

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



Photomontage: Helmut Pyrochta

C'était moins une!

■ *Les collisions en l'air sont certes rares. Elles constituent toutefois un danger latent pour les pilotes. La surveillance de l'espace aérien requiert par conséquent la plus grande attention.*

Une collision de deux aéronefs comme celle qui s'est produite en mars 2007 entre un hélicoptère et un avion léger à Zell am See (A) nous démontre une fois de plus que même une longue expérience du pilotage n'offre pas de garantie de ne pas être impliqué dans un tel accident. La concentration sur la surveillance de l'espace aérien peut rapidement être diminuée par une surcharge de travail. Même le fait d'avoir un instructeur de pilotage à bord ne constitue pas une garantie qu'aucun incident fâcheux ne va se produire. Du point de vue statistique, le risque est même un peu plus élevé, car l'attention des deux est portée sur l'instruc-

tion. La conscience que le danger d'une collision existe à tout moment et la connaissance des éléments qui y conduisent peuvent aider à diminuer le risque.

«Traffic in Sight»?

Dans la zone d'approche et de décollage, ainsi que dans le trafic aux alentours de l'aérodrome, la densité du trafic augmente également. En plus d'une bonne surveillance de l'espace aérien, vous devriez vous faire une représentation spatiale d'où se trouvent les autres avions et d'où ils se dirigent. La «traffic information» du responsable du trafic aérien et les rapports de

position de pilotes vous fournissent la vue d'ensemble nécessaire. A cet égard, une condition importante est que les rapports de position des pilotes soient exacts. Autrement, l'aéronef est recherché et attendu à un endroit différent de celui où il se trouve. Dans le rapport de position, il faut tenir compte des points suivants:

1. Si possible, n'utilisez pour les rapports de position que les endroits figurant sur les cartes de navigation et d'approche. Sinon, les pilotes ne connaissant pas la région ne sauront pas où chercher.
2. Evitez l'expression «approaching...». Ce type de rapport de position

SAFETY TIP

Préparation de vol: étudier la procédure d'approche et de décollage

Examinez minutieusement la procédure d'approche et de décollage déjà lors de votre préparation de vol. Qui n'étudie la «visual approach chart» que lors de l'approche du tour de piste n'a pas la capacité de surveiller l'espace aérien et le trafic des autres aéronefs. Il existe en outre le danger que vous surgissiez à des endroits où vous n'êtes pas attendu(e) en vertu des procédures publiées.

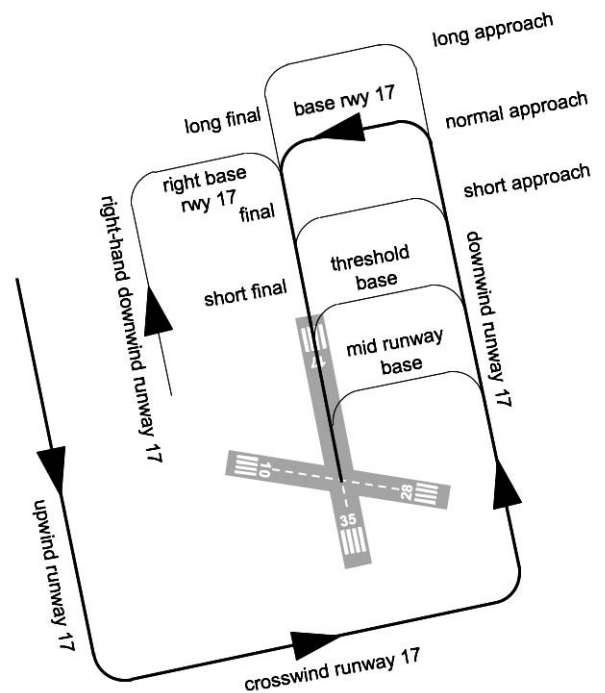
ne dit rien sur votre position effective. 3. Lors de vols VFR, le rapport de position consiste en un lieu géographique et en l'altitude de vol. Avec le rapport «10 miles east of the airport», vous informez les autres pilotes en premier lieu que vous volez selon le GPS et que vous ne savez pas exactement où vous êtes.

