

Mémo sécurité LF6822

Préambule

Le but de ce mémo est de sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des membres pilotes du Club aux facteurs de risque inhérents à la plateforme et de fixer certaines règles à respecter afin de veiller et d'améliorer la sécurité de celle-ci.

Tout membre du Club ULM REGIO a la responsabilité d'une part, de respecter le présent règlement et d'autre part, de le faire respecter à ses amis, aux visiteurs et aux autres membres.

Il a aussi le devoir de contribuer à l'amélioration de la sécurité par la transmission au comité ou au Responsable sécurité du Club, toute information ou idée susceptible d'améliorer celle-ci.

Tout membre peut signaler au comité des points manquants du présent mémo ou tout non-respect des règles par un tiers. Le but n'est pas de "dénoncer" mais d'améliorer la sécurité de tous !

Le non-respect de ce règlement peut conduire la commission de discipline du Club à prononcer un avertissement, une exclusion temporaire, ou une exclusion définitive du Club.

Michel Henlin
Président du Club ULM REGIO

Martin Wirth
Responsable sécurité

Octobre 2024 (Version 1)

Numéros utiles

SAMU	15
Pompiers	18
Avion urgence	191
Police secours	112
RTBA active	0800 245 466
Plan de Vol	+33 156 301 301
BGTA	+33 388 596 463
Avis de vol	+33 606 444 997

Site du Club	site.ulm-regio.eu
Courriel	info@ulm-regio.eu

Fréquences

Terrain	125.335
---------	---------

Bâle approche	119.355
Bâle info (FIS)	130.900
Bâle ATIS	127.880
Urgence	121.5

Météo

Vents dominants secteur Ouest

Vents Nord-Est fréquents

TAF / METAR de Bâle (LF6822) accessible par le site du Club

Webcams disponibles sur le site du Club

Documents référencés

Ce mémo sécurité fait référence aux documents suivants :

- Agrément d'exploitation LF6822 du 19 juin 2019
- Carte ULM-VAC disponible sur notre site internet ou sur Basulm
- Règles avis de vol disponible sur notre site internet
- Règlement paramoteur LF6822 du 28 octobre 2023
- Règlement camping du 7 août 2010
- Règlements d'utilisation du hangar spécifique à chaque hangar
- Mémo Sécurité ULM de la FFPLUM.

Il est à noter que les documents cités font partie intégrante de cette réglementation.

Sommaire

Terrain

Machine et Pilote

Classes d'ULM

Parking véhicules

Accès au terrain d'aviation

Aire de manœuvre (taxiway et piste)

Aire de trafic (aire de stationnement et accès hangars)

Devant et derrière les hangars

Dans les hangars

Départ en vol

Arrivée en vol

Nuisances

Radio

Visiteurs

Vols découverte et de formation

Camping

Terrain

Le terrain LF6822 est un terrain privé géré par le Club ULM REGIO (dénommé Club dans ce mémo), selon l'arrêté préfectoral 2004-204-14, délivré le 22 juillet 2004, dernière modification en date du 19 juin 2019.

Le terrain est situé route de Durmenach sur la commune de 68480 Vieux-Ferrette.
Coordonnées : N473057 E0071825 (E3,2°).

L'accès au terrain par les airs est soumis à certaines restrictions ; il est notamment demandé un avis de vol préalable par SMS décrit sur le site du Club.

Le terrain est particulièrement exigu, étant bordé à l'Est par la route départementale D9B3 et à l'Ouest par un chemin rural, ce qui a pour conséquence une grande proximité du taxiway et des hangars avec la piste. Cette proximité exige une plus grande prudence de la part des utilisateurs et une application stricte des règles de sécurité.

Machine et Pilote

Tout pilote commandant de bord doit s'assurer du bon état d'entretien de son aéronef selon les prescriptions du fabricant, de procéder à une inspection pré vol minutieuse et d'avoir une assurance responsabilité civile (RC) valide.

En outre, il doit s'assurer être en bon état physique pour piloter le vol en toute sécurité et ne pas avoir consommé d'alcool ni de drogue conformément à la réglementation.

