

Le risque aviaire, je l'ai rencontré !

En 600 h de vol dont 80 h en planeur, de mes souvenirs, j'ai eu à procéder à quelques manœuvres d'évitement. C'est-à-dire que si je n'avais pas agi il est très probable qu'il y aurait eu collision.

A ces cas s'ajoutent des passages à proximité d'oiseaux, à savoir moins d'une trentaine de mètres, sans manœuvre d'évitement parce que je les ai vus trop tard mais les trajectoires n'étaient heureusement pas convergentes. Il y a longtemps en planeur c'est un rapace qui a manœuvré pour m'éviter alors que nous tournions dans la même ascendance.

Quelques situations vécues :

- évitement d'un groupe de grues ou hérons blanches et noires qui volaient en tournoyant droit-devant même altitude à 3000 ft vers Libourne.
- évitement d'un rapace avec trajectoire convergente à plus de 4000 ft vers Olonzac. Il a aussi effectué une manœuvre d'évitement.
- évitement de flamands ou hérons en vent arrière à Candillargues à environ 1000 ft. Mais je les avais repérés dès la verticale du terrain un peu plus haut.
- évitement en retardant mon atterrissage à l'île d'Yeu d'une mouette restant sur la piste sur le point de cible. Je ne l'ai vue qu'en courte finale.
- passage à proximité d'un rapace à l'atterrissage à Lasbordes. J'avais prévenu à la radio le pilote arrivant derrière pour se poser.
- passage à proximité d'une grue ou d'un héron à environ 3000 ft en croisière vers Libourne.
- passage à proximité d'un rapace à environ 1000 ft vers Galan au sud-ouest de Castelnaud-Magnoac.

Mes préconisations :

- Insister sur ce risque souvent sous-estimé, lors de la formation et des vols de prorogation. C'est une raison de plus de regarder le plus possible à l'extérieur, sachant que les oiseaux sont plus petits que les avions et n'ont ni anticollision, ni transpondeur, ni TCAS. Rappeler qu'à 100 kt on parcourt 50 mètres à la seconde, le temps de réaction d'un humain est généralement d'une seconde au mieux, et il y a la manœuvrabilité et le domaine de vol de l'avion.
- Etre particulièrement vigilant lorsqu'il y a une météo de traîne avec cumulus, en montagne ou vers un terrain proche de zones avec oiseaux comme près d'une mer ou de l'océan. Les phares allumés peuvent peut-être aider. Pour les longues distances, voler si possible à plus haute altitude. Je n'ai jamais croisé d'oiseau au-dessus de 6000 ft où il y a d'ailleurs aussi beaucoup moins d'autres avions ou planeurs.
- N'utiliser le pilote automatique qu'en dehors de ces conditions ou alors avec une extrême prudence, la déconnexion PA rallongeant le temps de réaction.
- Inviter les passagers à regarder dehors eux aussi.

Evidemment j'ai croisé d'autres oiseaux mais à des distances de plus d'une centaine de mètres où l'on peut considérer qu'il n'y avait pas de danger.