Communiquer correctement sa position

Afin de donner aux autres pilotes la possibilité, pendant leur «straight in approach», de vous chercher au bon endroit, il est important de communiquer correctement votre position. Tant que vous êtes devant l'endroit où la base du tour de piste publiée débouche sur le final, vous vous trouvez dans le «long final». Après cet endroit, vous êtes dans le final. On appelle «short final» grosso modo le dernier tiers du final avant l'atterrissage.

Lorsque vous reconnaissez un aéronef recherché, vous vérifiez que celui-ci correspond réellement à la position présumée ou annoncée. Surtout lorsque plusieurs aéronefs se trouvent dans la même zone, le «premier avion venu» peut vous procurer une fausse sécurité et aboutir à de mauvaises surprises lorsque l'aéronef effectivement recherché apparaît. ■

Une communication correcte de la position facilite la recherche et la découverte d'un autre avion.

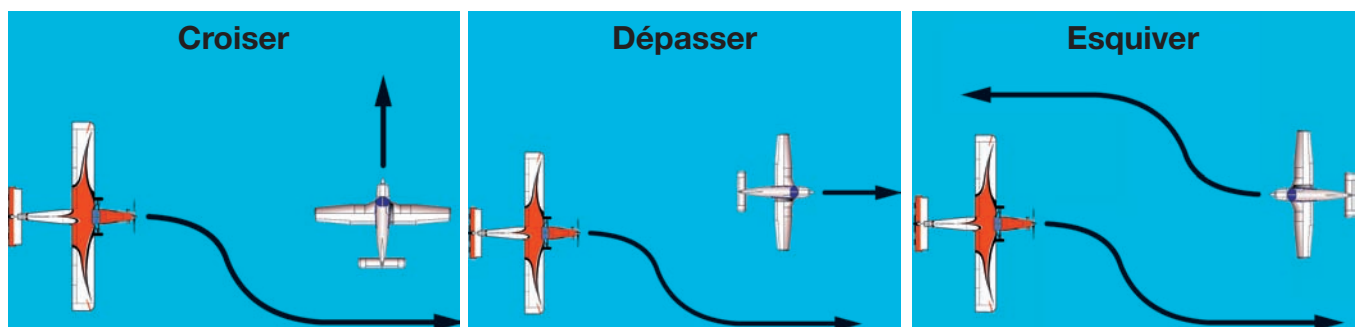


Points névralgiques en dehors des aérodromes

- Entrée dans le circuit
- Points de rapport obligatoires
- VOR (en Suisse WIL, FRI, ZUE)
- Attractions touristiques (Cervin, région de la Jungfrau, Säntis)

Priorité

Le respect des règles de priorité permet d'éviter les approches dangereuses. Lors de vols dans les montagnes, la règle est la suivante: voler sur le versant droit de la vallée, si les conditions météorologiques et la tactique de vol le permettent. Si cette règle ne peut pas être respectée, il faut prêter une attention particulière à la surveillance de l'espace aérien.



La surveillance de l'espace aérien

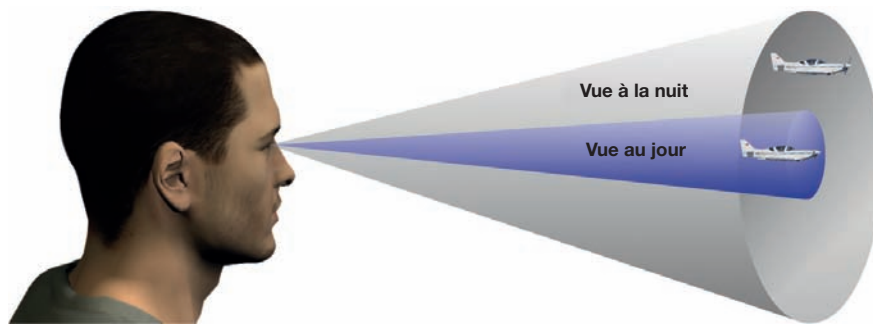
■ Avec une bonne technique, la surveillance de l'espace aérien est organisée de façon efficace, et le risque de collisions est minimisé.

