



Du bon usage des bases ULM

(par Thierry COUDERC, Président de la Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

Plusieurs événements récents, qui auraient pu avoir de fâcheuses conséquences, viennent mettre en évidence plusieurs types de dysfonctionnements relatifs aux procédures appliquées sur les terrains ULM.

L'analyse de ces événements, ainsi que les questionnements adressés par les adhérents laissent à penser qu'un nombre non négligeable de pratiquants tendent à considérer les bases ULM comme si elles offraient des garanties normatives identiques à celles des aérodromes, ou au contraire que leur usage n'est soumis à aucune contrainte. Or il faut toujours garder à l'esprit leurs principales particularités :

1. Une piste ULM n'est jamais une infrastructure ouverte à la circulation aérienne publique. Sauf urgence motivée, leur accès n'est pas libre, mais soumis aux conditions librement définies par son exploitant, et souvent négociées avec les parties prenantes environnantes.
2. Il n'existe pas de normes de balisage ni de surveillance technique à appliquer pour garantir l'état de ses pistes et le respect de ses accès.
3. Contrairement à un aérodrome autour duquel des servitudes de voisinage peuvent être portées aux cadastres, une base ULM ne bénéficie pas de protection de ses abords. Par exemple aucun plan d'exposition au bruit ne peut être imposé à ses voisins. Elle peut être environnée de constructions et d'obstacles qui ne seraient en aucun cas tolérés aux abords d'un aérodrome, au moins pas sans restrictions ni conditions spécifiques publiées.
4. Aucune fréquence radio ne peut être attribuée à la coordination de son activité, MEME PAS 123,5 ; 123,45 ni 123,55. Je vous renvoie à ce sujet la lettre de sécurité de février 2016 consultable ici : http://www.ffplum.info/images/stories/DOCUMENTATION/newsletters/2016/lettre_securite_fevrier_2016.pdf
5. Les bases ULM ne peuvent pas bénéficier de la diffusion par NOTAM et Sup AIP de l'évolution des informations les concernant.

Serait-ce à dire que l'usage des bases ULM serait à réserver aux pilotes qui y sont basés ? Certes non, bien sûr. Mais cela illustre l'importance d'insister sur leurs particularités dans la formation des pilotes.

Avec BASULM, la fédération a mis en place un outil de référence pour informer les pratiquants. Mais il ne servira pas à grand-chose de les inciter à l'utiliser si les renseignements portés sur les fiches manquent de fiabilité. Or même si ce n'est pas le cas pour la majorité d'entre elles, leur contenu est parfois trop succinct, erroné ou périmé, quand il n'est pas carrément fantaisiste.

Vous trouverez ci-dessous les bonnes pratiques tout à fait pertinentes listées par Bernard Fabre qui, entre autres activités au service de l'ULM, est l'un des correspondants régionaux de sécurité de la région Languedoc-Roussillon- Midi-Pyrénées :



Dirigeants de clubs et surtout d'aéroclubs :

- Responsabiliser les instructeurs et les pilotes aux spécificités des terrains ULM.
- Faire acquérir le réflexe de :
 - consulter les fiches terrain dans la rubrique « BASULM » sur le site de la FFPLUM.
 - contacter les gestionnaires des bases ULM avant de s'y rendre.
 - regarder dehors plutôt que de se fier aveuglément à la radio.

Exploitants/gestionnaires de bases ULM :

- Rédiger et actualiser les fiches terrain avec le maximum de renseignements fiables
- Faire respecter les consignes mentionnées sur ces fiches. Mention particulière aux fréquences radio publiées et celles utilisées.
- Tenir compte du fait qu'aucune fréquence radio n'est attribuable aux bases ULM dans l'état actuel de la réglementation, y compris 123.500 Mhz (*)

Pilotes :

- Se conformer aux préconisations reçues de l'exploitant et respecter les procédures publiées, notamment celles relatives aux zones à ne pas survoler.
- Avoir à l'esprit que plusieurs classes d'ULM, aux performances très disparates, peuvent, légalement, évoluer sans radio sur les terrains ULM.
- Appliquer le concept « voir et éviter ».

Au-delà des comportements indispensables au maintien de la sécurité, l'utilisation responsable des bases ULM répond à une nécessité qui découle de leur statut. La loi ne consent pas un statut qui protège et garantisse de manière robuste en droit, la pérennité de l'activité d'une piste ULM en tant que telle. Cela condamne son exploitation à être conduite de façon consensuelle, parce que n'importe quelle situation conflictuelle, qu'elle soit limitée à ses usagers ou qu'elle implique le voisinage, met son avenir en danger.

