

# Sagesse hivernale

## Prenez un instant ;

L'hiver nous amène ses changements soudains de météo avec ses fronts qui changent rapidement, ses vents violents en rafales, ses précipitations pluvieuses, neigeuses et le verglas.

Il faut plus que jamais exercer votre jugement, prendre des précautions et veiller à ce que votre appareil soit toujours en bon état.

- Rappelez-vous que le vol en ULM est une activité de loisir, si vous avez un impératif de déplacement, ne choisissez pas votre ULM c'est valable toute l'année, et encore plus pendant la saison hivernale.

Tout le monde connaît déjà ces conseils d'ordre général, mais venons-en aux détails :

## L'entretien en hiver

- Respectez les consignes du constructeur au sujet de la préparation pour l'hiver.
- Utilisez les dispositifs de protection recommandés.
- Vérifiez l'état de toutes les canalisations souples et de tous les joints. Ils ne doivent présenter aucun signe de crique, de durcissement ou de gonflement. Resserrez les colliers et les raccords.
- Réglez les câbles de commande pour tenir compte de la contraction due au froid.
- Vérifier l'intérieur des carénages de roues pour vérifier l'absence d'accumulation de boue qui pourrait geler et bloquer les roues et les freins
- Vérifiez que le système de chauffage si l'ULM en est doté ne présente pas de fuites (monoxyde de carbone). Utilisez un détecteur de monoxyde de carbone.
- Si l'appareil est stationné à l'extérieur, protégez le tube Pitot au moyen d'une housse et le moteur et les ailes au moyen de bâches.
- Faites le plein complet dès l'atterrissage afin de réduire la condensation sur les parois du réservoir et en conséquence l'apparition d'eau dans l'essence ; Mais cela suppose que vous utilisiez votre ULM régulièrement pour consommer l'essence et éviter les phénomènes de vieillissement des carburants sans plomb.
- Gardez la batterie chargée ou enlevez-la si l'appareil est stationné dehors ou de manière prolongée dans un hangar non chauffé (si vous équipez votre ULM d'une radiobalise de repérage d'urgence (ELT), prenez les mêmes précautions pour la batterie: elle doit pouvoir fonctionner convenablement en cas d'urgence.)

## Les dangers en hiver

- L'hiver n'est pas à vrai dire dangereux, mais les problèmes sont différents et les erreurs pardonnent moins.
- Faites un dossier météo complet : metar / taf des stations météo sur le trajet ou proches du trajet
- Planifiez soigneusement votre vol. Prévoyez des terrains de dégagement. N'oubliez pas que la nuit tombe vite car les jours sont plus courts.
- Emportez une réserve de carburant de façon à pouvoir vous dérouter en toute sécurité.
- Laissez une information à une personne du club ou notez sur un support de votre choix le trajet que vous avez planifié ; cela permettra de mieux vous localiser en cas de problème.
- Habillez-vous pour le temps qu'il fait dehors (vous pourriez avoir une panne de chauffage ou être obligé de faire un atterrissage forcé).
- Surveillez les signes avant-coureurs du temps qu'il fait devant vous : nuages, horizon invisible, variations du vent et de la température,.
- L'ouest de la France n'est pas une région où la neige tombe fréquemment ; sachez reconnaître le phénomène de voile blanc, plus particulièrement si vous effectuez un vol au-dessus d'une étendue d'eau ou d'un terrain recouvert de neige, sans aucun point de repère. Lorsqu'un terrain est recouvert de neige et que le ciel est couvert, la ligne d'horizon a tendance à disparaître, le pilote est désorienté et perd la perception des hauteurs. Anticipez pour éviter de vous faire piéger.
- Faites attention au givrage du carburateur quand la température est voisine du point de rosée.
- Si vous êtes équipé d'une Airbox, réglez la T° dans l'airbox pendant le vol. Sur les 912 avec filtre à air à l'arrière du moteur le givrage est rare mais il peut intervenir, notamment au sol. Soyez également attentif lors d'une approche longue en descente à faible régime.
- Fixez-vous des limites raisonnables et respectez-les, autrement vous pourriez être tenté d'essayer de passer quand même.
- Tenez compte de la visibilité horizontale notamment à l'atterrissage: si le vent le permet, changez de QFU pour éviter un atterrissage avec le soleil dans les yeux (en hiver le soleil reste bas sur l'horizon)

## Vérifications avant vol supplémentaires

- Purgez assez de carburant pour vérifier qu'il n'y a pas d'impuretés/eau (si le carburant ne coule pas bien, c'est un signe que la canalisation ou la cuve est givrée.)
- Vérifiez que le tube Pitot, les admissions d'air de chauffage, les mises à l'air libre de carburant ne sont pas givrées.
- Vérifiez qu'il ne reste pas de boue gelée sur le train d'atterrissage.
- Si l'appareil a séjourné dehors, vérifiez que la glace, la neige et le givre ont été complètement enlevés des plans et des commandes de vol (il suffit d'un tout petit peu de givre pour compromettre la portance.)

- Ayez une veste chaude et une couverture de survie dans l'appareil.

## **Le monoxyde de carbone**

Ne comptez pas sur la présence de vapeurs pour vous prévenir que votre système de chauffage émet du monoxyde de carbone. Voici certains des symptômes : torpeur, sensation de chaleur, barre sur le front et migraines, bourdonnements d'oreilles et affaiblissement de la vue. Si vous éprouvez l'un de ces symptômes, fermez le chauffage de cabine et faites entrer de l'air frais. Atterrissez le plus tôt possible.

Installez un détecteur de monoxyde de carbone, Pour moins de 10€ il pourrait vous sauver la vie ! Et notez la date de mise en service pour le remplacer avant 12 mois

Bons vols !!

Bernard MASSON

Pôle Sécurité du Comité Régional FFPLUM Pays de la Loire