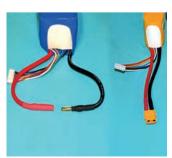
# Histoires vécues et exemples à ne pas suivre...

Il m'est souvent remonté, de la part d'un certain nombre d'aéromodélistes, des pratiques parfois critiquables mettant en cause directement la sécurité. Je tiens ici à les remercier et à les encourager à continuer cette démarche. Cependant, il n'est pas question pour moi ici de désigner les lieux visés et encore moins les personnes ou les associations concernées. Ainsi. i'espère que la mise en lumière de ces quelques exemples permettra de changer les mauvaises habitudes, afin d'améliorer la sécurité de tous.

#### Histoire de prises

Dans le dernier Aéromodèles, j'abordais la connectique et j'introduisais cette rubrique par la phrase "Lorsqu'il y a une possibilité d'erreur dans la connectique d'une installation électrique, risquant de provoquer inversion de polarité ou court-circuit, soyons certain, malgré toute notre vigilance, que tôt au tard nous ferons cette erreur !". Cette petite réflexion s'est trouvée parfaitement confirmée sur un terrain, lorsqu'un aéromodéliste est arrivé avec une main noircie et un doigt blessé. Il a expliqué qu'il avait relié par inadvertance le "plus" et le "moins" sur une batterie LiPo 12S de 5000 mAh, ce qui dans le cas présent n'était pas un geste anodin. La raison essentielle à cette erreur est que le modèle de connecteurs utilisés permettait de provoquer le court-circuit. Heureusement pour notre aéromodéliste, le court-circuit avait fait fondre la soudure d'une des douilles, ce qui a arrêté le processus pouvant conduire à l'explosion de la batterie. Il est certain que si la batterie avait explosé, ses blessures auraient été beaucoup plus graves et que tout cela se serait nécessairement terminé à l'hôpital! Après avoir soigné son doigt, ses amis aéromodélistes sur place n'ont pas manqué de lui rappeler qu'il existait des prises adaptées qui lui auraient évité tous ces désagréments. C.O.F.D.



Avec un pack câblé comme ici à gauche, la question n'est pas de savoir si vous ferez un jour la bêtise de brancher le plus sur le moins... mais juste de savoir quand!



Ce photographe voulait un bel angle de vue... Surpris par le modèle lui venant presque dessus, il a fait un pas de trop en arrière et... Les buis ont heureusement amorti et arrêté la chute dans la falaise.



lci, c'est le lanceur qui, très appliqué sur l'impulsion à donner, n'a plus la place de s'arrêter... Le PSS s'envole, le lanceur va direct à la "gaufre"...

### Histoire de pente

Le vol de pente est une activité très prisée, particulièrement l'été. Mais elle peut présenter quelques risques pour l'aéromodéliste peu habitué, voire distrait. Ainsi, il peut se déplacer tout en pilotant et, sans s'en rendre compte, se rapprocher du précipice et chuter. Cela peut faire sourire, mais c'est arrivé récemment et fort heureusement sans conséquence grave pour l'apprenti alpiniste! Si une telle mésaventure vous est déjà arrivée, n'hésitez pas à nous la faire connaître pour qu'elle serve d'exemple à tous. Alors, au moins à vos débuts en vol de pente, prenez vos marques et reculez-vous à quelques mètres du bord de la pente, surtout si celle-ci est mal pavée! C'est également vrai pour le lanceur qui peut être emporté par son élan plus loin que prévu, et pour les amis photographes qui pour trouver l'angle de prise de vue le plus spectaculaire approchent souvent trop le bord de la pente...

#### Histoire de transport

Souvent, nous chargeons notre voiture ou notre break sans trop faire attention à l'arrimage de nos modèles. Pensons qu'en cas de freinage d'urgence, voire de collision, nous prenons le risque de prendre notre matériel derrière la tête. Outre le fait de se blesser, nous avons également toutes les chances de détériorer nos modèles, voire de provoquer un accident.



Gardez à l'esprit que tout votre matériel devient autant de projectiles qui vous fonceront droit derrière la tête en cas d'arrêt brutal...



Dans l'excitation du pilotage en immersion, les pilotes peuvent vite oublier les zones à ne pas survoler... Le règlement impose la présence d'un observateur pour les avertir. (Photo montage pour illustrer l'article, les personnes visibles ici ne sont nullement en cause !)

#### Histoire d'immersion

Le vol en immersion est une pratique qui connaît un engouement certain au sein de nos clubs. Ainsi, il m'a été rapporté le cas de 3 pilotes confortablement assis sur des chaises et faisant évoluer sous lunettes vidéo de petites ailes volantes. Si sur le plan technique et du pilotage, tout était parfaitement dominé, il n'en était pas de même sur le plan de la sécurité. En effet, les pilotes donnaient l'impression qu'ils étaient dans un autre monde et oubliaient totalement la réalité des choses qui les entouraient. Ainsi, ils faisaient en patrouille des hippodromes parfaitement dominés, mais dont les trajectoires passaient régulièrement au-dessus d'eux et se poursuivaient sur les parkings des voitures et des modèles, tout cela à environ 5 mètres de hauteur! Outre le fait que les pilotes mettaient directement en cause leur propre sécurité, ils compromettaient aussi celle des personnes sur place et celle des véhicules garés. Il est rappelé que, pour le vol en immersion, il est obligatoire d'avoir un observateur qui recadre les pilotes avant qu'un incident ne survienne (voir Art. 3 de l'arrêté Conception du 17 décembre 2015).