Classes d'ULM

Sont autorisées les différentes classes d'ULM définies au Mémo Sécurité FFPLUM selon les critères suivants :

- Classe 1 Paramoteur :

Autorisé très restrictivement selon le "règlement paramoteur sur LF6822"

- Classe 2 Pendulaire :

Autorisé, attention aux vitesses d'évolution plus lentes et au circuit de piste réduit (voir carte ULM-VAC)

- Classe 3 Multiaxe :

Autorisé, attention aux 3 axes rapides, piste courte de 305 mètres seulement !

- Classe 4 Autogire :

Autorisé, porter une attention particulière concernant les nuisances sonores

- Classe 5 Aérostat :

Non autorisé

- Classe 6 Hélicoptère :

Autorisé, pas d'aire spécifique (ni d'atterrissage, ni de parking), attention au souffle induit par le rotor

Il n'y a pas d'activité d'aéromodélisme ni de drone sur la plateforme.

Toute autre activité que celles définies comme autorisées ci-dessus, est soumise à l'accord préalable du Club.

Parking véhicules

1. Tout véhicule terrestre (auto, moto, ...) doit obligatoirement être parké sur le parking véhicules à l'Est du clubhouse.
2. L'accès au terrain d'aviation le long des hangars vers le Nord et au Sud du clubhouse doit obligatoirement rester dégagé pour permettre la circulation des aéronefs par les portes arrière et l'accès éventuel des secours.

Accès au terrain d'aviation

1. Le terrain d'aviation est séparé du parking par 2 chaînes de part et d'autre du clubhouse et délimité par deux panneaux de signalisation au début des hangars vers le Nord-Est.
2. L'accès au terrain d'aviation est strictement interdit à toute personne étrangère au Club.
3. L'accès devant et derrière les hangars par des véhicules terrestres est strictement limité au déchargement de matériel ou de carburant.
4. Les amis de membres ou visiteurs peuvent se déplacer librement sur le parking véhicules et sur la terrasse du clubhouse
5. Les amis de membres ou visiteurs ne peuvent pénétrer sur le terrain d'aviation qu'accompagnés et sous la permanente surveillance d'un membre du Club.
6. Les enfants en bas âge doivent être sous surveillance constante.
7. Les chiens ou autres animaux doivent être tenus en laisse.

Aire de manœuvre (taxiway et piste)

La piste est orientée 01/19 et située à 1500 pieds d'altitude.

Longue de 305 mètres sur 12 mètres de large, elle présente un caractère convexe, le seuil de piste n'est pas visible du seuil de piste opposé.

La piste présente aussi une déclivité clairement visible, en pente descendante du Sud vers le Nord.

Elle est recouverte sur toute sa surface de plaques synthétiques Terra-Grid.

Les vents d'Ouest sont dominants (orientés du 220 au 280), il est donc fréquent de rencontrer une composante vent de travers importante lors des décollages et atterrissages.

En cas de vent Nord / Nord-Est (orienté du 360 au 060), il faut s'attendre à la présence de rabattants et turbulences en courte finale 01.

La piste est prolongée par un pré praticable (quoique cabossé, herbe coupée et sans plaques Terra-Grid) au Sud, qui peut être utilisé au décollage et à l'atterrissage.

L'attention des pilotes est attirée sur les risques inhérents à l'utilisation de ce pré au Sud du terrain, à la fois pour les pilotes qui l'utilisent (notamment au décollage 01) et pour les autres pilotes qui doivent s'assurer qu'aucun appareil se trouve sur ce pré lors de manœuvre de décollage ou d'intégration.

La manche à air se trouve du côté Ouest de la piste (côté opposé aux hangars), à environ 100 mètres du seuil 19 de la piste.

Le taxiway se trouve du côté Est de la piste et s'arrête au Nord des hangars. À partir de ce point vers le Sud et jusqu'au seuil 01 de la piste, les abords de piste sont une zone de manœuvre. Attention, il est fréquent que des aéronefs sur le départ remontent la piste vers le seuil 01 ou se déplacent très près de la piste à ce niveau, faute d'espace suffisant.

Aire de Trafic (accès stationnement et hangar)

Le taxiway permet l'accès aux hangars et au parking aéronef.

Le parking aéronefs est situé au Nord des hangars en bordure Est du terrain.

Le stationnement se fait nez de l'aéronef orienté vers l'Ouest.

L'aéronef doit être amarré en cas de fort vent.

