



RETOUR D'EXPÉRIENCE SÉCURITÉ :

TRAVERSÉE CONTINENT CORSE ET RETOUR

Les récits sur la traversée Continent Corse et retour en avion ou en ULM ne manquent pas, que ce soit au Club House de l'aéroclub ou sur les sites Web et les forums. Chacun y va de son histoire, racontée, répétée, interprétée et parfois vécue. Il n'est donc pas inutile d'apporter un témoignage concret assorti de quelques recommandations et de liens pour évaluer sa capacité de pilote et les capacités de sa machine à réaliser cette traversée maritime.

Préalable

Le préalable est lié à la particularité de notre pratique : suivant le principe selon lequel l'ULM n'est pas certifié, nous volons sous notre responsabilité, tant au regard de nos capacités de pilotage que des caractéristiques de nos machines et des environnements survolés. Or la justification de cette particularité par les pouvoirs publics du point de vue de la sécurité, est la capacité à poser en campagne que confèrent à l'ULM ses caractéristiques de légèreté et de basse vitesse de décrochage. C'est pourquoi la position de la FFPLUM est que la gestion de la sécurité pour le pilote d'ULM doit être la conduite du vol en recherche permanente de minimisation des survols dits « hostiles » au sens aéronautique du terme.

Pour rappel, une zone hostile au sens aéronautique c'est :

1. Hors de portée d'un terrain propice à l'atterrissage forcé en sécurité.
2. En portée de sites encombrés pour lesquels un atterrissage forcé ne garantirait pas la sécurité des tiers et des biens au sol.

3. Hors de portée des moyens permanents d'alerte et de secours capables d'intervenir en moins de 45 min.

4. En vertu de l'article 1 de l'arrêté du 20 décembre 2012, le survol maritime est classé systématiquement hostile lorsque l'aéronef est trop loin du rivage pour le regagner en cas d'arrêt moteur et dans tous les cas dès que l'aéronef s'en éloigne à plus de 15 fois sa hauteur de vol, et ce quelle que soit sa finesse.

Très concrètement, lorsque vous survolez le point MERLU situé à quasi équidistance entre le VOR de Saint-Tropez et celui de Calvi, le point terrestre le plus proche pour une « vache » est à 95 km ou 51 nautiques.

On comprend alors aisément que dans le cadre particulier de notre réglementation déclarative, cette situation ne fasse en aucun cas partie de l'exploitation normale d'un ULM.

C'est dans ce contexte que ce retour d'expérience vous est proposé, qui n'est en aucun cas interprétable soit comme un encouragement à une prise de risque soit comme une interdiction formelle des survols maritimes.

UTILE !



PILOTES, téléchargez et consultez la dernière édition du MÉMO SÉCURITÉ sur www.ffplum.com





dédiés) et on gardera à l'esprit que lors d'un survol maritime brumeux, le vol face au soleil accentuera l'effet de halo rendant difficile la distinction de la ligne d'horizon, la mer et le ciel.

Après MERLU, le segment vers le VOR de Calvi se fait sur une route au 126°.

Retour d'expérience

Quand tout se passe bien

Le premier point à prendre en considération est que le transit Corse Continent et retour en ULM suppose le dépôt d'un plan de vol maritime et le suivi d'une route VFR précise sous contrôle radio et transpondeur, en niveau de vol suivant la règle de la semi circulaire (calage 1013.25, niveau VFR en 5, niveau impair vers la Corse, niveau pair vers le Continent) et l'utilisation d'un GPS est obligatoire en l'absence de radio balise.

Le second point est que dans la mesure où pour des raisons de commodité, la Corse est souvent représentée décalée vers l'Ouest quasiment dans le Golfe du Lion, il faut avoir à l'esprit que le premier segment du transit maritime entre le VOR de Saint-Tropez et le point MERLU est un cap plein Est 097° et non pas un cap Sud. Cela présente au moins deux caractéristiques : la direction du vent en altitude doit tenir compte de ce cap (on pourra utiliser les cartes TEMSI et les sites d'information météo



La DGAC a rédigé une fiche de présentation globale. Vous pouvez la consulter en ligne ici :

http://www.faa-aero.fr/SITEFFAPROD_WEB/sarbacane/Secu_Vols_21-Traversal_Continent-Corse.pdf

Les références et les aides sont également disponibles en ligne :



Décision du 7 mars 2000 fixant les itinéraires et procédures de survol, selon les règles de vol à vue, de la Méditerranée occidentale par les aéronefs de la circulation aérienne générale.

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT00000568856



La rédaction de l'indispensable plan de vol :
a) Le formulaire

https://www.formulaires.modernisation.gouv.fr/gf/cerfa_14806.do



b) Comment le remplir :
sur le site de la FFPLUM

http://www.ffplum.info/images/stories/PREPAREZ_VOS_VOLS/preparez_votre_vol/formulaire_plan_vol/comment_remplir_comment%20remplir%20un%20plan%20de%20vol.pdf

Quand tout se passe moins bien que prévu

Quand tout se passe moins bien que prévu et que la situation impose de se poser « en campagne », plusieurs points sont à prendre en considération.