De jour, la technique de surveillance aérienne consiste à scruter systématiquement le champ de visibilité. A tout moment, l'œil doit toutefois s'arrêter brièvement, afin que les objets en mouvement puissent être mieux reconnus. Si le regard erre continuellement, il est plus difficile d'identifier les objets en mouvement.

phérie de la rétine qui interviennent, car ils sont plus sensibles à la lumière. Ainsi, de nuit, on ne voit pas les objets situés au centre du champ visuel. Par conséquent, si l'on souhaite reconnaître de nuit un objet dans une certaine direction, il faut un peu «promener son regard» dans la direction présumée.

l'un vers l'autre à une vitesse de 100 nœuds chacun, ils ne s'agrandissent sensiblement que les 2 dernières secondes avant la collision.

L'évaluation de la hauteur lors de l'approche est particulièrement difficile, car nos yeux ne sont pas en mesure d'identifier avec précision la taille des objets. Une grande piste peut paraître petite lorsque l'on est trop haut et une petite piste peut paraître grande lorsqu'on la survole de près.



Feux de jour

Utiliser les feux de jour augmente les chances d'être vu à temps par les autres pilotes. En outre, une étude menée par la FAA dans les années 70 a démontré qu'un phare allumé amoindrit le risque de percuter un oiseau. Rien n'empêche de laisser le phare allumé pendant toute la durée du vol. Un phare est une assurance avantageuse.



Photos: Helmut Pyrochta

De nuit

En raison de la constitution de l'œil, une autre tactique de surveillance de l'espace aérien doit être appliquée pendant la nuit. Alors que de jour, l'œil reçoit suffisamment de lumière pour stimuler les neurones orthochromatiques au centre de la rétine, la lumière est insuffisante de nuit. Ce sont alors les neurones situés en péri-

L'avion est encore loin

Le fait que l'avion est en vue ne signifie pas qu'il n'y a plus de danger de collision. La vitesse d'approche est souvent sous-estimée, car pendant longtemps la taille de l'avion change à peine dans le champ visuel. C'est seulement quelques secondes avant la collision que l'avion s'agrandit sensiblement dans notre angle visuel. Si deux avions volent

Signe tango

Si, pendant le vol de croisière, vous voyez un avion dont vous n'êtes pas sûr(e) que le pilote vous voit, faites-lui un signal avec les feux des ailes. Si l'autre pilote vous voit, il vous répondra en vous faisant lui aussi un signal avec les feux des ailes. Cette procédure était usuelle autrefois, mais elle est aujourd'hui tombée quelque peu en désuétude.

Fliegen lernen?
Wir sind für Sie da.
<http://www.swisspsa.ch>



Alp-Air Bern • 031 960 22 22
Aero Locarno • 091 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 464 40 40
Motorfluggruppe Zürich • 043 816 74 63
Flugsportgruppe Zürcher-Oberland • 044 954 12 53
Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft • 055 440 42 18

