



Le STAC enregistre de 800 à 900 collisions aviaires chaque année, les vols commerciaux étant les principaux utilisateurs concernés...



Photos © STAC/Laurent Besse, P. Lazaro et Wikimedia (S. Krause, P. Dabous)

ceux de Bornes, Arravis, Chablais et Mont-Banc, avec un survol à éviter à moins de 300 m du relief généralement de novembre à fin août.

S'il ne faut pas passer sous des rapaces, il ne faut pas non plus changer subitement de trajectoire en finale si des oiseaux se trouvent sur la piste, ce point pouvant concerner aussi les pilotes remorqueurs.

QUE FAIRE EN CAS DE CHOC ?

Si une collision aviaire n'a pu être évitée, la première action à faire est de s'éloigner du relief si la rencontre a eu lieu en montagne. Si possible, évaluer visuellement les dommages puis prudemment analyser le comportement du planeur au niveau de la réponse des commandes de vol, en effectuant quelques évolutions lentes et noter la réponse du planeur.

Est-elle correcte ? Du bon côté ? Des vibrations sont-elles ressenties ? Si le comportement est anormal, le contrôle de la trajectoire difficile, surtout si un doute sérieux existe sur l'intégrité de la structure, il est sans doute temps de penser à l'évacuation en ayant un maximum de hauteur.

Si le planeur reste contrôlable, il faut s'assurer que cela sera encore le cas lors de la prise de terrain, avec l'usage du train, des aéro-freins et peut-être des volets, le tout à des vitesses moins élevées jusqu'à l'arrondi et en prenant en compte une diminution de l'efficacité des commandes.

C'est donc en altitude qu'il faut évaluer si le planeur peut supporter une vitesse minimale de contrôle, ceci sans décrocher pour éviter tout facteur de charge supplémentaire. Cette évaluation montrera peut-être la nécessité

d'afficher une vitesse plus élevée qu'à la normale pour conserver le contrôle du planeur jusqu'à l'atterrissage. Si les aéro-freins sont essentiels pour l'approche, imposant leur vérification au préalable, il n'en est pas de même pour les volets qui peuvent rester rentrés sauf piste limitative.

Que les dommages soient faibles ou importants, un Rex et un CRFSAG s'imposent ensuite. La Commission formation-sécurité est intéressée par des photos des dommages pour sa base de données...



Commission formation-sécurité

GÉRER LE RISQUE AVIAIRE

➔ Si l'on en croit le nombre de Rex enregistrés durant la saison passée, on a constaté une certaine recrudescence des collisions aviaires. Le risque aviaire n'est pas nouveau - en moyenne, 800 à 900 événements sont enregistrés chaque année pour l'aviation civile - mais il ne peut que s'amplifier à l'avenir si le réchauffement climatique se poursuit, faisant remonter plus au nord des espèces de rapaces jadis peu ou pas présentes en France.

Ainsi, les vautours connus depuis longtemps dans les Pyrénées sont aussi bien présents dans les Alpes mais on en rencontre bien plus au nord désormais... Le gypaète barbu connu dans les Pyrénées est réintroduit dans les Alpes. Les zones de vol s'étendent ainsi au fil des années.



Le gypaète barbu

A SAVOIR...

Il y a des règles à bien avoir en tête.

Un planeur peut représenter la menace d'un prédateur pour tout rapace, surtout si son nid est à proximité. Par le passé, ceci a déjà poussé des aigles à mener dans un premier temps une manœuvre d'intimidation - avec un passage rapide devant le nez du planeur - suivie parfois d'une attaque avec la tentative du rapace d'agripper son concurrent en grattant de ses serres le dessus du fuselage au niveau du cockpit...

Les vautours sont moins alertes que des rapaces chassant en vol. Mais ils peuvent voler à plusieurs et ce n'est pas celui que l'on observe qui représente le principal danger... De plus, il ne faut jamais passer sous un vautour car ce dernier se croit alors menacé, son ventre étant non protégé aux attaques. Sa réaction

instinctive est alors de replier ses ailes et de se "laisser tomber" pour s'échapper vers le bas et à grande vitesse. Quand on sait qu'un Vautour fauve ou moine peut faire de 7 à 12 kg... on imagine les dommages qu'un tel choc peut impliquer sur un planeur. Il y a déjà eu ces dernières années des accidents mortels impliquant des vautours et des avions monomoteurs...

COMMENT PRÉVENIR LE RISQUE AVIAIRE ?

Des recommandations sont à suivre comme celle d'éviter les secteurs connus pour être le territoire occupé par les grands rapaces. Il existe ainsi des "bulles de quiétude" à éviter sous la forme de "zones de sensibilité majeure" pour certaines espèces protégées. Le gypaète barbu en fait partie.

C'est le cas par exemple dans les Alpes du Nord pour le secteur des Bauges et

Un vautour fauve peut peser de 7 à 12 kg environ...



10

Été 2019, collision en Espagne entre un LS-3A et un vautour. Ce dernier a littéralement traversé l'aile du planeur...



le résultat de la rencontre d'un rapace avec la verrière avant d'un Marianno...



11

POUR ALLER PLUS LOIN

La fédération a édité un fascicule sur les "risques aviaires" téléchargeable sur www.stac.cnvv.net onglet > Documents rubrique > Documents de sécurité



Le Service technique de l'Aviation civile (STAC) a publié en 2017 un fascicule sur les "collisions aviaires en aviation générale : faire face aux grands rapaces". Il est téléchargeable via ce lien : www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/collisions-aviaires-en-aviation-generale

