

Bonjour à tous.

En tant que responsable national des espaces aériens pour la FFPLUM, je me permets [un droit de réponse](#) car je ne peux pas laisser dire des contre-vérités.

Juste un petit rappel sur les CCRAGALS (Comités Consultatifs Régionaux de l'Aviation Générale et de l'Aviation Légère et Sportive). Nous sommes des représentants (1 titulaire et un suppléant) complètement indépendant des comités Régionaux (Une DSAC peut recouvrir plusieurs régions), mais avec qui nous travaillons.

OBJECTIF et COMPETENCES :

Nous avons un **AVIS CONSULTATIF** comme les 7 autres fédérations aéronautique qui siègent au CCRAGALS.

Il est créé, auprès de chaque direction de l'aviation civile, un comité consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive (CCRAGALS) chargé d'émettre un avis sur les projets de création, modification ou suppression, à titre permanent :

- des espaces aériens contrôlés, zones interdites, zones réglementées, zones dangereuses, zones réservées temporairement (TRA), zones de ségrégation temporaire (TSA), zones de ségrégation temporaire transfrontalière (CBA) ;
- des localisations pour activités aériennes récréatives et sportives d'aviation légère soumises à la publication aéronautique, concernant la tranche d'espace aérien comprise entre le sol et l'altitude de 3 500 mètres au-dessus du niveau de la mer (niveau de vol 115), ainsi que les portions d'espace aérien non contrôlé pour les vols VFR et situées au-dessus de cette altitude, dans la zone de compétence de la direction de l'aviation civile.

Pour les projets concernant la zone de compétence de plusieurs directions de l'aviation civile, un avis est émis par tous les comités concernés.

NOTA :

Décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 article 1 : Les commissions consultatives sont renouvelées pour une durée d'un an à compter du 8 juin 2014 (Comités consultatifs régionaux de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive)

Conformément à l'annexe 1 du décret n° 2015-622 du 5 juin 2015, les Comités consultatifs régionaux de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive sont renouvelés pour une durée de cinq ans à compter du 8 juin 2015 (8 juin 2020).

- Nous siégeons dans les 7 DSAC-IR (DSAC Nord-Est, DSAC Nord, DSAC Ouest, DSAC Centre-Est, DSAC Sud-Est, DSAC Sud, DSAC sud-Ouest), qui **n'ont** pas le même découpage que les 5 FIR nationales ou les régions.

- Nous sommes là pour défendre les espaces aériens pour tous nos pilotes d'ULM en tenant compte des **6 classes** qui ont des conditions de vols totalement différentes.

- Je tiens à rappeler que le projet de modification de la TMA de Nantes était antérieur à la décision de l'abandon de l'aéroport de Notre Dames des Landes (donc hors sujet M. Pernot)

- Pour quelle raison cette modification de TMA ?

- Droit de réponse [en Bleu](#)

Mardi 23 dernier, nous avons reçu un email du Comité Régional ULM des Pays de Loire, nous transmettant le Bulletin Information sur les nouvelles TMA de Nantes.

Il y a eu très peu de réactions au sein des membres du club de Saint-Brévin-les-Pins alors que nous sommes pourtant très concernés par ces changements. Je subodore qu'à la veille de la saison d'hiver où nous commençons à hiberner avec nos appareils, personne n'est réellement pris conscience des conséquences de ces modifications.

[De même pour tous les clubs de la région.](#)

Pour la petite histoire, de « mauvaises langues » racontent que le projet de nouvel aéroport de Nantes et son développement avaient engendré un certain nombre de mesures d'accompagnement, dont sous-jacent, le redécoupage de l'espace aérien. Le 17 janvier dernier, le Premier ministre Édouard Philippe annonçait l'abandon définitif du projet de Notre-Dame-des-Landes. Malgré cette décision, il semble que les mesures d'accompagnement du projet soient restées sur les tuyaux et poursuivent leur chemin au motif « de nouveaux départs à Nantes et St Nazaire » conformément à l'Avis Favorable donné par le CCRAGALS le 21 mars 2018 ; CCRAGALS (Comités Consultatifs Régionaux de l'Aviation Générale et de l'Aviation Légère et Sportive) où les instances ULM sont représentées.

Or actuellement, rien ne justifie réellement l'agrandissement de la TMA de Nantes qui limitera dans quelques jours les espaces à l'Ouest de l'estuaire de la Loire, sur la pointe Saint-Gildas et sur la limite nord de l'île de Noirmoutier.

[Un appel aux représentants du CCRAGALS pour avoir des informations complémentaires aurait pu éviter cette contre-vérité ; merci de prendre connaissance du Powerpoint DGAC en pièce jointe.](#)

Outre le fait qu'années après années, le libre espace aérien, cher au mouvement ULM, se réduit inexorablement, (car ce n'est effectivement pas la première fois que la TMA de Nantes s'étend), le vol ULM, et même l'aviation de loisirs, vont pâtir de cette nouvelle TMA à 2500

pieds. Outre les ULM sans transpondeurs interdits de vol dans ces nouvelles zones, pour tous les autres, appareils longeant la côte sur l'axe nord-sud, ceux voulant traverser l'estuaire de la Loire

Il sera toujours possible de suivre le trait de côte en dessous de 2500Ft. La traversée de l'estuaire sera effectuée en évitant le survol de la zone d'agglomération matérialisée sur la carte 1/500000 et nécessitant de monter à 5000Ft pour la survoler comme avant la modification de la TMA.

