

LES NOUVELLES « ESPACE AÉRIEN » DU PRINTEMPS :

EUROPE :

Le dossier d'harmonisation des règles de l'air, appelé SERA (Standardised European Rules of the Air), a été un dossier majeur du début 2010 pour toutes les fédérations membres du CNFAS.

Il s'agissait de réaffirmer le besoin de préserver les règles prenant réellement en compte les activités de l'aviation légère. À titre d'exemple, pour nos activités, la dérogation concernant la hauteur minimale de survol n'apparaissait pas dans le projet. L'ensemble des remarques des fédérations a été regroupé dans un document au titre du CNFAS.

Un avis commun a ensuite été envoyé à Eurocontrol, l'organisme en charge de la structuration du « ciel unique européen », et les fédérations ont parallèlement fait parvenir leur avis via les fédérations européennes représentant les différentes activités auprès d'Europe Air Sports.

L'échéance de 2012 est vraiment très proche, on peut espérer que le monde de l'aviation légère sera entendu, et que les remarques formulées par les fédérations seront prises en compte dans leur grande majorité : cependant il faudra rester très vigilants, une fois de plus, pour défendre au mieux nos intérêts communs.

Consultation pour la création des espaces temporaires :

Lors des réunions de CCRAGALS d'automne, nos représentants avaient réaffirmé la demande de consultation formulée l'an dernier via le CNFAS auprès du directeur général de la DGAC concernant la création des espaces temporaires.

Dans le Sud-Est tout d'abord, puis le Sud-Ouest et le Nord-Est, les choses se sont mises en place progressivement, et à présent on peut penser que d'ici la fin de l'année toutes les DSAC auront effectué la démarche. Si cela demande encore plus de présence et de réactivité à

nos représentants, du fait des délais de réponse très courts, cela a déjà permis de minimiser l'impact de certains exercices sur nos activités, notamment dans le SE et le SO.

ZRT Tour de France :

Au vu des premières ébauches sur lesquelles nous avons été consultés pour les étapes pyrénéennes, on peut raisonnablement espérer que 2010 ne ressemblera en rien à 2009. Le volume des zones et les tranches horaires ont été très nettement revus à la baisse, et les contraintes devraient ainsi être beaucoup plus limitées. Il ne s'agit, pour l'heure, que de projets, mais il semble que la réunion d'automne à la DGAC, puis la relation étroite entretenue avec les services concernés aient permis un retour à un dispositif moins disproportionné.

Relations avec le SIA :

Deux réunions sont programmées dans ce premier semestre : les groupes de travail concernant les cartes aéronautiques et le guide VFR se sont rencontrés début mai ; la collaboration avec ce service se passe dans de très bonnes conditions d'écoute, hélas, Martial Duqueyroux n'a pas manqué de rappeler le contexte actuel difficile qui ne permettra pas de poursuivre le rythme annuel de production d'une nouvelle carte au 1/250 000.

Cependant, comme annoncé, la carte Strasbourg Alsace-Lorraine est parue et sera particulièrement précieuse pour tous les pratiquants évoluant dans le NE.

Fiche mémoire « espace aérien » :

Une petite fiche mémoire concernant la réglementation aérienne est en cours de finalisation et sera adressée à toutes les structures de la FFVL, à destination de tous les cadres et acteurs du vol libre, bénévoles et professionnels. Cette fiche

synthétique aura vocation à rappeler simplement les éléments essentiels concernant ce domaine et sera envoyée courant juin. Il reste au plus grand nombre une marge de progression importante et il est indispensable d'en prendre conscience.

Gap Valensole :

Comme annoncé dans le dernier numéro de Vol Passion, des échanges ont lieu actuellement avec la Défense en vue de la modification du protocole existant : d'une part il s'agit de permettre à l'aéronavale de s'entraîner dans de meilleures conditions, et d'autre part de réduire l'impact de l'activation des zones sur les activités d'aviation légère. Si certains aspects semblent pouvoir évoluer sans trop de difficultés, les modifications concernant le périmètre global, qui serait revu à la baisse, et l'identification de couloirs « de type RTBA » pour accéder à une zone d'activité principale, semblent plus complexes et nécessiteront une fois de plus un important investissement en temps.

Gérard Delacote 



TRÈS ATTENDUE,
LA CARTE AU 1/250 000 NE EST À PRÉSENT DISPONIBLE

LES SUSPENTES D'UN VOL SÛR

Ce premier jour dans les Dolomites, les conditions de cette fin septembre sont si bonnes que nous sommes tous ravis d'être dans ce lieu mythique du parapente. Une vingtaine de voiles sont déjà hautes, les cumulus joffliis, le cadre grandiose. Un vol d'anthologie va commencer en ce début d'après-midi...

Nous déjeunons rapidement et nous nous rendons au déco. Un pilote parti devant nous vers le sud doit gérer une belle fermeture au bout de quelques secondes de vol. Quelques minutes plus tard, un de nos compères expérimentés, qui nous a précédés, nous annonce du +8 intégré et un paysage qui force le respect ! Je me sens excité par de telles conditions, un peu inquiet aussi...

Nous décollons les uns après les autres, en face nord dans une belle brise régulière. Cependant, les premières minutes de vol sont assez turbulentes pour tous. Elles sont fatales pour Manuel. Il s'est écrasé en autorotation. Nous ne saurons jamais exactement pourquoi. Cependant si nous avions mieux gravé dans nos têtes les classiques conseils de sécurité, cela aurait évité ce fatal enchaînement. Manuel était un jeune pilote d'environ trois saisons, qui laisse une femme et deux enfants en bas âge.

Je vous livre donc quelques conseils, toujours bons à rappeler devant un tel accident :

- Se méfier de l'excitation que laissent espérer de belles conditions apparentes (nouveau site, belle aérologie, voiles en l'air...).
- Voler sur une machine bien adaptée à son niveau, sur du matériel connu et réglé (voire une aile plus simple en environnement inconnu).



- Savoir renoncer à un vol car peut-être au-dessus de notre expérience ou dans des conditions inadaptées.
- Apprendre à gérer les incidents de vol. Avec une certaine de vols à mon actif, je n'ai découvert que tardivement, par expérience et en discutant que les incidents de vol se produisent. Avec une voile à son niveau, suffisamment de gaz et de bons réflexes, tout rentre dans l'ordre mais la probabilité est forte qu'un de ces paramètres manque.
- Voler avec un secours et savoir s'en servir.

Si l'on cherche à préciser un peu plus les conditions qui ont conduit au drame, on peut préciser des éléments du contexte et proposer quelques conjectures :

La zone dans laquelle le pilote a rencontré l'incident de vol était une zone d'arêtes avec des faces ensoleillées et des faces à l'ombre. De plus, nous étions en début d'après-midi. Tous les pilotes présents ont pu constater de fortes turbulences avec des descendes marquées.

Retenir donc que dans des reliefs « complexes », les conditions peuvent être piégeuses.

Ainsi faire un vol sur un site inconnu, en tout début d'après-midi, sans personne pour vous conseiller clairement, peut mettre dans des situations limites, voire fatales, d'autant plus si vous volez avec un matériel encore imparfaitement maîtrisé dans toutes les situations.

Retenir aussi que l'hétérogénéité de niveau du groupe est un facteur qui contribue à pousser certains à voler dans de « mauvaises » conditions pour eux.

PS : Ce témoignage ne se veut pas un précis de sécurité mais juste un rappel de quelques éléments qu'il n'est jamais mauvais d'avoir en tête. En espérant que cela évite d'autres cas.

