



AFPM

« **REX** »

RETOUR D'EXPERIENCE

N°1

Date :08/12/2019

Cette fiche permet de rapporter un évènement « sécurité » afin qu'il soit analysé par la commission sécurité de l'AFPM.

Avion : « AVION » et « ULM3AXES »

Immatriculation : anonymisé, pas utiles pour le retour d'expérience.

Lieu : LFIP

Résumé du dysfonctionnement : Face à face sur plateforme supérieure altiport, RISQUE DE COLLISION

Date et Heure de l'évènement : automne 2019, journée

Présentation chronologique des faits :

Par le Pilote de l'« AVION » : Avion basé et entraînement tours de piste avec un élève en vue autorisation de site altiport.

A l'issue de l'atterrissage, l'«ulm3axes» se trouvait aligné face à l'atterrissage et nous ne l'avons vu qu'en arrivant en haut de la piste

Par le pilote de l' « ULM 3AXES » : Le samedi 26 octobre 2019, la météo était très bonne et le trafic assez soutenu sur la plateforme, après une escale d' environ 1 h, après la mise en route j' ai passé un premier message sur la fréquence 118.75 auto information pour indiquer le début de roulage, je me suis arrêté au point d' arrêt réglementaire pour effectuer les essais moteur et la check list avant décollage.

Je n'ai entendu aucun message indiquant un trafic en cours, j'ai annoncé le roulage vers le seuil 09, je n'ai pas aperçu de mouvement en finale, j'ai attendu au moins 30 secondes aligné, j'ai annoncé le décollage, et au moment où je mettais la puissance l'«AVION» m' est apparu en face.

J'ai bien sûr annulé mon décollage et voici de mémoire les échanges radio qui ont suivis.

«ULM3AXES» : Je suis désolé je ne t'ai pas vu en finale et je n' ai pas entendu de message radio.

«AVION» : j'ai appliqué les procédures.

«ULM3AXES» : n'as-tu pas entendu mes messages de roulage et d'alignement avant décollage ? tu aurais pu m' indiquer ta position.

«AVION» : on n' a pas à communiquer entre appareils sur la fréquence auto information.

«ULM3AXES» : Je pense que pour des raisons de sécurité, on peut le faire.

«AVION» : Je suis instructeur, j' ai pu être distrait par mon élève.

Dangers et/ou risques survenus, ou potentiels qui, d'après le rédacteur sont en rapport avec le ou les dysfonctionnement(s) rapporté(s) :

COLLISION FACE à FACE avion début de décollage et avion fin d'atterrissage

Analyse du rédacteur :

Le rédacteur, Président – responsable du fonctionnement de l'altiport, a recueilli le CR des faits par chacun des pilotes concernés et en tire plusieurs conclusions :

- 1) Gravité de l'incident : on est passé pas loin d'une collision face à face de deux aéronefs
- 2) Entraînement des pilotes : pourtant les deux pilotes étaient tous deux d'anciens professionnels chevronnés et pratiquant leur loisir régulièrement. On ne peut mettre en doute leur affirmation qu'ils ont fait les annonces radio prévues par les procédures et fait l'attente de 30s.

- 3) Erreur des pilotes par rapport aux consignes de la VAC : l'« ULM3AXES » a marqué les 30 secondes en position aligné, alors que la carte VAC spécifie de le faire au point d'attente sur la plateforme. L'« AVION » a poursuivi son approche alors que la carte VAC spécifie qu'il faut interrompre l'approche en cas de mouvement sur la plateforme.
- 4) Analyse : il est clair qu'ils ne se sont **pas entendus** sur la fréquence, et que l'« AVION » n'a **pas été vu** par « ULM3AXE » pendant sa finale.
 - « Pas entendu sur la fréquence » ; de mon expérience personnelle, on peut être absorbé par sa tâche d'instruction ou par ses checks avant alignement et ne pas entendre un message radio ; ne pas en entendre plusieurs est plus improbable. On peut omettre de faire les messages à tous les points de report du circuit. Il n'y a pas d'enregistrement radio sur l'altiport, on ne saura pas ce qui a été transmis et à quel moment.
 - « Pas vu l'avion en finale » ; le circuit à Peyresourdes éloigne l'avion et il est très petit, peu visible en dernier virage même phare allumé. La piste à 16%, les 200ft de dénivellée et les 450m de piste font qu'il disparaît de la vue pendant plusieurs secondes. (30 sec ou plus ? à vérifier)
 - Les assurances de chaque aéronef auraient pu toutes les deux se retourner contre les pilotes en raison de l'erreur de chacun d'eux, les plaçant en infraction.

Suite immédiates données (avant la rédaction et la communication du présent document) :

- 1) Dépose d'un REX national et d'un CRESAG.
- 2) Décision de modifier les consignes de la carte VAC, et de s'inspirer des consignes sur les autres altiports.
 - a. Il n'est pas normal que l'avion en approche n'ait pas priorité et doive annuler son approche en cas de mouvement sur la plateforme. Il doit être prioritaire.
 - b. Souligner l'impératif de transmission radio à tous les points du tour de piste. La multiplication des messages radio réduit la probabilité de ne pas être entendu.
 - c. Souligner l'importance de rester au point d'attente pour les 30sec avant alignement ; le petit roulage et l'alignement qui suivent ajoutent de facto 15sec supplémentaires avant la mise de gaz.
 - d. Analyser la durée de l'approche, (palier, descente et remontée piste) et du temps de disparition de l'avion de la vue depuis la plateforme et majorer la consigne de temps d'attente si nécessaire.
- 3) Sensibilisation auprès de la communauté des pilotes de montagne
 - a. Mail à tous les contacts des pratiquants connus de l'altiport.
 - b. Publication de ce REX AFPM

Rédigé le :
8/12/2019

Adressé au correspondant sécurité le :
8/12/2019

Reçu par le SGS le :
08 12 2019