



## Compte rendu du forum réglementation et sécurité

Comité régional ULM Bourgogne  
de la FFPLUM

**Dimanche 15 Février 2009** de 9h30 à 12h30  
à Pouilly en Auxois (21)

*Ce sont 42 personnes (18 clubs) qui ont participé cette année à ce forum sécurité*

Le Président du Comité régional ulm Bourgogne, Jacky ROBIN, a ouvert ce forum en remerciant tous les pilotes pour leur présence et les conférenciers de la matinée M. Grossmann, Directeur de la circulation aérienne sur l'aéroport de Dôle-Tavaux, M. SIMON de la délégation territoriale de l'aviation civile, M. Bernard GUITTAT, correspondant Sécurité, M. le Capitaine ROGEON, Police de l'air, des frontières et des chemins de fer et Mme Odile RABLAT, chargée de la communication au CRB.

### Usage de la radio dans son environnement (M. Grossmann)

*Avertissement : il s'agit ici de rendre compte de manière synthétique des propos du conférencier qui ne constituaient pas un cours sur la phraséologie et la réglementation mais voulaient mettre en relief quelques informations essentielles. Ont également été intégrées les réponses aux questions posées par les participants à la suite de la conférence. En conséquence, les pilotes non compétents en la matière sont invités à se référer aux manuels et aux textes réglementaires traitant de la radiophonie.*

M GROSSMANN a tout d'abord indiqué que la radio ne restreint pas la liberté mais favorise la sécurité. A la radio, il ne faut pas trop en dire mais l'essentiel (être précis et bref) ; il convient donc de préparer son message avant de le diffuser.

L'utilisation de la radio ouvre l'accès à des aérodromes et « libère le pilotage » en fournissant des informations sur le trafic. Sur les terrains contrôlés le pilote doit obligatoirement annoncer son indicatif radio (F-J\*\*\*) et non l'immatriculation de l'appareil. Il faut avoir consulté la carte VAC<sup>1</sup> (avoir également avec soi les cartes VAC des terrains alentours si besoin). Le circuit de piste indiqué sur ces cartes est obligatoire.

Lors de l'arrivée sur un terrain contrôlé, il est utile d'écouter la radio pour avoir un aperçu du trafic avant le premier contact. Au 1<sup>ère</sup> contact radio<sup>2</sup>, annoncer le nom de l'aérodrome en clair suivi de l'identification de la radio (F-J\*\*\*) + le type de machine (ulm multiaxe par exemple) + sa provenance et sa destination + sa position (la distance de l'aérodrome, la direction, l'altitude ou la hauteur), et l'intention (pour un complet, pour une transition, etc.). Ensuite le contrôleur demande de le recontacter à un point de report fixé par lui. Il faudra alors suivre ses instructions. Ne pas oublier de collationner (répéter) les informations essentielles pour que le contrôleur puisse s'assurer que le message est bien compris.

<sup>1</sup> Un lien direct pour accéder à ces cartes est proposé sur la page d'accueil du site Internet du Comité régional de Bourgogne (<http://www.ulm-bourgogne.fr>)

<sup>2</sup> Pour être plus précis, lors du 1<sup>er</sup> contact il faut annoncer : *Pour + le nom de l'AD + F-J\*\*\* + Bonjour !* puis lorsque que le contrôleur a répondu, compléter son message après avoir redit : *Pour + le nom de l'AD + \*\* (deux dernières lettres de l'identification de la radio), 5 mn des installations, etc.*

S'il s'agit d'une station AFIS, l'agent AFIS fournit seulement les informations sur la circulation + QNH, pression, piste (gazon, dur, L ou R) et QFU en service, vent, point de rosée, éventuel trafic en cours, oiseaux sur les pistes... L'ulm n'a pas attendre autre chose que des informations, il informe de ses intentions et fait ce qu'il a dit (auto-information).

Sur un terrain non contrôlé (123.5) lors du 1<sup>er</sup> contact fournir les mêmes informations que pour un terrain contrôlé ; le 2<sup>ème</sup> contact a lieu en général à la verticale du terrain et le 3<sup>ème</sup> contact au minimum en finale.

