

Seconde édition du Mémo Sécurité du Pilote ULM

En 2006 la Fédération avait pris l'initiative de diffuser, auprès de l'ensemble de ses licenciés, un Mémo Sécurité du Pilote ULM dans un format de type poche. L'ambition de ce Mémo était de marquer les esprits pour rappeler de manière percutante la nécessité d'une « culture de la sécurité », terme certainement plus riche et complexe que celui froid et austère de « facteur humain », en reprenant les actes élémentaires du pilotage sans avoir la prétention d'être un Manuel et sans tomber dans l'éparpillement des articles habituels concernant la sécurité.

C'est en effet en faisant la démonstration que l'ULM est une activité sûre que nous avons réussi à sauver notre réglementation originale et précieuse. Mais rien n'est acquis ! Et si certains se sont plu à qualifier « l'ULM comme un mouvement », c'est certainement parce que notre pratique repose plus sur un esprit dynamique que sur des règles figées et qu'il faut donc incessamment le faire comprendre et partager tant au niveau national qu'au niveau européen. Chaque pilote ULM en porte la responsabilité.

C'est le sens de cette seconde édition qui pour l'essentiel reprend la trame de la précédente : en y ajoutant quatre pages, en étant graphiquement plus lisible, en étoffant certaines rubriques (Evolution ou Espace Aérien), ou en en ajoutant d'autres (le Lexique, la Balise).

Le Mémo a été tiré à 25 000 exemplaires, il existe en version PDF annotable sur le site Fédéral. Il peut être obtenu en version papier pour les non-licenciés sur simple demande auprès du siège.

Bonne lecture, les remarques sont les bienvenues !

Sébastien Perrot
Vice-président de la FFPLUM

2^e édition ©

Mémo sécurité du pilote ULM

*“La grandeur de l'homme,
c'est de se sentir responsable”*

Antoine de Saint-Exupéry



www.ffplum.com

Edition
10/2008

FFPLUM
96 bis rue Marc Sangnier
94700 Maisons-Alfort cedex

© FFPLUM
Tous droits réservés.
Document non-contractuel.

→ Navigation

Prévenir votre entourage, votre club, de votre navigation !

Obligatoires

- Licence de pilote
- Carte d'identification et fiche d'identification associée (validité 2 ans)
- Cartes appropriées à la route envisagée (sauf en tour de piste)
- Si radio à bord, licence de station d'aéronef
- Si utilisation radio, qualification radio sur la licence de pilote
- Si activité particulière, DNC
- Si déposé, plan de vol (le pilote doit clôturer son plan de vol)
- Si vol à l'étranger, procédure signaux

Utiles

- Licence fédérale
- Attestation d'assurance
- Manuel d'utilisation
- Manuel d'entretien.

Si départ en Navigation

- Documents terrains autorisés
- Carte TEMSI et Vents
- METAR et TAF nécessaires
- NOTAM consultés (www.sia.aviation-civile.gouv.fr)
- Nuit aéronautique : elle commence et finit lorsque le soleil est à 6° sous l'horizon. En France métropolitaine, on considère que cela correspond à 30 mn après l'heure du coucher ou avant l'heure du lever (c'est exact à 1 ou 2 mn près), d'où les mentions "Lever du Soleil - 30 mn" ou "CS +30"

Survol de l'eau

- Définition d'une étendue d'eau à une distance de la côte telle qu'en panne l'aéronef ne peut atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence.
- Équipement : gilets toujours, canot et balise si vol à plus de 100 Nm (185 Km) de la côte, PLN obligatoire, croisière à un niveau permettant un contact radio permanent.

