

Quasi collision avec un avion lors d'évolutions de voltige

Aéronef	1. Avion CAP Aviation Cap 10 immatriculé F-GDTA 2. Avion Robin DR250 immatriculé F-BMZK
Date et heure	Samedi 19 novembre 2011 à 15 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	1. Club 2. Privé
Lieu	Aérodrome de Grenoble Le Versoud (38)
Conséquences	Aucun

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote du Cap 10 décolle de l'aérodrome de Grenoble Le Versoud pour effectuer un vol d'entraînement à la voltige à la verticale des installations.

Le pilote du Cap 10 indique qu'il aperçoit un avion en mouvement sur sa gauche alors qu'il se trouve à une altitude de 4 500 ft, après 17 minutes d'évolutions. Il remet les ailes à l'horizontale pour l'identifier et effectue immédiatement une manœuvre d'évitement vers le haut et la droite. Il précise qu'à l'issue de cette manœuvre, il tente de se rapprocher de l'avion évité pour relever son immatriculation. Il contacte ensuite le contrôleur de l'aérodrome pour l'informer de la quasi-collision et déposer un Airprox.

Le pilote du DR250 réalisait un vol local au départ de l'aérodrome d'Annecy (74) et volait en croisière à une altitude de 4 500 ft, en provenance du sud de la ville de Grenoble en direction de son aérodrome de départ. Il indique qu'il avait sélectionné la fréquence tour de l'aérodrome du Versoud avant le passage à la verticale. Il précise que la fréquence était très occupée et qu'il n'a pas identifié d'annonce concernant des évolutions de voltige. Il a choisi de ne pas contacter le contrôleur. Il indique qu'à la verticale de l'aérodrome il a vu venir un avion du haut vers le bas, à une distance d'environ 200 mètres dans son secteur « 2 heures » et qu'il n'a pas fait d'évitement, le jugeant inutile.

A bord du Cap 10, le pilote avait installé un caméscope pour filmer son entraînement. L'enregistrement de ce vol a été exploité. Il permet d'apercevoir le DR250 passant sous le Cap 10 alors que le pilote avait déjà débuté la manœuvre d'évitement. L'analyse de cette vidéo a permis d'établir que la distance oblique et la séparation verticale étaient respectivement de 107 m et 31 m pendant la manœuvre d'évitement.

L'aérodrome de Grenoble Le Versoud est un aérodrome contrôlé ouvert à la circulation aérienne publique. Il se situe en espace aérien de classe G. Le chapitre « *activités diverses* » de la carte VAC de l'aérodrome mentionne la possibilité d'une activité voltige sur l'axe de piste entre 4 000 ft et le FOL70 et 2 700 ft et le FL070 pour les planeurs. Le symbole de cette activité est également présent dans le cartouche de la carte VAC.

L'activité voltige est mentionnée par un pictogramme sur la carte VFR à l'échelle 1 / 250 000 *Lyon Vallée du Rhône* éditée par le SIA, mais ne figure pas sur la carte à l'échelle 1 / 500 000 éditée par l'IGN et utilisée par le pilote du DR250. Le SIA précise qu'en raison de la densité des informations figurant sur la carte au 1 / 500 000, toutes les activités particulières n'y sont pas représentées, a fortiori celles sur les aérodromes, ce qui est conforme aux spécifications de l'annexe 4 de l'OACI.

Depuis cet événement, lorsque de l'activité voltige est en cours, elle est annoncée sur l'ATIS de l'aérodrome de Grenoble Le Versoud.

Le pilote du DR250, 51 ans, PPL(A) de 1997, qualifié montagne, totalisait 600 heures de vol dont 6 heures sur type dans les trois mois précédents.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent calme, BKN 13 000 ft, visibilité supérieure à 10 km, température 9 °C, QNH 1019 hPa.

CONCLUSION

La quasi-collision entre les deux avions est due à l'absence de contact radio par le pilote du DR250 qui ne lui a pas permis d'identifier qu'un entraînement de voltige était en cours à la verticale de l'aérodrome.

Lorsqu'il est prévu de voler à proximité d'un aérodrome, contrôlé ou non, en espace de classe G, la consultation préalable des cartes VAC permet de connaître les activités particulières de l'aérodrome. En vol, un contact radio pour annoncer sa position et ses intentions, améliore la connaissance réciproque de la position de chaque aéronef et favorise ainsi la prévention des abordages.