

Accident survenu le 6 mai 2013, à Saint-Gaudens (31), au Planeur Centrair 101 immatriculé F-CGSF

Résumé: Le pilote du planeur effectue un vol local au départ de l'aérodrome de Saint Gaudens (31) en VFR. Il décolle en remorqué à 14 h 35 de la piste 07 et évolue pendant environ une heure à l'ouest de l'aérodrome. Il rejoint ensuite le relief des Pyrénées tout en progressant vers le sud. A 15 h 58, il chemine, en vol de pente, à l'est de la crête de Hourmigué vers le sud-ouest (cf figure 1). Le pilote indique qu'il observe alors un point noir dans le ciel devant lui, légèrement sur sa gauche, sans pouvoir en identifier la nature. Il porte ensuite son regard vers la vallée, située à sa gauche, alors qu'il envisage de rejoindre son autre versant. Regardant à nouveau vers l'avant, il perçoit un avion de chasse face à lui, et se rapprochant très rapidement à la même hauteur. Il tente d'effectuer une manœuvre d'évitement pour passer sous l'avion puis virer à gauche. Il explique qu'il rencontre des difficultés pour incliner le planeur et qu'il ressent de fortes secousses. Il observe une diminution de la vitesse indiquée. Malgré une action à piquer, il ne parvient pas à reprendre le contrôle du planeur qui heurte les arbres où il s'immobilise, pratiquement à la verticale à plusieurs mètres du sol. Il demande du secours en appelant d'autres pilotes de planeur par radio.

Le pilote totalise 123 heures de vol sur planeur. Il explique qu'il se souvient avoir vu les ailes de son planeur battre et que les commandes lui ont paru dures puis à nouveau normales. Il ne se souvient pas avoir vu de phare ni de feu de l'avion croisé. Au moment du rapprochement, la radio du planeur était réglée sur 122.650 MHz, fréquence attribuée à l'activité véliplane. Il n'a pas touché à la commande des aérofreins.

Le pilote assis en place avant de l'Alphajet effectue une navigation entre Cazaux (33) et Salon de Provence (13). Un second pilote est assis en place arrière. Les règles de vol applicables sont celles du vol à vue militaire (CAM-V, voir paragraphe 2.8). L'Alphajet survole l'océan Atlantique, puis l'aérodrome de Biarritz, le sud de l'aérodrome de Pau, le Pic du Midi, puis la région de Carcassonne et Béziers. L'équipage indique qu'il n'a pas vu le planeur et que les feux de navigation et anti collision ainsi que le phare étaient allumés. Les radios étaient réglées sur une fréquence UHF d'auto information défense et sur la fréquence VHF de la TMA Pyrénées.

L'accident s'est produit en espace aérien de classe G. Le démontage du planeur, après son hélitreuillage, n'a pas fait apparaître d'anomalie des commandes de vol.

Lien vers le rapport : <http://www.bea.aero/docspa/2013/f-sf130506/pdf/f-sf130506.pdf>

Recommandation B2015/01 FRAN-2015-009

"Voir et éviter » lors de vols en montagne

Le vol à faible hauteur d'avions rapides en montagne est de nature à favoriser des rapprochements très soudains avec d'éventuels usagers aéronautiques ou péri-aéronautiques évoluant à proximité du relief. La présence éventuelle de masques de reliefs et la rapidité du croisement peuvent empêcher la détection d'un aéronef léger avec un préavis suffisant pour engager une manoeuvre d'évitement, et augmenter l'effet de surprise pour les usagers, non professionnels pour la plupart. Cela ne leur permet alors pas d'évaluer avec pertinence le risque réel de collision. Leurs faibles hauteurs d'évolution réduisent la tolérance aux manoeuvres d'urgence, éventuellement excessives, que ce type de trajectoire peut ainsi susciter. Bien que cet accident soit le seul de ce type recensé, les mécanismes suspectés d'y contribuer et précédemment résumés semblent reproductibles. Cet accident conduit ainsi à s'interroger sur la validité du principe de sécurité « voir et éviter » dans cette situation particulière.

En conséquence le BEA recommande que :

la DGAC et les autorités militaires incitent les usagers, civils et militaires, à se concerter pour évaluer plus précisément l'efficacité du principe « voir et éviter » en montagne, lorsqu'il est appliqué par des pilotes d'aéronefs rapides évoluant à faible hauteur et par des pilotes d'aéronefs légers, et pour déterminer les modifications opérationnelles ou d'emport d'équipement qui pourraient améliorer son efficacité et, si nécessaire, mettent en place les instances de coordination.

Réponse

L'accident objet du rapport est lié à la compatibilité des circulations aériennes militaire et générale en montagne ;

- Le Code de l'aviation civile (Art.D.131-5) prévoit que les règles applicables à chacun des types de circulation aérienne doivent être compatibles avec celles qui régissent l'autre type de circulation. Le ministre de la défense et le ministre chargé de l'aviation civile fixent conjointement, par arrêté, les règles de nature à assurer cette compatibilité;

- par arrêté du 19 juin 2006, le Directoire de l'espace aérien veille également à la comptabilité des règles applicables à chaque circulation aérienne et fixées conjointement par le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre de la défense;

- Le Directoire de l'espace aérien a créé en 2007 le Groupe permanent sur la compatibilité des circulation aériennes civile et militaires en basse et très basse altitude (GPBA). Le mandat du GPBA stipule que sur saisine du Directoire, il examine les recommandations émises par le BEA ou la CMSA à la suite d'évènements concernant la compatibilité des circulation aériennes civile et militaire en basse et très basse altitude.

La mesure suivante a été prise :

Le directeur de la circulation aérienne militaire, co-président du Directoire de l'espace aérien a saisi le Directoire afin qu'une saisine soit adressée au GPBA en vue de réaliser une étude sur l'efficacité du "voir et éviter" en montagne, puis qu'il présente ses conclusions au Directoire

Le GPBA a achevé son étude et l'a présentée au Directoire en juin 2016.

En résumé, les pistes relatives aux possibilités d'amélioration de l'application du principe « voir et éviter » discutées par le GPBA sont :

1. Information des équipages défense : recenser les secteurs et circonstances dans lesquels se concentrent les activités ou le trafic aériens civils et les risques associés.

2. Formation des équipages défense :

a. Poursuivre la sensibilisation à l'activité de vol à voile.

b. Sensibiliser régulièrement aux risques ; capitaliser et transmettre l'expérience.

3. Préparation des vols des équipages défense :

a. Faire des rappels et avertissements sur les risques.

b. Utiliser les informations sur les activités particulières des associations une fois centralisées sur le site du CNFAS (projet du CNFAS).

4. Exécution des vols défense en montagne :

a. Privilégier les créneaux matinaux.

b. Recommander de veiller les fréquences VHF civiles d'auto-information.

5. Orientations sur la visibilité des aéronefs civils légers : continuer à les mettre en application (propriétaires).

6. Information en temps réel des usagers en CAG VFR sur les activités en CAM V en espace aérien de classe G : poursuivre l'étude de faisabilité d'une expérimentation d'« information silencieuse » des organismes SIV de certaines activités en CAM V.

Avancement 100%

Date de mise à jour 21/12/2018