

2009

Mission de sensibilisation

L'IASA souhaite produire avec la participation des pratiquants de l'aviation générale et du monde associatif un matériel de sensibilisation aux risques instructif, agréable et évolutif. S'il est largement adopté, nous tenterons de l'utiliser pour alléger le poids du règlement sur nos activités aéronautiques.

Comment ?

La typologie des accidents est connue!

Nous avons listé 33 sujets de nature à améliorer la sécurité. Bien sûr cette liste n'est pas exhaustive, c'est un début pour peut être réussir à améliorer nos pratiques, leur niveau de sécurité et les pro-mou-voir.

Les pratiquants, les fédérations et les associations ont tous la préoccupation de la sécurité.

Mais leurs activités se distinguent, les uns volent à voile, ou librement, les autres sont ultra légers ou plus motorisés, quand ils ne sont pas plus légers que l'air. Air que tous partagent et qui les réunit. Parmi tous ces pilotes, il y a les instructeurs qui ont la mission de les former et de maintenir leurs compétences.

L'IASA ne sera rien sans la participation active des pratiquants et l'adhésion des instructeurs.

Nous souhaitons que vous choisissiez parmi les 33 sujets que nous vous soumettons celui ou ceux pour lesquels vous aimeriez être référent (*vous pouvez être plusieurs sur un sujet, il y aura alors un référent principal*). Votre mission sera de le développer, de faire l'analyse des risques relative au sujet, de proposer des défenses pour que les menaces ne se réalisent pas. Ce travail permettra la rédaction pour chaque sujet d'un document de synthèse. Votre mission sera aussi de répondre aux questions qui pourront être posées par e-mail sujet@iasa-france.com et qui vous seront retransmises pour constituer des FAQs* par sujet.

Ce travail sera synthétisé dans un scénario. Les scénarios serviront à la production de séquences vidéo de sensibilisation qui seront diffusées par internet pour toucher le plus grand nombre. Les séquences complètes seront regroupées sur DVD, pour les correspondants sécurité et les instructeurs pour toucher plus directement les pilotes sur le terrain.

Votre mission sera aussi d'être attentif aux événements de sécurité, pour compléter notre travail ou le faire évoluer.

Si notre matériel est beaucoup consulté, utile aux instructeurs, si les associations intègrent dans leurs organisations les défenses que nous aurons développées, cela devrait faciliter et peut être même permettre leur approbation, lorsqu'elle est requise.

Si nous réussissons à placer nos activités dans une perspective d'amélioration continue de nos pratiques aéronautiques, nous garantirons ensemble le développement de nos activités et le maintien de nos libertés.

L'IASA, à votre service.

*FAQs: Frequently Asked Questions

33 sujets

- I. Le risque lié aux hélices
- II. Le second régime de vol au décollage
- III. La visite prévol
- IV. Se positionner dans un circuit de piste
- V. Le montage de l'aile d'un ULM pendulaire
- VI. Le virage engagé
- VII. Le plan d'approche
- VIII. Le second régime en approche
- IX. Le pilote de loisir, les Zones Réglementées et l'aviation commerciale
- X. Les conditions hivernales
- XI. L'atterrissage, son interruption et la remise de gaz
- XII. Apprendre à regarder dehors, l'anti-abordage
- XIII. Front froid, front chaud
- XIV. Le devis de masse et de centrage
- XV. Le vent de travers
- XVI. Réagir face aux imprévus météorologiques
- XVII. Les limites de votre machine, pour quoi a-t-elle été conçue?
- XVIII. L'arrivée des beaux jours (*Voilà l'printemps!*)
- XIX. L'interruption volontaire du vol
- XX. La fatigue
- XXI. Se préparer à l'utilisation d'un ULM performant
- XXII. L'utilisation des moyens modernes de navigation
- XXIII. Le vol aux instruments, du dimanche ... (*Comment l'expertise d'un pilote expérimenté risque de lui faire réduire les marges de sécurité*)
- XXIV. Gérer l'augmentation de la charge de travail (un havre de paix disponible, tout prêt, avant de se lancer. Comment temporiser)
- XXV. Préparer son vol (*Les bonnes questions*)
- XXVI. La première fois (pour que ce ne soit pas la dernière)
- XXVII. Se faire assister par le service du contrôle aérien
- XXVIII. Passer un relief, l'aérologie liée au relief
- XXIX. Les risques spécifiques liés à l'environnement
- XXX. La prise de décision du pilote (*série de modules*)
- XXXI. Lire la carte de navigation à vue 1/500 000
- XXXII. Le pilote et le carburant
- XXXIII. Introduction au FH CRM SGS