



Témoignage provenant du REC, qui permet de mettre à la disposition de tous, l'expérience acquise par chacun.

Largage manqué

Le déploiement prématuré du parachute à l'intérieur de l'avion de largage a provoqué plusieurs accidents, parfois mortels.

La cause est généralement une interaction entre le dispositif d'ouverture de la voile et la bordure de l'issue de saut. Un geste inopportun, une maladresse, une erreur, peuvent en être à l'origine. Un pilote nous informe qu'un événement analogue s'est produit lors du largage d'un parachutiste à partir d'un ULM pendulaire.

Note : caractéristiques du "hand-deploy"

- extracteur souple situé dans une pochette au fond du sac du parachute
- actionné par un embout de saisie (dimension d'une balle de ping-pong) plus ou moins saillant
- permet, grâce à l'effet du vent, l'ouverture du sac et l'extension du parachute

Je surveille, je lui fais signe qu'il peut sauter. Furtivement, je distingue le "hand-deploy" au-dessus de sa tête au moment où il sort du siège. Le sac ne tarde pas à s'ouvrir et le vent entraîne le parachute dans l'hélice et dans la roue gauche. Je demande au parachutiste de se rasseoir et de tenter de rassembler son parachute.

Le "hand-deploy" reste cependant enroulé autour de la roue. J'atterris sans moteur. Je constate au sol qu'une pale de l'hélice est cassée. Une visite de sécurité s'impose pour le parachute.

Quitter le siège en tenant en main l'embout de saisie ne semble ni réaliste ni souhaitable (risque de déséquilibre ou de déclenchement intempestif).

Les causes premières deviennent souvent évidentes après l'incident (ou l'accident)

Sur cet ULM, le siège est immobilisé entre des tubes métalliques. Il est fort probable que l'embout de saisie du "hand-deploy" ait résisté au contact d'un de ces tubes. Nous n'avons pas effectué au sol, avant le départ, de répétition de sortie.

Il y a une dizaine d'années, j'ai dû démontrer que j'étais simplement capable de larguer des parachutistes afin d'obtenir les titres réglementaires pour exercer cette activité.



Deux parachutistes devaient sauter chacun deux fois. Ces personnes avaient déjà sauté à partir d'un ULM pendulaire.

Le premier embarque. Nous montons vers 1 500 mètres d'altitude et nous nous plaçons sur l'axe de saut. En arrêtant le moteur, je lui fais signe de se préparer, puis, sans



Suite à un récent accident au cours duquel un parachutiste est passé à travers l'hélice d'un pendulaire, la méthode actuellement recommandée est en cours de réévaluation en collaboration avec la Fédération Française de Parapente. **Le prochain ULM Info reviendra dessus.**

En attendant, rappelons le cadre réglementaire dans lequel les sauts d'ULM doivent être effectués : **attention, il s'agit ici de la loi, et non de recommandations.**

➔ **Les occupants**

- le pilote doit être titulaire de la DNC "largage de parachutiste", et doit avoir déposé un Manuel d'Activités Particulières.
- le pilote doit être équipé d'un parachute si l'appareil n'en est pas pourvu (sauf paramoteurs)
- le parachutiste doit être titulaire du brevet C, et sa licence à jour
- le parachutiste doit être équipé d'un parachute de type "tout dans le dos"

Pour terminer sur un conseil utile, si vous trouvez un centre de formation qui vous délivre une DNC largage sans que vous n'ayez effectivement largué au moins une fois, passez votre chemin.

➔ **Généralités**

- demande d'autorisation de parachutage
- accord du gestionnaire de la plate-forme
- si le saut est effectué ailleurs que sur une zone réservée au parachutage, il faut obtenir la publication d'un NOTAM auprès du district
- hauteur d'ouverture minimale : 850 m
- vent maximum au sol : 11 m / s

➔ **l'ULM**

- doit être à jour de ses papiers, la carte jaune devant porter mention de l'option "parachutage"
- doit être équipé des éventuelles options spécifiques "largage" prévues par le constructeur
- doit être équipé d'un parachute si le pilote n'en est pas pourvu (sauf paramoteurs)

Pierre-Jean Le Camus