**Pour chaque contact, prendre soin d'appuyer sur le contacteur avant de parler afin que le début du message soit audible (certains préconisent d'indiquer 2 fois le nom de l'AD).**

M GROSSMANN invite les pilotes débutants (ou hésitants) dans l'utilisation de la radio à venir en vol sur le terrain de Dole –Tavaux en indiquant lors du 1<sup>er</sup> contact qu'ils viennent pour un entraînement radio, après avoir pris contact avec la tour par téléphone pour avertir et demander la possibilité (tél. de la tour 03.84.71.98.98). Plusieurs tours de piste pourront être faits.

La question de la validité des radios ICOM ICA3E (remplacées par de nouvelles radios depuis peu) a été posée par plusieurs participants : la réponse est qu'elles sont toujours utilisables dans le cadre réglementaire habituel (LSA), mais ne sont plus en vente.

### **Jean Louis SIMON (DTAC)**

En préambule, Jean-Louis SIMON a indiqué que sa charge de travail actuelle le contraint à retarder le traitement des dossiers en cours mais qu'il fait son possible pour remédier à ce désagrément.

Ensuite, en utilisant un diaporama, il a abordé la question de la Notion de masse dans la mesure où il semblerait que des appareils ne soient pas en règle. Au regard de la technicité du sujet, nous renvoyons vers le diaporama utilisé qui sera disponible sur le site du CRB.

Accidents et incidents : M SIMON invite chacun à déclarer même les incidents (à la DTAC, PAF, gendarmerie...). Il n'y a pas de poursuite en cas de déclaration d'incident alors que des poursuites pénales par la gendarmerie sont possibles dans le cas contraire. Ces déclarations permettent à la DTAC d'améliorer la sécurité (enquête possible mais non obligatoire). La marge entre l'incident et l'accident serait selon lui ténue ce qui expliquerait les variations - inexplicables à première vue - de l'accidentologie.

Dans le monde de l'ULM tout est déclaratif mais il rappelle qu'une fausse déclaration peut entraîner des poursuites et des problèmes prévisibles avec les assurances ; en cas d'accident celles-ci pourront utiliser le prétexte de cette fausse déclaration pour ne pas couvrir le préjudice causé à un tiers.

Pour toutes les déclarations, vérifier que le dossier est complet, notamment les signatures, afin de faire gagner du temps à la DTAC qui pourra ainsi traiter les dossiers plus vite. Pour les clubs, il est possible et souhaitable de regrouper les dossiers pour les traiter lors d'un seul rendez-vous à la DTAC.

Concernant les modifications majeures touchant les appareils, elles sont reconnaissables par rapport à la fiche d'identification. Il existe un modèle de déclaration de modification majeure sur le site de la DGAC. Envoyer la déclaration de modification majeure à la DTAC et conserver l'original avec la carte d'identification. L'ajout d'un carénage sur pendulaire ne constitue pas une modification majeure mais rajouter un chapitre sur le manuel d'entretien.

Lors de la vente d'un ULM, barrer la carte d'identification (Carte jaune en Bourgogne Franche-Comté) mais pas la fiche d'identification. Rajouter le jour, l'heure de la vente et la signature du vendeur. Prévenir la DTAC de la vente sinon la responsabilité du vendeur pourrait être engagée en cas d'accident causé par l'acheteur.

A la question de savoir si les cartes jaunes ne pourraient pas être plus petites pour en faciliter l'emport et sa bonne conservation (l'original étant obligatoire dès que l'on quitte le vol local), M SIMON a indiqué qu'une évolution est en cours vers un seul document pour fiche et carte d'identification.

Pour répondre à une question d'un participant, M SIMON a confirmé la possibilité de suspendre la carte d'identification d'un appareil pendant la période où il n'est pas en état de vol (modification, réparation, hivernage, etc.).

Radio : des fausses alertes ont existé faute d'avoir clos le vol. Il est donc recommandé de prévenir quelqu'un (président de club par exemple) systématiquement de vos intentions et des modifications de trajets ou des durées d'arrêt non prévues.

