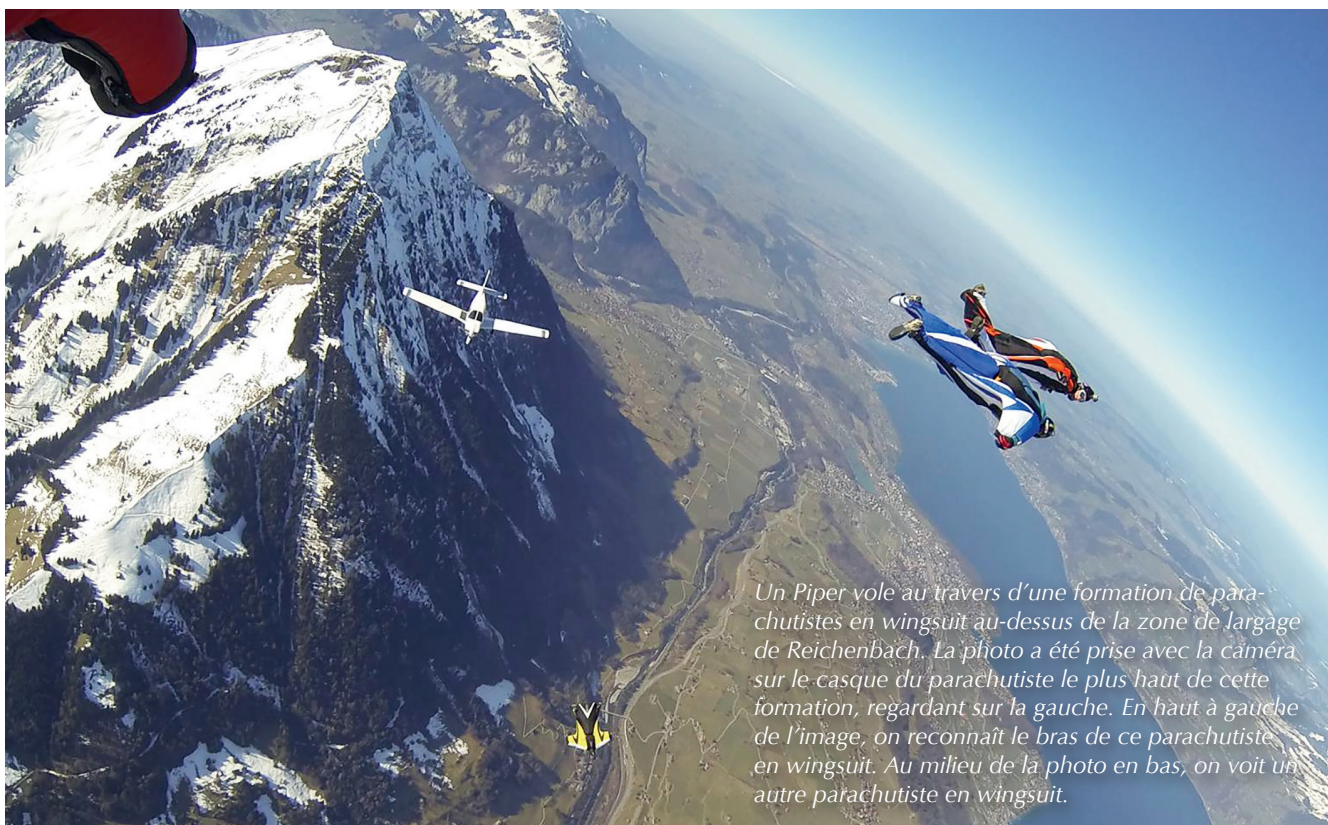


Publication de la Fédération suisse de vol à moteur pour promouvoir la sécurité dans l'aviation



Un Piper vole au travers d'une formation de parachutistes en wingsuit au-dessus de la zone de largage de Reichenbach. La photo a été prise avec la caméra sur le casque du parachutiste le plus haut de cette formation, regardant sur la gauche. En haut à gauche de l'image, on reconnaît le bras de ce parachutiste en wingsuit. Au milieu de la photo en bas, on voit un autre parachutiste en wingsuit.

Photo: mad ScenicAir

Rencontre dangereuse

■ Dans l'espace aérien des environs d'un aéroport de largage, il faut s'attendre en permanence à voir des parachutistes. Cela présente de grands dangers, comme le montre la description ci-dessous, d'une opération de vol para du point de vue du pilote.

