vent et sans mouvement vertical de la masse d'air, ce qui se rencontre rarement dans la réalité). Ainsi, au dessus de la forêt de Crécy (5 km dans sa plus petite dimension) il est imprudent de voler à moins de 500m (env. 1500 ft), et 700 ou 800 m (2400 ft) est un choix plus raisonnable. Idem autour d'Amiens et des zones parcourues par les lignes à haute tension. Et attention à la traversée de la Baie de Somme ! La règlementation impose une hauteur de survol mini de 800 ft ; avec cette hauteur en milieu de baie, vous ne rejoindrez pas une zoneposable ; soyez-en conscient.

7- Lorsque vous vous éloignez du terrain, pourquoi ne pas vous entraîner de temps en temps au repérage des champs « vachables »? C'est un excellent exercice qui deviendra très vite un automatisme qui, un jour, s'avèrera peut-être bien utile.

Utilisez la méthode VERDO (*) des vélivoles pour identifier un terrain utilisable.

8- Panne moteur : on adopte la vitesse de finesse maximum (95 km/h) **et on la tient** ! Toute autre vitesse, plus faible ou plus élevée, vous pénalisera. On ne sort les volets que lorsqu'on est sûr d'atteindre la zone d'atterrissage.

Il est bon de s'entraîner régulièrement à cette procédure. Daniel Tellier et moi-même sommes à votre disposition pour cela.

9- Prise de terrain : le circuit habituel des ULM se situe **à l'intérieur du circuit avion**, à 700 ft QFE. Respectez-le ! Et attention aux planeurs ! Ils ont la priorité.

10. Radio : respectez strictement les points de report (ne vous annoncez pas en Vent arrière alors que vous êtes sur le point de virer en base) et la structure des messages (qui j'appelle, qui je suis, où je suis, mes intentions) ; ne coupez-pas la parole à un pilote qui est en train d'émettre ; préparez votre message avant d'atteindre le point de report afin d'être prêt au bon endroit ; parlez clairement et lentement.

Et n'oubliez pas que le pilotage (vitesse, symétrie, trajectoire, sécurité) est toujours prioritaire sur le message radio. D'où l'importance d'anticiper.

Et bons vols !
JPL

(*) VERDO (formule mnémotechnique pour retenir les principaux critères d'identification d'une zone « vachable ») :

V Vent : zone orientée dans le vent, ou avec un vent de travers dans des limites acceptables (une fumée au sol peut vous renseigner, sinon essayez de vous rappeler le vent au décollage)

E Etat de surface : labour, culture basse ou haute ? Privilégier les cultures basses récentes (le terrain a été roulé, donc il est plus dur), les champs qui viennent d'être moissonnés ou fauchés ; si il y a des sillons, se poser dans le sens de ceux-ci. Attention aux zones humides, marécageuses, fraîchement labourées (sol meuble)

R Relief : zone montante ou descendante : privilégier le sens de la montée même si vous avez le vent dans le dos. Champs inclinés vers la gauche ou la droite : à éviter absolument : la casse est assurée !

D Dimensions : longueur et largeur de la zone suffisantes ? Inutile de chercher une zone de 1000 m ; il y en a peu, et vous n'avez pas besoin d'une telle longueur pour atterrir.

O Obstacles : c'est un point particulièrement délicat : y a-t-il des obstacles sur la zone (ballots de paille, tracteur, animaux, clôture qui sépare un pré en deux, ligne HT qui traverse...) mais aussi à proximité, sur la trajectoire de la finale (ligne électrique, arbres, construction...).