Vols transfrontières

- Avant d'entreprendre un vol transfrontière, demander les conditions de survol du pays
- Plan de vol obligatoire et déposé avant le vol

→ Météo

Informations météorologiques

-  Internet www.meteofrance.com (rubrique aviation) www.olivia.aviation-civile.gouv.fr
- Répondeur 0892 681 013 (0,34€/min)
- Prévisionniste 0899 701 215 (1,35€/min + 0,34€/min)
- Aérofax +(33) 0561 078 485

> Vols hors circuit de piste

- recueillez les données les plus récentes (Tems, Wintemp, Metar, TAF, Sigmet) et ne partez qu'après l'analyse détaillée de la situation valable pour la route et les dégagements possibles, et aux heures prévues. En cas de doute, prenez l'avis d'un prévisionniste.

> Vols en circuit de piste

- il est aussi recommandé de s'informer des risques éventuels d'aggravation

Givre

- Conditions de givrage
- forte humidité (ex : brouillard)
- températures faibles, → altitude



En cas de givrage : assiette à piquer, plein gaz !

Brouillard ou brume

- Brouillard de rayonnement : formé au cours de la nuit
- Brouillard d'advection : plus étendu et plus lent à se dissiper, surtout en hiver
- Brouillard côtier : brise de mer qui déplace sur la côte de l'air humide

Vent

- S'assurer que le vent de face ou la composante traversière ne sont pas supérieurs aux limites indiquées par le constructeur

Turbulences

- Liées au relief surtout ressenties à basse hauteur
- Thermiques au sein d'une masse d'air
- A proximité de cumulus ou de cumulonimbus
- Lors des passages de front

Non météorologique : la turbulence de sillage

Orages

- Cisaillements de vent qui peuvent mener au décrochage

Notes

→ Atterrir

Arrivée à destination

- Contrôlé ou non, Atis écouté et noté
- Fréquence radio affichée très tôt... **ECOUTER**
- Connaître les procédures à destination !

Si terrain contrôlé

Suivre les ordres et collationner

Si terrain non contrôlé

Se présenter vertical
aire à signaux
à altitude Tour de
Piste + 500ft

S'intégrer selon
la piste en service

- A 2 à 3 min de l'entrée en CTR ou d'un terrain non contrôlé



...TWR de F-JXXX bonjour,

si contrôlé attendre réponse, puis ou sinon :



...TWR de F-JXXX un ULM en provenance de...
à destination de... Position. Altitude, estimée, intentions
(complet, TdP, Verticale+dep, etc..) (Info Atis reçu,
transpondeur à bord)

Si AD contrôlé

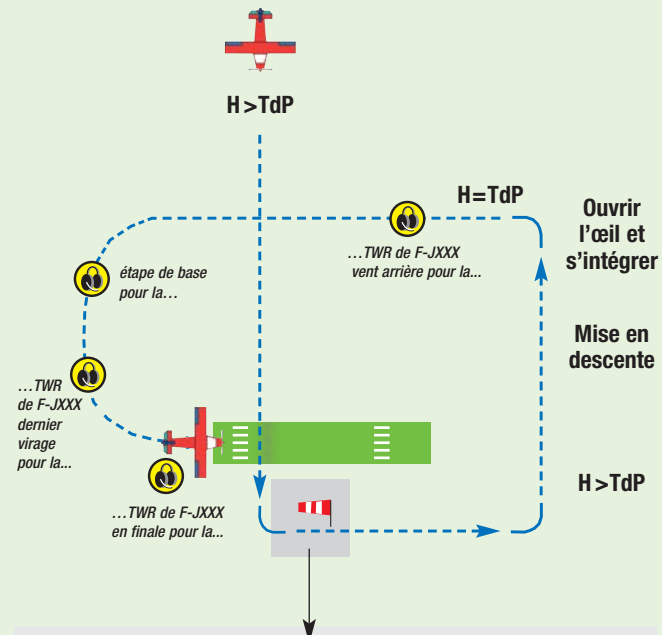
Suivre les consignes et
collationner. Ouvrir l'oeil

Si AD non contrôlé

Vous êtes responsable de l'auto-
information et dans tous les cas
de l'anticollision



...info de F-JXXX vertical vos installations,
je me reporte en début de vent arrière piste... etc...