### **Bilan accidentologie 2008, (Bernard GUITTAT, un des correspondants Sécurité)**

Il a participé en janvier à Paris à une journée sécurité (CNFAS) avec les diverses associations et organismes aéronautiques. Nous renvoyons au diaporama PowerPoint disponible sur le site Internet du CRB pour plus d'information.

Bernard GUITTAT a lancé un appel pour qu'il y ait des personnes relais dans les clubs afin de transmettre les informations sur la sécurité.

Il a invité également chacun à se rendre sur le site de l'Institut pour l'Amélioration de la Sécurité Aérienne (IASA) ( [www.iasa-france.com](http://www.iasa-france.com) )

### **Capitaine ROGÉON : Police de l'air, des frontières et des chemins de fer**

Le capitaine ROGÉON a tout d'abord fait état de son parcours avant d'arriver à ce poste à la brigade de police aéronautique (BPA). Ancien militaire, il a été affecté à la police judiciaire avant d'arriver à la BPA à Dijon.

Pour ce qui concerne la Brigade de police aéronautique, elle est également chargée de la police aux frontières et des chemins de fer. La BPA a une mission de police classique : contrôle des aéronefs, relevés d'infraction, verbalisation. Elle a également une mission de police générale et de contrôle des plates formes. La brigade réalise aussi des vols de surveillance de la circulation routière et des missions de police judiciaire (affrètement, évasion...) auxquelles il faut ajouter des missions de renseignement, des missions de conseil (aux clubs par exemple), des missions de police administrative (constitution de dossiers de manifestation, enquête avant ouverture de plates-formes ULM...).

Mais, avant tout, c'est la prévention des accidents et la sécurité de personnes qui importe pour la brigade

Le capitaine ROGÉON a demandé à chacun de respecter la réglementation en vigueur pour éviter une sur réglementation dans l'avenir. Il indique qu'il faut se faire inscrire sur la liste des pilotes utilisateurs des plates formes ULM. Il rappelle que les hangars doivent être fermés, et qu'il ne faut pas laisser les clés et papiers sur les appareils conformément au plan vigie pirate (Nécessaire pour la sécurité).

Il a mentionné le rapport sur la sûreté des aérodromes secondaires (Rapport Jean DUSSORD) ; ce rapport permettra de revoir la « circulaire FOURNIER » relative aux aéroports principaux mais qui pouvait être utilisée par des préfets pour les aérodromes secondaires.

Pour les vols d'ULM, une équipe de 4 personnes a été arrêtée cet automne ; depuis aucun nouveau vol n'a été constaté.

**Communication** (Odile RABLAT, Comité directeur du CRB, Chargée de la communication)

Odile RABLAT a rappelé que la communication s'est développée depuis 4 ans au sein du CRB avec l'aide d'Alain ROUSSEL et de François ROUECHE (Créateur et Webmaster du site Internet du CRB)

L'objectif est de faire circuler de l'information entre l'ensemble des pilotes ULM et des clubs au niveau régional.

Le bulletin d'information « info ulm-bourgogne » était à l'origine envoyé seulement aux présidents de clubs mais la transmission aux pilotes fonctionnait plus ou moins bien ; ainsi les pilotes licenciés à la FFPLUM et non affiliés à un club ou une école de pilotage ne recevaient pas ces informations. Actuellement « info ulm-bourgogne » est adressé à tous. Le coût par numéro s'élève à 1€. Cette formule ne sera pas tenable financièrement sans avoir suffisamment d'annonceurs. Un appel aux annonceurs potentiels est donc lancé.

Concernant la traversée de Bourgogne, Odile RABLAT en a rappelé l'objectif : que tous les pilotes se côtoient, quelle que soit la classe d'ULM (paramoteurs, pendulaires, multiaxes, gyro), et puissent connaître et respecter ainsi les limites des autres classes ce qui contribue à la sécurité et évite l'exclusion des uns par les autres tel qu'il est trop souvent constaté lors des rassemblements. Cet objectif a été rempli lors des trois traversées précédentes.

Jacky ROBIN a clos ce forum en remerciant à nouveau les conférenciers pour la qualité de leurs exposés et les pilotes pour leur participation active.

Pour le Comité régional  
Patrick Guyot  
Secrétaire