En cas de stationnement prolongé au-delà de 24 heures, le commandant de bord (CDB) doit informer le Club au préalable.

Le Club décline toute responsabilité en cas de vol ou de dommage occasionné. Pour des raisons de sécurité, il est demandé au CDB de ne pas procéder à la mise en route du moteur sur le parking si des personnes se trouvent dans l'entourage immédiat de son aéronef.

Devant et derrière les hangars

L'espace entre hangars et piste est extrêmement exigü, de ce fait l'espace devant et derrière les hangars n'est pas une zone de parking.

Le maintien d'un aéronef devant et derrière les hangars doit être de très courte durée et en aucun cas sans la présence du pilote.

Le pilote doit être très attentif de ne pas souffler à l'intérieur des hangars ou sur un autre aéronef stationné lors de la mise en route ou d'essais moteur.

Dans les hangars

Le Club demande à tous ses membres le respect de règles de sécurité élémentaires, quel que soit le hangar concerné.

Ces règles ne remplacent en aucun cas les règlements hangars spécifiques pouvant exister, mais doivent être comprises comme le minimum demandé par le Club dans le cas où les points ci-dessous abordés ne sont pas réglés dans un autre règlement.

Il est notamment interdit :

- de fumer
- de faire l'appoint de carburant
- de stocker plus de 25 litres de carburant par aéronef
- de stocker d'autres produits facilement inflammables ou dangereux (roquette de parachute, ...)
- de faire tourner un moteur
- d'immobiliser l'aéronef par des travaux sur une longue durée en cas de gêne pour les aéronefs

Selon la situation, il est demandé d'utiliser des sabots sous les roues de l'aéronef pour faciliter le déplacement et éviter les incidents.

La sécurité parachute doit obligatoirement être engagée.

Les portes de hangar doivent obligatoirement être fermées immédiatement après la sortie ou la rentrée de l'aéronef.

En cas de dégât causé à un autre aéronef, il est demandé à l'auteur d'informer immédiatement (4 heures maximum) le propriétaire de l'aéronef endommagé.

Départ en vol

Le pilote doit être très attentif lors de la mise en route du moteur, des personnes non familiarisées pouvant se trouver à proximité immédiate.

Tout décollage en dehors de la piste 01/19 est interdit.

Un trafic en approche est toujours prioritaire au trafic au départ.

Sauf en cas de fort vent du Sud, la piste 01 est recommandée pour tout départ, pour les raisons suivantes :

- piste descendante, permet de mieux prendre de la vitesse
- possibilité d'allonger la piste vers le Sud, cahoteux certes mais peu de vitesse en début d'accélération
- pas de nuisance riverains du côté Nord de la piste

Éviter le survol de la ferme et du centre pour handicapés à l'Ouest de la piste.

En cas de décollage 19, virage à droite pour éviter le survol de la route et du village de Vieux-Ferrette, puis éviter le survol de la ferme à l'Ouest de la piste (silo rouge), attention aussi à la ligne électrique à proximité de la piste.

Les opérations de contrôle avant décollage doivent se faire au parking et non avant de pénétrer la piste car la distance entre le point d'attente jusqu'à la piste est trop réduite.

Veillez éviter de nombreuses opérations avant décollage afin de ne pas bloquer la piste.

Il est interdit de rouler vers la piste si un appareil se trouve en tour de piste en vue d'atterrir.

Attention à la proximité de la TMA de Bâle :

- vers le Nord et l'Est de la piste base à 1000 pieds AGL (donc environ 2500 pieds MSL)
- vers l'Ouest ou le Sud, base à 3000 pieds MSL

Ne pas hésiter à contacter Bâle approche !

Arrivée en vol

Tout atterrissage en dehors des pistes 01/19 est interdit.

Il est impératif de débiter l'intégration dans le circuit par une verticale installation à 2500 pieds QNH afin de se faire une vue complète des trafics éventuels et de vent.

Attention aux vitesses d'approche et aux trajectoires non uniformes selon les classes d'ULM !

Il est interdit de dépasser un autre trafic en tour de piste !

Veuillez utiliser le même circuit de piste que les trafics déjà en tour de piste.

La branche vent arrière se trouve impérativement à l'ouest du terrain (01 gauche ou 19 droite), à 2000 pieds QNH, en évitant le survol des fermes.