Pour illustrer ces différents points, basons-nous sur le retour d'expérience de l'amerrissage d'un Cessna T210 piloté par un professionnel accompagné d'une PNC et ses passagers qui se sont trouvés en grandes difficultés dans le Golfe de Girolata le 12 octobre 2009. Ils racontent leur aventure dans une vidéo et l'accident a fait l'objet d'un rapport du BEA.

Sources : <https://vimeo.com/127539494>

<https://www.bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2009/n-sf091012/pdf/n-sf091012.pdf>

1. La question de l'amerrissage.

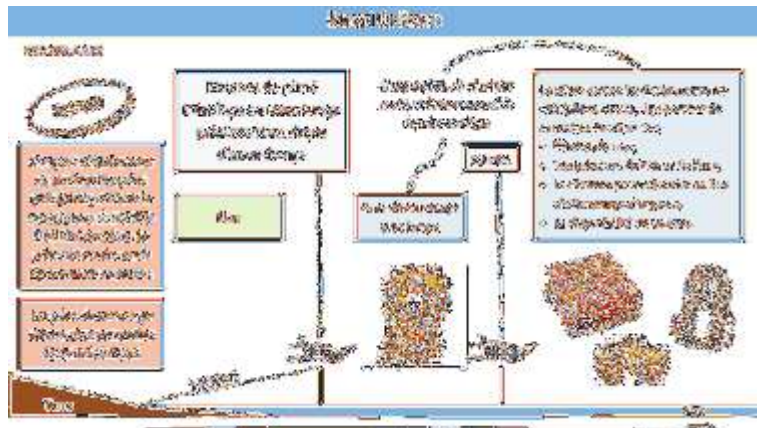
À la capacité à poser en campagne que confèrent à l'ULM ses caractéristiques de légèreté et de basse vitesse de décrochage se rajoute la possibilité de disposer d'un parachute structurel.

Si l'on n'a pas de retour d'expérience d'utilisation du parachute par un ULM pour un posé en mer, on dispose de retour d'expérience de Cirrus ayant utilisé ce moyen avec succès, évitant le risque de capotage et de retournement d'un posé à grande vitesse ou le noyage très rapide de la cabine.

2. La question de l'emport d'équipement de survie.

À partir du 26 août 2016, l'arrêté du 24 juillet 1991 régissant l'exploitation des aéronefs en aviation générale cède sa place aux NCO (version EASA de l'arrêté de 1991). Bien que les ULM ne relèvent pas de l'EASA, il n'est pas inutile de rappeler les règles en matière d'équipements lors de survol de l'eau.

Voir : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/arrrete24_07_91.pdf



Source : ANPI <http://www.anpifrance.eu/les-docs-en-libre-service/>

On retiendra que l'emport d'équipement de survie autre qu'un gilet (principalement le canot) passe de 100 NM à 50 NM des côtes. La question de l'emport d'un canot doit être envisagée en fonction de l'état de la mer, de la température de l'air et de l'eau et de la disponibilité des secours, au regard des contraintes liées à la MTOW.

3. La question du temps de survie en mer selon la température de l'eau.

Situation de sauvetage	Position du naufragé	Température de l'eau		
		4°C	10°C	18°C
sans	marché dans l'eau	1h 28	1h 05	3h 04
avec	début immobile	1h 58	2h 37	4h 07

Temps de survie en fonction de la situation

4. La question du déclenchement des secours et de l'utilité des PLB.

Bien connues des marins sous la dénomination "balises Sarsat" ou "EPIRB", les balises de détresse personnelles « PLB » permettent d'alerter les secours en cas de grave danger. Dès leur déclenchement (manuel ou automatique selon les modèles), les balises émettent un signal d'identification vers le satellite (fréquence 406 MHz) codifié (n° MMSI du nom PLB), que les satellites réceptionnent et prétraitent, avant de le transmettre vers les stations au sol qui dispatchent l'alerte en fonction de la position de la balise vers la station qui dépêchera les moyens opérationnels de sauvetage.

La couverture est mondiale (24 h/24) et la précision des localisations est de l'ordre de 1 à 3 milles pour une balise non équipée de GPS et de quelques dizaines de mètres si elle en est pourvue. Le temps de déclenchement de l'intervention est de moins de 20 minutes si la balise est dotée d'un GPS. Les progrès techniques - miniaturisation, étanchéité, piles haute capacité - ainsi que l'évolution de la réglementation rendent ces balises accessibles à tous ceux évoluant dans des milieux hostiles.

Beaucoup de pilotes de loisir entreprennent avec leur ULM l'aventure du survol maritime à destination des terrains d'aviation corses. Ce retour d'expérience veut montrer que rien n'est jamais perdu, ni gagné d'avance. Pour autant, il faut mettre toutes les chances de notre côté, et se préparer à réussir ces procédures que tout pilote doit connaître et envisager. Comme nous l'avons dit en préalable, nous volons sous notre responsabilité, tant au regard de nos capacités de pilotage que des caractéristiques de nos machines et des environnements survolés.

Jean-Laurent Santoni

correspondant sécurité FFPLUM pour la Corse