

Risques de collision (suite)

1°) Le risque aviaire

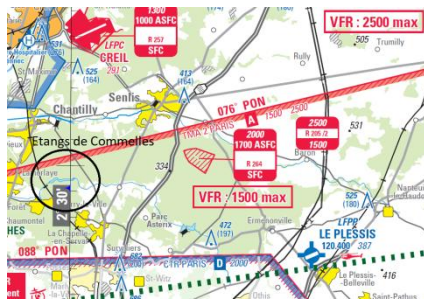
Un dramatique accident vient de se produire à proximité du Plessis Belleville et il me paraît important d'approfondir ce risque.

Un souvenir tout d'abord : le 17 juillet 1961, je terminais l'étape Saint Etienne / Luneville du Tour de France Aérien, aux commandes d'un Jodel D120 en longeant les contreforts des Vosges lorsque je me suis trouvé subitement face à un aigle qui m'a imposé une rapide manœuvre d'évitement. C'est un incident auquel je n'étais pas préparé et que je revois toujours soixante ans plus tard.

Les collisions Avions / Oiseaux sont assez fréquentes et ce sujet a été abordé lors de mes stages Instructeur et qualification montagne au SEFA (aujourd'hui l'ENAC).

Voici un résumé de mes notes prises en stage et actualisées :

Les oiseaux les plus dangereux pour nous sont les plus répandus et les plus lourds. Dans nos régions, ce sont surtout les mouettes ou les cormorans (2 kg) et en moins grand nombre les aigles (5kg). Attention en particulier à la colonie de cormorans des étangs de Commelles à proximité de Chantilly :



Etangs de Commelles



↑ Mouette

Cormoran ↓



Dans le sud de la France et surtout en Espagne, les vautours qui peuvent dépasser 10kg ont causé de nombreux accidents souvent mortels. Il faut aussi citer les cigognes (4kg) qui traversent la France aux périodes des migrations, mais dont les vols en V sont très caractéristiques et les rendent assez visibles.

Les dégâts sur l'avion suite à une collision peuvent être importants et violents (voir [vidéo d'une collision en vol sur un Cessna](#)), mais il faut penser aussi au risque d'une perte de contrôle suite à une manœuvre d'évitement trop brutale. Voici quelques recommandations :

- Le risque diminue avec l'altitude. Il est donc prudent de monter dès que c'est possible.
- Il est capital d'effectuer en permanence un balayage visuel appuyé. Les oiseaux ne volent pas très vite et n'ont pas un fort taux de montée. C'est donc plutôt vers l'avant, à notre altitude de vol ou légèrement au-dessus que vont se trouver ceux qui présentent un risque. Ils

spiralent souvent dans les ascendances, c'est donc sous les cumulus qu'il faut être le plus attentif.

- Les oiseaux sont réputés avoir une bonne vue et une certaine capacité à éviter les collisions. Il est donc important de se rendre bien visible d'eux en utilisant tous les éclairages extérieurs disponibles sur votre avion dans les zones à oiseaux.
- Enfin il faut absolument éviter de passer sous un oiseau qui spirale. En effet, il risque par peur de plonger à la verticale.

2°) Les autres animaux :

Sur les pistes de nos aérodromes non entièrement clôturés, on peut rencontrer de nombreux animaux. Nous y voyons des cerfs, des biches et surtout des sangliers. Aucun décollage ou atterrissage n'est possible tant qu'ils n'ont pas quitté les lieux. Il faut aussi s'assurer qu'ils n'ont pas fait de dégâts sur les pistes en herbe.

Quelques souvenirs à ce sujet :

- Il m'est arrivé au Plessis-Belleville de heurter un lièvre de nuit à la vitesse de rotation, sans autre conséquence qu'un choc spectaculaire. Le plus compliqué a été de vérifier que le lièvre n'était plus sur la piste avant d'atterrir.
- Venant de faire un premier lâcher à Abidjan, je surveillais mon élève depuis un taxiway et j'ai été étonné de le voir remettre les gaz en courte finale après une approche pourtant bien réussie. Ce n'est que lorsqu'une voiture de piste s'est précipitée vers moi que j'ai compris la situation : Un crocodile venu de la lagune était sur la piste et il se rapprochait dangereusement de moi !

Une vidéo disponible en suivant [ce lien](#) illustre également la rapidité à laquelle une collision peut avoir lieu.

3°) Les aéromodèles et les drones :

Le risque devrait être limité. En effet, les vols de modèles réduits ont lieu principalement dans des zones répertoriées dans la documentation aéronautique à une hauteur inférieure à 150m (450ft). Cependant, la localisation de ces zones doit être étudiée lors de la préparation de vos navigations. Car il existe un risque que le pilote perde le contact avec son modèle réduit. Bien réglé et souvent très stable, celui-ci peut voler longtemps au fil des ascendances. C'est ainsi que j'ai rencontré un planeur modèle réduit à plus de 2000ft à Coulommiers et une autre fois, j'en ai croisé un à plus de 1000ft à l'est de Pontoise.

Sachez qu'il existe un terrain d'aéromodélisme assez actif au nord de Crépy-en-Valois. La prudence s'impose donc à proximité.

Enfin les drones sont de plus en plus nombreux et souvent pilotés par des personnes à faible culture aéronautique. C'est un danger nouveau, difficile à prendre en compte pour les autorités aéronautiques du monde entier.



4°) Autres risques :

Les véhicules qui circulent au sol ou qui y sont stationnés doivent être surveillés avec attention.

J'ai dû, un jour, remettre les gaz en DC10 en très courte finale à Tahiti. Car une voiture de piste en panne de radio venait de pénétrer sur la piste.

Enfin il y a une trentaine d'années au Plessis-Belleville, l'un de nos Cessna 152 a été gravement endommagé par sa rencontre avec un engin agricole qui circulait trop près du taxiway.

En conclusion :

Soyez prudents, regardez dehors et n'oubliez pas que la capacité d'accommodation de vos yeux a des limites : passer d'une vision nette des instruments de bord à celle d'une cible lointaine n'est pas immédiat. De plus, notre vision est plus efficace pour détecter les objets en mouvement. Prenez donc le temps d'assurer votre sécurité en vol, par un scan approprié dans toutes les directions.

Bons vols à tous.

Jean-Yves ROUAULT
Responsable SGS