Direction d'atterrissage
ou de décollage (du pied
vers la tête du "T")



Direction de décollage
exprimée en dizaine
de degrés



Tour de piste à droite



Attention procédures
spéciales à
l'atterrissage



Interdiction d'atterrir



Vol de planeur en cours



Atterrissage, décollage
et roulage interdits en
dehors des pistes et
voies de circulation



Atterrissage, décollage
et en dehors des pistes



Délimitation zones
impropres aux aéronefs



Bureau de piste

Notes

→ Mémo-radio

Le n° d'identification (n° du département suivi de 2 ou 3 lettres), apposé sur l'appareil, est différent de l'indicatif radio de la forme F-JXXX

Phraséologie

- Avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre
- Formuler des messages brefs et concis

Fréquences à connaître

- Urgence **121.5**
- Air/air **123.5** (auto-information)
- Pilote/pilote **123.45**
- Contrôle militaire **119.7**
- Vol de montagne **130.00** (valable sur les Alpes du Nord FL 250 max.)
- Vol à voile **122.5**

Signal d'urgence

- "Panne, Panne, Panne"
- nom de la station au sol
- indicatif d'appel de l'aéronef
- nature du cas d'urgence
- position, niveau et cap (si nécessaire)
- intentions du pilote

Signal de détresse

- "Mayday, Mayday, Mayday"
- nom de la station au sol (si possible)
- indicatif d'appel de l'aéronef
- nature du cas de détresse
- position, niveau et cap (si nécessaire)
- intentions du pilote

Code Transpondeur Normal = **7000**

Urgence et Détresse = **7700**

Code Transpondeur Panne Radio = **7600**

Code Détournement = **7500**

Alphabet aéronautique



A - *Alfa*
B - *Bravo*
C - *Charlie*
D - *Delta*
E - *Echo*
F - *Foxtrot*
G - *Golf*
H - *Hotel*
I - *India*
J - *Juliett*
K - *Kilo*
L - *Lima*
M - *Mike*
N - *November*
O - *Oscar*
P - *Papa*
Q - *Quebec*
R - *Romeo*
S - *Sierra*
T - *Tango*
U - *Uniform*
V - *Victor*
W - *Whiskey*
X - *X-ray*
Y - *Yankee*
Z - *Zulu*

Expression conventionnelle

Signification

<i>accusez réception</i>	Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message
<i>affirme</i>	Oui
<i>annulez</i>	Annulez la clairance transmise précédemment
<i>approuvé</i>	Permission accordée pour la mesure demandée
<i>autorisé</i>	Autorisé à...
<i>break break</i>	Séparation entre messages transmis à différents pilotes dans un environnement très encombré.
<i>collationnez</i>	Répétez tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu.
<i>comment recevez-vous</i>	Quelle est la lisibilité de ma transmission
<i>confirmez</i>	Confirmez-moi que vous avez bien reçu... ou confirmez-moi que j'ai bien compris...
<i>contactez</i>	Etablissez le contact radio avec...
<i>correction</i>	Une erreur a été commise dans ce message, le texte correct est...
<i>correct</i>	C'est exact
<i>demandons</i>	Nous vous demandons
<i>ignorez</i>	Considérez que ce message n'a pas été envoyé
<i>indiquez</i>	Donnez-moi l'information suivante...
<i>j'écoute</i>	Transmettez votre message
<i>je répète</i>	Je répète pour être plus clair ou pour insister
<i>négalif négative</i>	Non ou Autorisation refusée ou Cela n'est pas exact
<i>parlez plus lentement</i>	Réduisez votre cadence d'élocution
<i>rappelez</i>	Faites un compte rendu à...
<i>répétez</i>	Répétez votre dernière transmission ou la partie spécifiée
<i>roger</i>	J'ai reçu en entier votre dernière transmission
<i>stand by</i>	Attendez que je vous reappelle
<i>veillez</i>	Ecoutez la fréquence...
<i>vérifiez</i>	Vérifiez un système ou une procédure
<i>wilco</i>	Votre message a été compris et sera exécuté

Notes