Cela fait à peine cinq minutes que je suis en vol de montée pour le niveau de vol 140, avec dix parachutistes à bord d'un Pilatus Porter. Selon le contrôleur du trafic aérien, je dois m'annoncer deux minutes avant le largage des parachutistes prévu, afin de recevoir la «dropping clearance», l'autorisation de larguer les parachutistes. C'est une magnifique

journée d'été et ainsi de nombreux avions sont en route. C'est pourquoi le contrôleur du trafic aérien m'informe régulièrement d'avions qui, selon son écran radar, croisent mon vol de montée dans un espace aérien non contrôlé. Peu avant le passage du FL 120, je contacte le contrôleur aérien pour lui dire «ready to drop in 2 minutes». Lequel me répond:

«... cleared to drop out of FL 140». J'informe alors tout de suite le trafic environnant sur la fréquence de l'aéroport, que les parachutistes sauteront dans deux minutes. Peu avant d'atteindre la position de largage, j'informe une deuxième fois sur la fréquence de l'aéroport, du largage imminent des parachutistes. L'observateur au sol confirme avec

«espace aérien libre» et je fais signe aux parachutistes d'ouvrir la porte coulissante. Après le largage d'une formation de cinq, deux parachutistes suivants se préparent dans leur position de saut, en se tenant fermement au cadre de la porte.

«Annuler – annuler!»

Juste à ce moment-là, le contrôleur aérien m'informe de la présence d'un avion tournant en direction de la place de saut, en-dessous de l'espace aérien contrôlé. Je crie tout de suite dans la cabine «annuler - annuler», afin que le largage soit arrêté. Pour les deux parachutistes groupés à l'extérieur du Porter, cet appel arrive trop tard, car ils sont déjà en train de plonger la tête la première. Comme l'avion incriminé vole directement au-dessus de la place d'atterrissage, j'entends sur la deuxième fréquence radio que l'observateur au sol essaie énergiquement d'inciter le pilote de l'avion à moteur à changer de cap.

Espérons, qu'il ne se passe rien

Ni les parachutistes qui viennent de sauter, ni le pilote (qui n'écoute pas la fréquence de l'aérodrome survolé) de l'aéronef survolant la place d'atterrissage ne sont conscients du danger potentiel qui les menace. Il ne reste plus, pour l'observateur au sol, le contrôleur du trafic aérien et moi, en tant que pilote de largage, qu'à espérer qu'il ne se passera rien, comme dans les situations précédentes identiques! ■



Le regard inquiet du maître du tandem est dirigé vers l'aéronef traversant la zone (extrait agrandi à gauche).

■ SAFETY TIPP

Tactique de planification de vol pour éviter de telles situations

- Ne pas choisir des aérodromes comme waypoint lors de la planification de vol (pas seulement les places de largage).
- Faire attention aux places de largage publiées sur les cartes OACI.
- L'activité des places de largage n'est publiée nulle part, pas non plus dans les NOTAMs (sauf pour de grands événements). Partez du principe que le largage de parachutistes peut être à tout moment possible, pas seulement les week-ends. Certaines places de largage sont actives toute l'année, d'autres plusieurs semaines en été.
- Le survol d'un aérodrome sans prise de contact radio, indépendamment de l'altitude, doit être absolument considéré comme tabou.
- Un aérodrome doit être contourné à une certaine distance (au moins 3 NM, mieux 5 NM), ou contacté par radio.
- Aux instructeurs: toujours sensibiliser les élèves pilotes et les pilotes sur le danger potentiel du survol d'un aérodrome et recommander de le contourner réellement.

Pas un cas unique

Ce n'est pas le seul cas, c'est ce que nous montre une enquête menée avec le soutien de Swiss Skydive auprès de toutes les places de largage de parachutistes en Suisse. Toutes les places de largage, sans exception, admettent que malheureusement et importunément souvent des avions sans contact radio les survolent alors qu'elles sont actives. Sur des aérodromes non contrôlés, le long des principales routes de vol, certaines places de largage parlent même de plusieurs cas par jour.

Toutes les places de largage sont unanimes à dire que le danger potentiel est élevé. Même si la probabilité d'un risque de collision entre un avion et un parachutiste est considéré faible, les

répercussions en seraient fatales. L'appel des places de largage aux pilotes se tend comme un fil rouge dans les réponses des Para-Clubs: «Eviter les survols, sinon contact radio». Certaines places de largages ne rechignent pas devant l'effort pour identifier un avion avec un flight tracker (par exemple flihtadar24), pour le contacter et finalement informer le propriétaire des dangers du survol de places de largage en activité. Près de la moitié des places de largage en Suisse ont installé une station flarm au sol ayant pour objectif de signaler le danger aux pilotes d'avions équipés de ce système, et ceci afin de pouvoir réduire les survols.



Photo: mäd ScenicAir

Un Diamond Star DA40 traverse la zone de largage à Reichenbach. La photo a été prise par la caméra du casque d'un Video-Flyer, qui fait un film souvenir du saut en tandem.