Ainsi, pour le pilote de passage qui se propose de rendre visite à une base qu'il ne connaît pas, la moindre des choses est de commencer par se renseigner de manière précise avant d'envisager son escale. Non seulement il assurera sa sécurité, mais il sera à même de se comporter conformément aux usages locaux, afin de ne pas mettre en péril l'équilibre parfois délicat qui permet l'exploitation du tour de piste du terrain qu'il se propose de visiter.



(*) Pour l'instant, l'encombrement du réseau ne permet pas d'envisager l'attribution d'une fréquence ULM. En revanche à terme, la FFPLUM pourra espérer l'attribution d'un canal spécifique aux bases ULM grâce à l'augmentation du nombre de fréquences rendues disponibles par la généralisation de la norme 8,33 kHz.





Nos réflexions...



(par Éric GALVAGNO)

T'as une minute !!!

Nous avons souvent insisté sur la nécessité de prendre le temps de la réflexion avant d'effectuer un vol : on ne monte pas dans son ULM comme dans sa voiture !

Cela permet de se conditionner, c'est-à-dire de se mettre dans la peau d'un pilote ! C'est un gage de réussite de son vol et de la prise d'un plaisir assuré.

Eh bien, je vous propose d'en faire de même, à la fin de tout vol, car souvent l'on néglige ce moment, et une fois sa machine rangée, on repart aussitôt sans avoir pris le temps d'un bon débriefing.

En effet, il n'est pas seulement utile de débriefing mentalement son vol lorsqu'on a eu ou failli avoir un incident ou un accident, mais à chaque fois, car tous les vols apportent leur lot d'expériences intéressantes qui nous permettent de faire un état des lieux de nos forces, nos faiblesses, nos carences, nos axes d'amélioration, etc.

Ainsi, à la fin de chacun de vos vols, prenez quelques secondes pour vous remémorer ses différentes phases, ce que vous avez fait de bien, de moins bien, ce qui a pu vous surprendre, là où vous vous êtes sentis "un peu juste", etc. en quelques mots, adoptez le Débriefing Minute !!

Voici un guide afin de structurer votre réflexion :

1. Sécurité : ai-je conduit mon vol en sécurité ? Est-ce que j'ai toujours été « devant mon ULM » ?
2. Pilotage : ma course au décollage a-t-elle été maîtrisée ? Et les virages, les inclinaisons ?...
3. Procédures : mes messages radios ont-ils été suffisamment clairs et précis ? Et mon intégration dans le circuit ?...
4. Règlementation : ai-je bien toujours respecté les hauteurs de survol ? Ne suis-je pas passé dans une zone règlementée ?...
5. Améliorations : il faudra que je me ré-entraîne à faire des virages en gardant bien mon altitude, tiens et si je revoyais la phraséologie ! Il faudra, aussi, que je prépare ma nav' avec plus de rigueur la prochaine fois car à un moment je ne savais plus très bien dans quel espace je me trouvais, par contre je suis content d'avoir fait un entraînement au tour de piste lors de mon précédent vol car j'étais vraiment à l'aise pour l'intégration et l'atterrissage cette fois-ci, ...

Ces points sont les plus importants mais ne sont pas exhaustifs, et il appartiendra à chaque ulmiste d'adapter sa réflexion en la customisant.

Si vous faites cette gymnastique mentale après chacun de vos vols, vous verrez rapidement vos compétences et votre conscience de la situation s'améliorer, vous serez un pilote plus sûr et donc plus heureux !!

Ne gâchez pas la dernière minute avant de repartir du terrain !!!

Les publications de la FFPLUM sont diffusées pour informer l'ensemble des pilotes sur des points susceptibles d'affecter leur sécurité, et pour leur proposer une réflexion qui se veut pragmatique sur les moyens de l'améliorer. Compte tenu de la diversité qui caractérise la pratique de l'ULM, les informations diffusées sont strictement indicatives. Elles ne sauraient répondre de façon exhaustive à chaque situation particulière. De fait, l'attention est rappelée sur le cadre réglementaire de l'aviation ultralégère française qui est basé sur un principe déclaratif et sur la responsabilité individuelle des pratiquants, laquelle doit s'exercer sans réserve. En tant que commandants de bord, les pilotes d'ULM doivent s'assurer toujours de la navigabilité de leur machine et conduire leur vol dans le respect strict des règles de la circulation aérienne. Il revient à chaque pilote d'évaluer lui-même la manière d'adapter à son propre cas, la prise en compte des informations de sécurité qu'il reçoit.