Une carte (similaire carte VAC) est disponible sur le site afin de visualiser le tour de piste.

L'utilisation de la piste 19 permet de profiter d'un freinage naturel (piste montante) et du pré qui prolonge la piste (environ 80 mètres).

En cas d'utilisation de la piste 01, la branche finale est extrêmement courte (pas de survol du village, tourner en base au niveau du silo de la ferme), il est strictement interdit de survoler la route.

Veuillez quitter la piste rapidement et utiliser de préférence le taxiway pour rejoindre le hangar ou le parking.

Pensez à clôturer le plan de vol le cas échéant.

Nuisances

L'environnement du terrain est une zone très sensible, le respect des riverains est un point capital pour la bonne entente entre le Club et les propriétaires ou administrations.

En particulier, il est interdit de survoler le village de Vieux-Ferrette (ni la ville de Ferrette), et les fermes situées proches du circuit de piste.

Par ailleurs, il est interdit de faire des exercices, manœuvres ou tours de piste pendant les heures de repas, particulièrement en soirée et le weekend.

Radio

La radio est un élément de sécurité important mais pas obligatoire.

Il est néanmoins demandé à tout pilote d'un aéronef équipé d'une radio de s'en servir, autant au départ qu'au retour.

La radio doit se faire en français.

Les informations à transmettre sont le type d'appareil (ou de classe d'ULM), l'identification, la position actuelle (y compris l'altitude si possible) et les intentions.

Les points de report sont ceux du règlement de l'aviation générale, à savoir :

- au départ : avant roulage, entrée de piste, décollage, sortie du circuit
- à l'arrivée : 2 minutes avant terrain, verticale terrain, vent arrière, base, finale, piste dégagée.

Visiteurs

Tout visiteur (pilote non membre et / ou aéronef non basé) est tenu de faire un avis de vol conformément à la description sur notre site internet.

Les exercices et tours de piste (entraînement ou formation) sont interdits aux visiteurs.

Tout visiteur doit impérativement utiliser le parking aéronef pour stationner sa machine, indépendamment du temps (plus ou moins long) qu'il prévoit de rester posé.

Le visiteur est responsable de la sécurité durant les manœuvres de son aéronef.

Tout visiteur est soumis aux mêmes règles que les membres du Club lors de ses déplacements sur la plateforme.

Tout membre du Club est tenu de préciser calmement aux visiteurs les règles en vigueur dans le cas où ceux-ci n'en tiendraient pas rigueur (par manque de connaissance ou inadvertance).

Vols découverte et de formation

Les vols de formation sont exclusivement du ressort d'un instructeur habilité par le Club.

L'apprentissage et le respect des règles de sécurité lors de vols de formation sont exclusivement du ressort de l'instructeur, dans le respect du présent règlement.

Pour des raisons de sécurité et d'assurances, les vols découverte (ou d'initiation ou de baptême de l'air) sont sujets à une procédure particulière avec un nombre très limité de pilotes expérimentés, formés et assurés.

L'emport d'un passager pour un vol est de la responsabilité de chaque commandant de bord ; il doit satisfaire aux exigences réglementaires en vigueur et pour des raisons de sécurité évidentes, justifier d'une expérience récente.

En aucun cas, il n'est permis à un membre non habilité de procéder à des vols d'initiation ou de formation.

Camping

Le camping est autorisé pour les membres du Club et leurs proches sous leur propre responsabilité selon le règlement camping du 7 août 2010.

Les campeurs doivent utiliser la zone camping distincte de celle du parking aéronaf en veillant à rester suffisamment en retrait pour ne pas gêner le déplacement d'aéronefs vers ou du parking.

L'accès à cette zone par véhicule terrestre (en suivant le chemin le plus court par le côté Nord-Est) est autorisé pour les campeurs ainsi que le stationnement des véhicules à proximité de leur tente.

Les campeurs peuvent utiliser partiellement l'infrastructure du terrain (eau de pluie, toilettes, barbecue, wifi) mais sont tenus de subvenir à leurs besoins en électricité.

Les campeurs doivent veiller au respect des consignes de sécurité lors de leurs déplacements sur le terrain, en aucun cas ils ne peuvent utiliser la piste ou le taxiway.

Fin du mémo Sécurité LF6822