Contourner ou contact radio

A la question de savoir quelles recommandations les places de largage souhaiteraient transmettre aux pilotes, celle-ci répondent unanimement: «Contourner la zone d'assez loin ou établir un contact radio!» Certains chefs de place de largage supposent que l'origine des nombreux survols d'aérodromes vient de l'augmentation des planifications de vol par GPS, avec un choix de waypoint le plus simple possible; ce sont les aérodromes, car ils sont très simples à choisir avec le GPS dans la programmation des routes de vol. La publication dans les NOTAMS, demandées par certaines places de largage

de parachutistes a malheureusement presque toujours été déclinée jusqu'à aujourd'hui. Mais elle pourrait justement avertir le pilote avant la pénétration d'une zone de largage de parachutistes, grâce aux applications des appareils portables permettant la planification et l'exécution du vol, souvent utilisés aujourd'hui. Cela est appliqué dans d'autres pays.

Sensibiliser – sensibiliser - sensibiliser

D'après les réponses des Para-Clubs, il semble que la sensibilisation des pilotes locaux ou d'aérodromes voisins,

Starten Sie Ihre Privatpiloten-Ausbildung jetzt!

Effizient und einfach • zu Hause • Online an Ihrem Computer



MEHR ALS EINE
FLUGSCHULE



www.swisspsa.ch

Birrfeld • Lommis • Sitterdorf • Speck-Fehraltdorf • Wangen-Lachen • Zürich-Kloten

aux activités de parachutage soit bien implantée. Dès qu'il s'agit de places de largage éloignées ou moins connues, la plupart des pilotes ont à peine connaissance de l'activité de largage possible sur ces places.

C'est ainsi que la plupart des pilotes en Suisse ignorent que l'aérodrome de Reichenbach, dans la vallée de la Kander, est une des zones de largage la plus active en Suisse, avec des sauts presque tous les jours. On ne le supposerait pas au premier abord. La raison en est que la place de largage a des arrangements avec des agences de voyage et que le Tourisme-Aventure à Interlaken est très demandé.

La place de largage de parachutistes très active se trouve exactement le long du trajet des vols très populaire en direction de la Gemmi et, à cause des montagnes les pilotes sont obligés de suivre le cheminement de la vallée. Sur la carte aéronautique OACI de la Suisse, le signe «largage de parachutistes» y est facilement reconnaissable. Mais les pilotes n'y font cependant pas suffisamment attention, comme le montrent plusieurs prises de vue effrayantes de caméras sur les casques de parachutistes dans la zone de largage de Reichenbach. ■



Le symbole «parachutisme» sur la carte aéronautique indique qu'il faut s'attendre à des largages sur un aérodrome, Reichenbach sur l'image.

IMPRESSUM

Éditeur

Fédération suisse
de vol à moteur
Secrétariat AÉCS
Lidostrasse 5
6006 Lucerne
Tél. 041 375 01 01
Fax 041 375 01 02
www.mfvs.ch
vorstand@mfvs.ch
Président
André Bourquin

Tirage

6500 exemplaires
Concept, mise en page, production
Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tél. 056 442 92 44
verlag@swissaviation.ch
Auteur de ce numéro
Chris Decking

Impression

Stämpfli AG
Wölflistrasse 1
3001 Bern
031 300 63 82
www.staempfli.com
Parution
1 à 2 fois par année.
Expédition à tous les
membres de la FSVM
Prochaine édition
Hiver 2021

SAFETY TIPP

Exemple de radiotéléphonie

Principe de base: pas de survol d'un aérodrome sans contact radio!

Si un survol d'aérodrome est nécessaire ou inévitable, ou si le pilote suppose qu'un survol est possible sans problème parce qu'il ne s'attend pas à un danger, il faut alors au moins s'annoncer avec les transmissions à l'aveugle suivantes:

- Au moins 2 minutes avant le survol, le pilote annonce son survol prévu sur la fréquence de l'aérodrome:
REICHENBACH AERODROME, HB-ABC, NORTH-EAST OF YOUR FIELD 8500 ft, FOR YOUR INFORMATION: OVERFLYING YOUR AREA DIRECTION SOUTH-WEST
- En cas d'activité de largage de parachutistes sur l'aérodrome concerné, le chef du service du largage ou le pilote de l'avion de largage s'annoncera. Dans ce cas, le survol est alors strictement à éviter, et l'espace aérien autour la place de largage est à contourner de loin (au moins 3 NM, mieux 5 NM).
- En cas de non activité de largage de parachutisme sur l'aérodrome concerné, le chef de place s'annonce souvent pour remercier le pilote de l'information du survol. Cela montre la gratitude de l'exploitant de la place envers les pilotes circonspects!

On peut aussi télécharger SAFER FLYING en document PDF sur le site web de la FSVM.
www.mfvs.ch



Jeden Monat bei Ihnen zuhause.
Attraktiv, vielfältig und informativ!
Jetzt abonnieren unter

www.cockpit.aero

Lernen Sie die
erlesensten Seiten der
Schweizer Luftfahrt kennen.