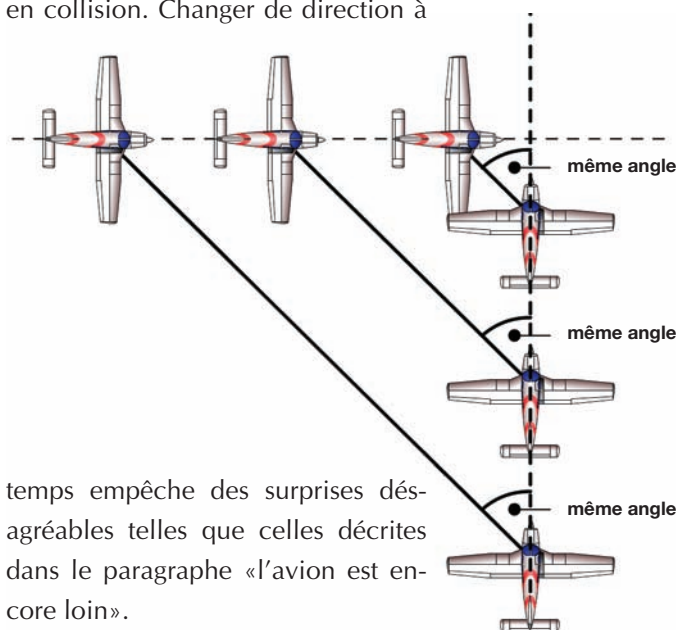


■ Eviter les collisions

- Contrôle minutieux de l'espace aérien avant chaque changement de cap: avant chaque courbe, regarder en arrière!
- Etablir des position reports précis
- Dresser une image du trafic en vertu des position reports
- Inclure les passagers dans la surveillance de l'espace aérien
- Eviter les zones à dense trafic aérien (zones de vol à voile, de parapente, etc.)
- Laisser les phares allumés pendant tout le vol
- La clearance d'un responsable du trafic aérien ne garantit pas une séparation du trafic VFR

Identification d'un danger de collision

Un avion qui se trouve toujours au même endroit dans le pare-brise alors qu'il s'approche est prêt à entrer en collision. Changer de direction à



temps empêche des surprises désagréables telles que celles décrites dans le paragraphe «l'avion est encore loin».

Que dit la loi?

Dans l'ordonnance concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs, un chapitre entier est consacré à la prévention des abordages. Les articles 14 à 26 traitent ce sujet. Ceux qui souhaitent revoir cette matière peuvent trouver ladite ordonnance en cliquant sur le lien suivant:

www.admin.ch/ch/d/sr/c748_121_11.html ■

Un avion qui se trouve toujours au même endroit dans le pare-brise est prêt à entrer en collision.



Photomontage: Helmut Pyrochta

SAFER FLYING est un service offert par la FSVM à ses membres pour la promotion de la sécurité dans l'aviation. Avez-vous manqué les 13 premiers numéros de **SAFER FLYING**? Ou souhaitez-vous, en tant qu'école d'aviation ou aéroport concerné(e) par la sécurité, offrir **SAFER FLYING** à vos élèves ou pilotes et ainsi contribuer à la sécurité aérienne? Alors commandez d'autres exemplaires à 1 franc pour les membres ou 2 francs pour les non-membres auprès du secrétariat de l'AéroClub de Suisse, tél. 041 375 01 01. **SAFER FLYING** est également disponible sous forme de fichier pdf sur la homepage www.mfvs.ch.

■ IMPRESSUM

Editeur

Fédération suisse de vol à moteur
Secrétariat AéCS
Lidostrasse 5
6006 Luzern
Tél. 041 375 01 01
Fax 041 375 01 02
www.mfvs.ch
vorstand@mfvs.ch
Président
Peter Wey

Tirage

10 000 Exemplaire
Concept, mise en pages
Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tél. 056 442 92 44
verlag@swissaviation.ch
www.swissaviation.ch
Auteur de la présente édition
Helmut Pyrochta

Impression

Effingerhof AG
Storchengasse 15
5201 Brugg
Tél. 056 460 77 77
www.effingerhof.ch
info@effingerhof.ch
Parution
1 à 3 fois par an
Envoi à tous les membres de la FSVM
Prochain numéro
Hiver 2007/2008

SWISSAVIATION
media

Publikationen und
Medienarbeit im
Fachbereich Aviatik

→ **Konzepte/Gestaltung/Produktion**

Wir machen Worte zu Inhalt

Swiss Aviation Media / Jürg Wyss
Zurzacherstr. 64 / 5200 Brugg
Telefon 056 442 92 44 / Fax 056 442 92 43
www.swissaviation.ch / verlag@swissaviation.ch