

REX SUR LES QUASI- COLLISIONS

➔ **Le Rex (Retour d'EXpérience) est un outil qui permet de partager les événements impactant la sécurité des vols entre pilotes. Leurs déclarations sont et doivent rester volontaires.**

Leurs lectures et analyses permettent d'être plus résistants globalement face aux incidents et accidents. Le système n'est performant que si les retours des pilotes sont nombreux et sont régulièrement commentés par les instructeurs.

En 2017 plusieurs thématiques sont récurrentes et répétitives :

- Les quasi-collisions,
- Les modes de lancement
- Les check-lists
- Les problèmes liés à la navigabilité

Nous allons approfondir le premier thème en l'illustrant par deux Rex.

LES QUASI-COLLISIONS

Elles sont de loin le risque le plus important rapporté par les Rex. Les facteurs contributifs sont le plus souvent une absence de méthode dans la surveillance du ciel et une concentration d'attention excessive sur les instruments. Malgré l'aide précieuse que nous fournit le Flarm, le concept "voir et éviter" est plus que jamais d'actualité. Les marquages anti-collision du planeur font partie des parades. Ils doivent être visibles sous tous les angles et rafraîchis régulièrement. Les mises à jour du Flarm doivent être réalisées une fois par an sans quoi la détection sera altérée.



QUASI-
ABORDAGE

AVEC ATTELAGE
AU REMORQUAGE

DESCRIPTION

Après une journée de vol de découverte à destination de jeunes (trois biplaces en action), mon dernier vol se déroule dans une atmosphère calme avec de très faibles varicos. La fin de vol est composée de très larges virages et lignes droites avec un passage au-dessus de la ville (pour voir le quartier du passager), puis retour vers la zone de perte d'altitude distante d'environ 3-4 km à une altitude d'environ 500 m. Quelques minutes au préalable, j'avais suivi le décollage et le début de la montée du remorqueur pour son dernier vol de la journée.

Subitement, mon Flarm s'affole au rouge indiquant un aéronef droit devant. En regardant à droite de la tête du passager, j'aperçois l'attelage droit devant à environ 200-300 m se dirigeant droit sur nous.

Je braque immédiatement les commandes à fond à droite pour effectuer une manœuvre d'évitement. Je vois alors le remorqueur partir à sa gauche dans ma trajectoire. J'inverse donc mon sens d'évitement pour partir à gauche et passe à quelques mètres du remorqueur. Le planeur en remorqué quant à lui avait largué et était parti à sa droite. En resserrant mon virage, j'évite également de peu l'autre biplace.

COMMENTAIRE

En fin de journée, mon attention était prise par les explications de la formation en cours. Le champ de vision droit devant était masqué par le passager avant.



ENSEIGNEMENT

En fin de journée, après plusieurs vols de découverte, mon attention n'était plus à l'optimum. La vigilance doit être continue lorsqu'on se situe à une altitude et le secteur où un attelage au remorquage pourrait évoluer.

Le sens de la manœuvre d'évitement du remorqueur n'était pas approprié.

COMMENTAIRE FFVV

Si le passager avait été en place arrière, la vision vers l'avant aurait peut-être pu permettre une détection et une réaction plus précoce ? D'autres Rex de la même thématique à consulter : 7230, 7227, 7315.



RISQUE
COLLISION



DESCRIPTION

Trajectoire vers une ascendance ou deux planeurs spiralent dont l'un de mon club. Entrée dans l'ascendance en basant ma trajectoire sur un des planeurs mais en perdant le visuel sur l'autre pensant que celui-ci évoluerait en fonction de ma trajectoire.

Quelques instants plus tard, alerte Flarm rouge et concomitamment appel du planeur de mon club me demandant si j'avais le visuel... Le planeur passe 5 m dessous et m'a vu au dernier moment.

COMMENTAIRE

Conclusion : ne pas faire d'hypothèses sur les réactions de l'autre même si l'on sait que c'est un pilote très expérimenté (instructeur).

J'aurais dû signaler ma manœuvre à la radio pour avoir la certitude qu'il m'avait bien en visuel.

DÉFAVORABLE

Reprise des vols après deux mois d'interruption.

COMMENTAIRE FFVV

Par sécurité, le pilote qui entre dans une ascendance doit garder le contact visuel avec le ou les planeurs avec lesquels il s'intègre.

Ces incidents ont été sans conséquence et se sont bien terminés. Ils auraient pu rester dans l'ombre mais grâce aux pilotes qui ont rédigé ces Rex, ils ont pu être partagés. C'est ainsi qu'une culture de sécurité proactive peut trouver sa place au sein de notre mouvement.

Francis Clar
Président de la Commission formation-sécurité

Actions vitales ! Le bulletin de liaison des instructeurs*

Retrouvez l'actualité de la commission Formation-Sécurité, les dernières évolutions réglementaires, des articles relatifs aux facteurs humains et à la pédagogie, l'analyse d'un événement sans oublier des documents à afficher dans vos clubs...

"Actions vitales !" à télécharger sur
<http://www.ato.cnvv.net/logiciels/actions-vitales>

* que tout le monde doit lire !

