

Ce que les enquêtes du BEA nous apprennent



(par Thierry COUDERC, Président de la Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

Le bureau enquêtes et analyses de l'aviation civile s'efforce depuis un peu plus d'un an, de reprendre les investigations sur les accidents d'ULM. Compte tenu de ses moyens très contraints et des obligations qu'il doit assumer pour l'aviation certifiée, il ne lui est pas possible d'ouvrir une enquête pour chaque événement porté à sa connaissance. Il convient cependant de saluer les efforts qu'il fait pour nous fournir des données sur les événements les plus significatifs.

Chaque pilote est invité à prendre connaissance des 5 dernières publications. Elles sont disponibles depuis quelques jours sur le site du BEA, en suivant les liens indiqués.

Vol à basse hauteur assumé - Collision avec une ligne électrique
https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0148.pdf

Décrochage dissymétrique en virage au cours d'une compétition
Altération possible des capacités de l'équipage
https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0594.pdf

Perte de contrôle en final et impact avant le seuil de piste
https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0316.pdf

Perte de contrôle lors d'un vol solo à la tombée de la nuit
https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0677.pdf

Poursuite du vol en condition météorologique dégradée - Collision avec une ligne électrique
https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0661.pdf

La lecture de ces comptes rendus donne assez couramment une première impression de ne pas y apprendre grand-chose. Ils sont généralement très factuels, et toujours prudents dans leurs conclusions, particulièrement quand aucun élément probant ne permet de faire ressortir un élément déclencheur indiscutable de l'événement.

Mais une étude plus attentive fera ressortir presque systématiquement que chacun de ces rapports expose dans le détail les circonstances qui environnent la survenue de l'événement analysé. On pourra toujours discuter à l'envi sur le fait de savoir si telle ou telle circonstance relevée dans le rapport est ou pas à l'origine de l'accident. Ce qui est important, c'est que dans chaque cas, le BEA nous fournit un document officiel qui plante le décor dans lequel le drame s'est joué.



C'est ainsi que l'on relève au fil de sa lecture :

- Une violation des règles de hauteur de survol pour procurer des sensations aux occupants de l'appareil.
- Deux cas pour lesquels la situation médicale des pilotes n'était peut-être pas optimale pour assurer un vol.
- Une situation pour laquelle un dépassement plus que probable de la masse maximale admise pour les ULM, a retenti sur les paramètres de vol à appliquer en finale.
- Deux environnements psychologiques susceptibles d'altérer la prise de décision (pression de la compétition dans un cas – deuil récent dans l'autre).
- Un vol entrepris contre l'avis du précédent propriétaire, après environ 7 ans d'interruption de pratique par le pilote.
- Deux vols entrepris au coucher du soleil.
- Une poursuite du vol en conditions de visibilité incompatibles avec le vol à vue.
- Deux collisions avec des lignes électriques.

On constate combien ces investigations illustrent de manière indiscutable et de façon hélas dramatique, les points sur lesquels la communication de sécurité appelle de manière récurrente l'attention des pilotes. Ainsi, même si la lecture de ces rapports ne nous permet pas toujours de savoir exactement ce qui s'est produit, elle nous permet d'appréhender de façon concrète les circonstances qui peuvent conduire des pilotes à prendre la décision de décoller, ou d'entreprendre des évolutions dans des conditions qui ne sont pas compatibles avec l'optimisation de leur sécurité.

En résumé, qu'est-ce que ces rapports du BEA nous apprennent ? Que ce ne sont pas tant les ULM qui sont dangereux, c'est plutôt la manière dont leurs pilotes décident de les utiliser qui fait la différence.





Informations sur la circulation aérienne

(par Gérard COFFIGNOT)

1) Les restrictions de circulation provoquées par la protection des matchs de la coupe d'Europe de Football EURO 2016

L'organisation de cet événement sportif de portée internationale sur le territoire français a conduit les autorités à promulguer un certain nombre de dispositions provisoires. Elles sont détaillées dans le document ci-joint et par le SUP AIP 060/16 que vous pouvez consulter sous le lien suivant :

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier/supaipmetro/SUP_2016_060_FR.pdf

Ces dispositions sont susceptibles de corrections et de modifications pendant toute la durée de leur validité, de sorte que les pilotes sont invités à s'assurer avant chaque projet de vol, que les informations qu'ils détiennent sont bien à jour.

2) Rappel sur le respect de la protection des abords des sites nucléaires

Dans le cadre de la protection des installations nucléaires et en raison d'un rappel du CDAOA (Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes), nous enjoignons à tous nos adhérents et plus généralement à tout pilote ULM de respecter strictement la réglementation d'interdiction de survol des zones de protection (ZIT ou P) prévues pour protéger ces installations des dégâts pouvant être commis intentionnellement ou accidentellement par nos aéronefs.

À cet effet, une règle de bon sens consiste à gérer son vol de telle façon que sa trajectoire ne puisse être interprétée comme celle d'une intrusion potentielle dans la zone protégeant l'installation sensible. La notion de « pied de pilote » en usage chez les (bons) marins se doit d'être prise en compte à l'approche de ce type de zones en ajoutant à leurs limites latérales une marge d'environ 2 NM que ce soit pour les longer ou, au plus tard, pour corriger une route qui s'avérerait convergente.

Selon le CDAOA, ces menaces d'intrusions et à fortiori ces intrusions elles-mêmes : « ... provoquent une chaîne d'alerte et d'intervention opérationnelle lourde en termes de moyens engagés. ».

Retenons pour nous que cette « lourdeur » a un coût et donc une interaction sur nos prélèvements fiscaux. Dès lors, le bon sens marin peut aussi servir financièrement aux aviateurs en plus de leur éviter de très sérieux ennuis au plan juridique et là aussi financier !

Les publications de la FFPLUM sont diffusées pour informer l'ensemble des pilotes sur des points susceptibles d'affecter leur sécurité, et pour leur proposer une réflexion qui se veut pragmatique sur les moyens de l'améliorer. Compte tenu de la diversité qui caractérise la pratique de l'ULM, les informations diffusées sont strictement indicatives. Elles ne sauraient répondre de façon exhaustive à chaque situation particulière. De fait, l'attention est rappelée sur le cadre réglementaire de l'aviation ultralégère française qui est basé sur un principe déclaratif et sur la responsabilité individuelle des pratiquants, laquelle doit s'exercer sans réserve. En tant que commandants de bord, les pilotes d'ULM doivent s'assurer toujours de la navigabilité de leur machine et conduire leur vol dans le respect strict des règles de la circulation aérienne. Il revient à chaque pilote d'évaluer lui-même la manière d'adapter à son propre cas, la prise en compte des informations de sécurité qu'il reçoit.

