

Réunion DGTA-Belgocontrol à propos des terrains d'aéromodélisme situés dans les CTR civiles

Bruxelles, Centre Communication Nord, Direction Générale Transport Aérien
26 novembre 2009, 10h

La réunion est présidée par Mr. Van Laethem, de la DGTA.

Assistent :

Mr Clarisse, DGTA, A-POR ; Mr Moineau, DGTA, A-SPA ; Mr. De Causemaecker, DGTA, BSA et contrôleur aérien ; Mr Pardon, Belgocontrol ; Mr Robert Liber, LBA ; Mr Arthur Duchesne, VML ; Mr Dirk Van Lint, VML ; Mr Jean-Louis Schyns, AAM ; Mr Robert Herzog, AAM

L'objet de la réunion est l'examen des problèmes posés par l'existence au sein des CTR civiles belges de onze terrains d'aéromodélisme (VML : Klemskerke, Ranst, Zwijndrecht, Brussegem, Leefdal, Tremelo ; AAM : Othée, Hanefte, Verlaine, Gouy-lez-Pieton, Leval-Trahegnies). Depuis environ deux ans, et suite notamment à la prise de conscience du problème par les contrôleurs aériens de l'aérodrome d'Ostende, Belgocontrol a revu ses modalités d'évaluation de la sécurité aérienne et a conclu au caractère inacceptable de cette situation. Une lettre de Belgocontrol à la DGTA, datée du 4 août 2009 et signée par Mr. D. Goffin a précisé ce point de vue.

Les divers aspects du problème sont évoqués en détail par tous les participants. Sont évoqués notamment les problèmes posés aux clubs concernés par les baux locatifs de leurs terrains ou même lorsqu'ils sont propriétaires des terrains de vol, ainsi que le risque de voir surgir une recrudescence du vol « sauvage » sur terrains non reconnus au cas où des terrains reconnus venaient à fermer. Par ailleurs, il est rappelé qu'aucun incident n'a été signalé au cours de toutes ces dernières années. Mr Moineau demande que Belgocontrol accepte de considérer sérieusement les problèmes posés par une interdiction pure et simple. Mr. Pardon déclare que pour Belgocontrol, il n'est pas possible de considérer la situation de chacun des terrains concernés au cas par cas. Une CTR ne peut devenir un « gruyère » parsemé de nombreux « trous », à l'image de ce qui a été accepté à titre tout à fait exceptionnel pour l'aérodrome de Grimbergen. Une réglementation uniforme doit être adoptée.

Se dégage de la discussion une série de pistes à partir desquelles pourrait émerger un faisceau de dispositions réglementaires.

Parmi les dispositions qui permettront d'améliorer la sécurité aérienne face à la pratique de l'aéromodélisme sur les terrains reconnus par la DGTA, la publication des coordonnées géographiques de tous nos terrains dans l'AIP (Aeronautical Information Publication) et leur report sur les cartes aériennes AIP et IGN « low level » est considérée par tous comme très positifs. Ce sera mis en place sans délai par la DGTA et Belgocontrol.

Mr Pardon déclare que Belgocontrol pourrait envisager de prendre en compte une période transitoire afin de permettre aux clubs concernés de prendre des dispositions en vue de leur déménagement. Il est cependant exclu de prolonger la tolérance des terrains d'aéromodélisme dans les CTR civiles au-delà de l'année 2013.

Le débat se concrétise par une série de mesures auxquelles les clubs qui exploitent des terrains dans une CTR devront se conformer afin de pouvoir bénéficier de la prolongation de leur autorisation jusqu'à l'échéance 2013 : En voici la liste :

- Respect absolu de l'altitude de vol à 120 m maximum (le « plancher » pour l'aviation de tourisme se situe à 500 pieds, soit env. 150 m et une zone tampon est indispensable)

- Mise en œuvre de modèles exclusivement de « catégorie 1 » (12 kg max) ; donc pas de modèles « jet » (turbo-réacteurs), ni de catégories 2 et 3
- Présence obligatoire sur le terrain d'un responsable de la sécurité des vols, chargé d'observer le ciel pour signaler les éventuels dangers et de faire respecter l'altitude maximale. En conséquence, présence au terrain d'au moins deux modélistes, dont un se charge du rôle d'observateur de l'air
- Signalisation du terrain (dispositif à définir, par exemple balise lumineuse ; les terrains où l'activité de parachutisme est en cours sont balisés par une lampe à éclats ; cet exemple pourrait être suivi) pour signaler l'activité aéromodéliste en cours aux pilotes « grandeur » en vol à vue (VFR)
- Obligation pour les pilotes modélistes d'être porteur d'un brevet de qualification¹ au vol (le principe d'un brevet de qualification pour le vol « solo » comme pratiqué à la VML doit servir de base ; les exigences sont plus élevées que celles de notre brevet élémentaire AAM actuel)
- Prévenir la tour de contrôle de la CTR concernée en cas de perte de contrôle d'un modèle
- Peut-être, pour raison de sécurité de la transmission, y aura-t-il imposition de l'usage exclusif de la bande 2.4 GHz. En effet, les risques de perte de contrôle sur interférence sont pratiquement éliminés par cette technologie.
- Peut-être, toujours pour raison de sécurité y aura-t-il imposition d'un dispositif « fail-safe » afin de garantir le retour au sol d'un modèle hors contrôle dans les plus brefs délais
- Peut-être y aura-t-il limitation aux seuls modèles à propulsion électrique, sur base d'une illusoire différence de puissance. Nos délégués ont contesté l'opportunité d'une telle mesure
- Peut-être y aura-t-il interdiction des planeurs, afin de limiter encore les risques de dépassement de l'altitude maximale ; le rôle du responsable de la sécurité sera vital.

Mr Pardon s'engage à proposer rapidement à sa hiérarchie ces modalités afin d'obtenir une phase transitoire de trois ans avant la disparition définitive des terrains d'aéromodélisme au sein des CTR civiles. Il transmettra l'avis à la DGTA et à la BSA pour approbation de principe. La date-cible est momentanément le 17 janvier 2010. Cela permettrait à tous les clubs de la VML et de l'AAM concernés par les CTR de débiter la saison sportive 2010 sur une base clairement définie, en prévision de leur déménagement. On peut ainsi espérer arriver à réactiver provisoirement les onze terrains concernés, y compris ceux qui ont reçu récemment un refus par Belgocontrol (Klemskerke, Leval-Trahegnies et Brussegem).

La réunion est clôturée vers 13h.
Robert Herzog

¹Le conseil de l'AAM lance immédiatement la préparation de ce type de brevet. Il est sérieusement envisagé par les réglementations européennes qui prendront effet en 2013 d'en généraliser l'imposition à toute la pratique de l'aéromodélisme.