Règle n° 3 Agglomération d'une largeur supérieure à 3600 m doit être survolé avec un minimum de hauteur de 1500m ou 5000ft.

et ceux voulant traverser entre l'île de Noirmoutier et la pointe Saint-Gildas, ceux-là seront à la merci des contrôleurs aériens qui comme tout le monde le sait ont d'autres priorités et ne sont pas vraiment en sureffectifs pour gérer en saison estivale les 50 à 200 vols quotidiens dans cette zone.

Propos désobligeant envers les personnels assurant la SECURITE et la régulation de tous les utilisateurs des espaces aériens. Rien n'empêche de rester en dessous de 3500ft (plus de 1000 m d'altitude).

Il en est de même avec les vols à destination de l'île d'Yeu limités à 3500 pieds, qui ne pourront se faire qu'à partir de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, la traversée directe entre l'île de Noirmoutier et l'île d'Yeu devenant contrôlée, sauf pour certains à composer avec les règles de sécurité et un gilet de sauvetage pour passer à 3400 pieds.

Contrôle ne veut pas dire interdit, de plus sous contrôle nous avons l'information de vol pour améliorer la sécurité des vols. De plus, le trajet entre Noirmoutier et l'aérodrome de l'île d'Yeu n'est jamais à plus de 12 km d'un aérodrome, ce qui est compatible avec un vol à 1000 m d'altitude.

Si vol en dessous de 3500ft, impossible d'avoir le cône de sécurité entre Noirmoutier et l'île d'Yeu.

Subsidiairement, tous les pilotes volant régulièrement dans cette zone ont pu constater qu'il n'y avait jamais d'appareils commerciaux en attente dans cet espace.

Nous regrettons vivement cette décision d'agrandissement des TMA de Nantes.

Nous sommes surpris du fatalisme ambiant et du peu de réactions du CCRAGALS ainsi que des instances fédérales nationales et régionales de l'ULM, devant les dommages collatéraux

injustifiés de feu l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et devant la réduction de notre espace de vol.

Les nouvelles trajectoires dans la TMA rendent obligatoires ces modifications de la TMA ; il en va de la SECURITE de tous.

Il n'y a pas de fatalisme, le dossier a été négocié et un compromis a été adopté.

A l'attention du President du comité Regional :

Merci de faire suivre à tous les présidents de club de votre comité pour information .

Salutations . C . Santini .

Réponse faite de la part de M MASSON Bernard (Représentant du CCRAAGALS pour la FFPLU DSA-Ouest) qui a rencontré M . Pernot Jean-marc .

Bonjour Christian,

En préambule, la manière de procéder en multipliant le nombre de destinataires sans chercher à avoir des informations préalables est pour le moins désinvolte.

J'ai rencontré Jean-Marc Pernot et l'instructeur du club Côte de Jade jeudi 08 en fin de journée à Saint-Brévin. Je me suis trouvé mal à l'aise face à ce déni réalité, on ne vole plus comme il y a 10 ou 20 ans. Il faut l'assumer et adopter des comportements adaptés.

L'espace aérien est partagé entre tous ses utilisateurs et inévitablement il y a une priorisation des libertés et des contraintes pour améliorer la sécurité des vols.

Si nous n'avons pas donné d'avis défavorable à ce projet d'extension de la TMA de Nantes vient du fait que cette modification est argumentée par la DGAC par une justification de sécurité des trajectoires. (Voir pièces jointes)

Et de plus nous n'imaginions pas que des appareils sans radio circulaient dans la D18 et que des activités de loisirs conduisent à survoler des zones hostiles (le survol de l'eau n'est pas anodin) pendant des temps de parcours aussi long quand on vole en pendulaire ou avec certains multiaxes) alors que des trajectoires plus sûres existent.

La rencontre de ce soir avec Jean-Marc Pernot et de l'instructeur du club Côte de Jade m'a permis d'en apprendre plus sur les pratiques du club :

-Le non-respect ou la méconnaissance de la hauteur de survol des agglomérations cf : les cinq mille pieds de rive Nord de l'estuaire de la Loire à Saint-Nazaire.

(Règle n° 3 Agglomération d'une largeur supérieure à 3600 m doit être survolé avec un minimum de hauteur de 1500M ou 5000Ft)

-Le vol dans la LF-D18A sans contact radio à des altitudes allant jusqu'à sept mille pieds pour « rejoindre » la côte en cas de panne moteur.

-La banalisation de survol maritime pointe Saint-Gildas-Noirmoutier-île d'Yeu en direct avec des machines croisant à 90km/h, ayant une finesse de 7 sans gilets de sauvetage ; sans radio alors que l'île d'Yeu est réservé aux aéronefs avec radio.

-Si l'on voit un IFR, nous l'évitons de la part d'un instructeur, c'est faire peu de cas des vitesses de rapprochement et du temps restant entre l'identification d'un appareil conflictuel et la possibilité de manœuvrer.

Je souhaite à tous de beaux vols et toujours en toute sécurité

Salutations . C . Santini .

Christian Santini
Commission Espace Aérien et Discipline
Tel : +336 73 47 99 75
[E-mail csantini@ffplum.org](mailto:csantini@ffplum.org)