#### Histoire de plein

Lorsque vous faites le plein d'un modèle équipé d'un moteur à essence, vous devez impérative-



ment demander aux spectateurs qui ont une cigarette à la main de s'éloigner. Prenez alors le temps de leur expliquer pourquoi il y a danger et peut-être les intéresserez-vous à notre passion.

#### Histoire de chiffon

Lorsque vous démarrez votre moteur et pour ne pas salir votre pantalon, vous mettez un chiffon au sol pour poser votre genou. Ce qui devient très inquiétant, c'est lorsque le moteur démarre : l'hélice risque alors d'aspirer le chiffon. Là, il peut se passer n'importe quoi et, en particulier, cela peut entraîner la rupture de l'hélice avec toutes les conséquences que l'on peut facilement imaginer. Ce qu'il faut faire, c'est plutôt utiliser un petit morceau de moquette ou de tapis au lieu d'un chiffon. Mais ceci ne doit pas pour autant vous empêcher, sitôt le moteur démarré, d'éloigner la protection que vous avez mise en place. On ne sait jamais!

#### Histoire de contrôleur



Un chiffon, rien de tel pour poser confortablement le genou à terre... Et pour qu'il soit aspiré par l'hélice dès que vous vous relevez... Le geste instinctif pour le rattraper peut conduire à l'accident.

C'est un grand classique: la programmation du contrôleur. Par exemple, juste avant d'aller sur le terrain, vous constatez que le frein moteur n'est pas en place. C'est une opération a priori simple (quoique) et vous souhaitez rapidement régler cette petite affaire. Bien sûr, comme vous êtes pressé, vous ne prenez pas la peine de fixer correctement le fuselage sur votre établi pendant la phase de programmation, ni d'ailleurs de démonter l'hélice. Pour que l'histoire soit complète. évidemment le moteur doit démarrer, sinon cela ne serait pas drôle! Alors, si l'hélice n'a pas été retirée, le fuselage gicle dans l'atelier détruisant au passage tout ce qui est sur sa trajectoire. Dans ces conditions, très vraisemblablement, vous devrez remettre à plus tard votre séance de vol. Mais, il peut y avoir des conséquences encore beaucoup plus graves, à savoir des blessures pour vous. Donc, faites très attention à toutes ces opérations de programmation d'un contrôleur qui peuvent souvent être très longues, voire dangereuses. D'autant que les fabricants s'ingénient souvent à faire évoluer dans le temps leurs logiciels, de telle manière que vous devez vous replonger impérativement dans la notice.

## Histoire de contrôle avant vol

Lorsque vous faites le contrôle avant vol de votre modèle et que vous constatez qu'il y a quelque chose qui cloche, par exemple un servo qui ne revient pas systématiquement au neutre, un conseil : ne volez pas. En effet, vous pouvez être certain que cela ne s'arrangera pas en vol et qu'un crash vous guette. En effet ne comptez pas sur la chance car, en aéromodélisme, faire l'impasse sur un problème se retourne souvent contre vous.



Cette fois, ce ne sont que de vieux magazines qui ont fait les frais de l'empressement à reprogrammer le contrôleur. La prochaine fois, vous démonterez l'hélice et entraverez le modèle!

#### Histoire de "Fail-Safe"

Sur un terrain, un aéromodéliste vient de faire un vol avec son avion électrique en mousse. Une fois le modèle posé, il le ramène



lci, la voie 1 correspond aux gaz, et le fail-safe est programmé à -100 %, c'est-à-dire gaz coupés. Une précaution indispensable!

dans le parc avion et se met à discuter de son vol avec les modélistes présents. Comme il a sa radio en bandoulière, machinalement et toujours en discutant, il l'éteint. Immédiatement, le moteur de son avion, dont l'accu n'a pas été débranché, se met en route et le modèle part tout droit pour finir sa course au milieu du champ d'en face. Heureusement, personne n'est touché et l'avion s'en sort avec quelques morceaux de mousse à recoller. Pourtant, notre aéromodéliste sait qu'il faut toujours éteindre l'avion ou débrancher son accu avant d'éteindre l'émetteur. Mais dans le feu de l'action, il a occulté cette règle basique de sécurité. Alors comment éviter que cela ne se reproduise? Tout simplement en programmant sur son récepteur et sur son émetteur la fonction "Fail-Safe". Ainsi, dans le mode "Fail-Safe", la fonction des gaz doit être réglée sur "arrêt", c'est-à-dire manche en bas. Si de plus, vous utilisez une voie qui vous sert de coupure des gaz par un interrupteur, cette voie doit également être programmée sur "coupure" dans le mode "Fail-Safe". Ainsi, en cas de perte de portée ou de coupure de l'émetteur, vous avez l'assurance que le moteur restera à l'arrêt.

Le réglage du "Fail-Safe" est indispensable pour éviter tout accident sur les modèles électriques de types avions, planeurs, hélicos et multirotors. Alors vérifiez bien vos configurations "Fail-Safe" et testez le comportement de votre modèle en cas de coupure de l'émetteur, cela pourra vous éviter un éventuel accident

Bons vols à tous en toute sécurité.

Jean Rousseau