

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE



DIRECTION
DE L'AVIATION CIVILE
NORD

N / REF : 104500HNO/OH

DISTRICT AERONAUTIQUE HAUTE-NORMANDIE
AERODROME LE HAVRE-OCTEVILLE

Centre National d'Etudes Spatiales

18, Avenue Edouard Belin
SEPRA

31401 TOULOUSE CEDEX 4

LE DELEGUE REGIONAL

BORDEREAU D'ENVOI

DESIGNATION DES PIECES	NOMBRE	OBSERVATIONS
Courrier de Monsieur relatif à un phénomène aérospatial non identifié.	1	Pour attribution. Aucune autre information n'est parvenue dans mes services.

Le Délégué Régional

8 SURVOL DES INCENDIES DE FORÊTS

8.1 Les incendies de forêts, fréquents particulièrement en période estivale en FIR MARSEILLE, sont susceptibles de mettre en cause la sécurité des aéronefs évoluant à leur proximité.

Outre les dangers dus à l'abaissement de la visibilité par fumée et à la présence de fortes turbulences, il peut exister des risques d'abordage avec les aéronefs de secours appelés à évoluer sur l'incendie.

Les aéronefs de la Sécurité Civile spécialisés dans la lutte anti-incendie, l'observation et le secours (en particulier Canadairs - Tracker - FK 27 - C 130 Hercules - Hélicoptères - Avions légers d'observation) sont en effet amenés par la nature de leur mission à survoler les feux à des altitudes très basses par conditions de visibilité réduites et sans possibilité d'assurer l'antiabordage de façon efficace.

8.2 Il est en conséquence demandé aux navigateurs aériens constatant la présence d'une fumée révélant un feu de forêts :

8.2.1 de s'en écarter au maximum, afin de laisser l'espace avoisinant disponible pour les aéronefs de secours présents ou attendus. Il est interdit de survoler les zones en cours de traitement à moins de 5 NM et à une hauteur inférieure à 1500 m (5000 ft) ASFC.

8.2.2 pour éventuellement déclencher l'alerte Feu, de signaler la présence de cette fumée en radiotéléphonie et selon le cas :

- à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel ils sont en contact ;
- à un organisme de la circulation aérienne proche de leur position ;
- au centre d'information de vol (FIC).

9 NAPPES D'HYDROCARBURES FLOTTANT SUR LA MER

9.1 L'instruction interministérielle du 13 avril 1976 relative à la détection et à la constatation de la pollution de la mer par les hydrocarbures préconise l'information de l'autorité responsable par les moyens les plus rapides de tout rejet constaté par les équipages d'aéronefs.

9.2 Les équipages d'aéronefs qui remarquent des nappes d'hydrocarbures flottant sur la mer transmettront les renseignements suivants aux organismes de contrôle de la circulation avec lesquels ils sont en contact :

- date, heure et position de la pollution ;
- caractéristiques de la ou des nappes (aspect, dimensions, direction) ;
- présence ou non d'un navire en évolution dans le voisinage.

9.3 Ces informations seront répercutées par les organismes du contrôle de la circulation aérienne soit :

- au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage concerné (CROSS) ;
- à la préfecture maritime la plus proche.

10 PHÉNOMÈNES AÉROSPATIAUX NON IDENTIFIÉS

10.1 Le Centre National d'Études Spatiales (CNES) a mis en place en son sein le Service d'Expertise des Phénomènes de Rentrées Atmosphériques (SEPRA).

10.2 Le système de recueil de l'information sur ces phénomènes nécessite la collaboration des services de la circulation aérienne (contrôleur) et des exploitants d'aéronefs (pilotes).

10.3 Il est donc demandé aux équipages témoins de phénomènes aérospatiaux inexplicables :

- d'en aviser immédiatement l'organisme de la circulation aérienne concerné afin que les enregistrements (radar, radiotéléphoniques et téléphoniques) soient conservés aux fins d'étude par le SEPRA.
- d'adresser au SEPRA un compte-rendu d'observation du phénomène constaté, de préférence au moyen du formulaire suivant qui sera fourni aux exploitants d'aéronefs par le SEPRA.

8 FLYING OVER FOREST FIRES

8.1 Forest fires, which are particularly frequent in FIR MARSEILLE during the summer, are capable of affecting the safety of aircraft flying in their proximity.

In addition to dangers due to reduction of visibility by smoke and the presence of strong turbulence, there may be a risk of collision with rescue aircraft called in to fly over the fire.

«Sécurité Civile» aircraft specialised in fire-fighting, observation and rescue (in particular Canadair - Tracker - FK 27 - C 130 Hercules - Helicopters - Light Observation Aircraft) are, by the very nature of their tasks, called upon to fly over the fires at very low altitudes in low-visibility conditions with no possibility of effectively ensuring collision avoidance.

8.2 Air navigators in the presence of smoke indicating a forest fire are therefore requested:

8.2.1 to move away from it as far as possible in order to leave the adjacent space available for the rescue aircraft present or expected. It is prohibited to fly over zones being operated upon closer than 5 NM and at a height of less than 1500m (5000 ft) ASFC.

8.2.2 in order, possibly, to initiate the « Fire » warning, to report the presence of this smoke by radio-telephone to, depending on the circumstances:

- the air traffic control unit with which they are in contact;
- an air traffic control unit close to their position;
- the Flight Information Centre (FIC).

9 OIL SLICKS FLOATING ON THE SEA

9.1 The Inter-Ministerial Instruction of 13 April 1978 relating to the detection and reporting of pollution of the sea by oil recommends informing the responsible authority by the fastest possible means of any discharge noticed by aircrews.

9.2 Aircrews who notice oil slicks floating on the sea will transmit the following information to the air traffic control organizations with which they are in contact:

- date, time and position of the pollution
- characteristics of the slick or slicks (appearance, dimensions, direction);
- presence or not of a ship under sail in the vicinity.

9.3 This information will be passed on by the air traffic control organisations concerned either:

- to the Regional Operational Surveillance and Rescue Centre (CROSS) concerned;
- or to the closest «Prefecture Maritime» (Naval Superintendent's Office)

10 UNIDENTIFIED AIRSPACE PHENOMENA

10.1 The National Space Research Centre (WES) has formed a group within itself for the study of airspace phenomena entering into the atmosphere (SEPRA).

10.2 The method of collecting data on these phenomena requires the cooperation of air traffic control services (controllers) and of aircraft operators (pilots).

10.3 Aircrews observing inexplicable airspace phenomena are therefore requested:

- to report them immediately to the air traffic control organisation concerned in order that recordings (radar image, radio and phone) are retained for study by SEPRA.
- to provide SEPRA with a report of the observed phenomenon, preferably using the following form which will be supplied to aircraft operators by SEPRA.

Centre National d'Études Spatiales
18, Avenue Edouard Belin
SEPRA

31401 TOULOUSE Cedex 4

☎ 05 61 27 30 73 ou 05 61 28 15 45 - Fax : 05 61 28 16 40