MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile
DSAC

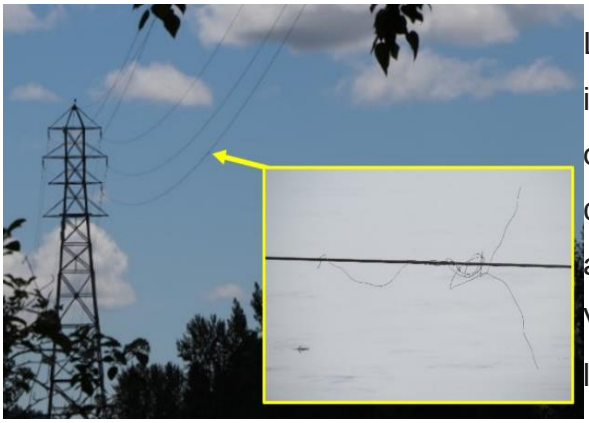
La Veille Sécurité

Quelques thèmes et événements de sécurité sélectionnés par la DSAC

#02/2021

// Vu sur le net

Vol à basse hauteur dans le cadre d'une formation au pilotage : l'avion heurte une ligne électrique et s'écrase



Le 6 juin 2020, un élève et son instructeur effectuent un vol d'entrainement sur Cessna-172M. Les conditions sont VMC de jour. Peu après avoir décollé de l'aérodrome de Vancouver Boundary Bay (Canada), l'avion se dirige vers un aérodrome voisin en vue d'y effectuer des tours de piste. Mais, en raison de la saturation du circuit, le contrôleur suggère à l'équipage du Cessna d'opter pour un autre terrain, ce que les pilotes acceptent. Le trajet vers cette autre plate-forme est réalisé en survolant un fleuve, l'avion effectuant de brèves mises en palier, de plus en plus basses. Le dernier palier est fait à 200 ft AMSL. Le contact radar est alors perdu. Au même moment, des témoins au sol voient un aéronef volant à basse hauteur percuter la surface du fleuve, où il flotte brièvement avant de s'enfoncer. Les secours appelés sur les lieux ne parviendront pas à localiser l'avion et ses occupants, toujours introuvables au moment de la publication du rapport d'enquête. Aucun signal de la balise ELT dont était équipé l'avion n'a été perçu.

Selon le rapport publié par le BST (organisme d'enquête canadien), l'avion a percuté le plus bas des six câbles électriques qui traversent le fleuve à cet endroit. Au moment de l'accident, le point le plus bas du câble se trouvait à moins de 40 m au-dessus du fleuve. Cette hauteur étant inférieure à 90 m, la ligne électrique ne constituait pas un obstacle au sens de la réglementation aéronautique canadienne. Néanmoins, en raison de leur proximité avec un itinéraire VFR, Transport Canada avait demandé l'installation de feux sur les pylônes de soutien des lignes et leur affichage sur les cartes de navigation VFR. Les feux n'étaient pas allumés au moment de l'accident mais un NOTAM récurrent précisait l'absence de balisage des câbles. Il n'a pas été possible de savoir si ces éléments étaient connus des deux pilotes.

Si le programme du centre de formation au pilotage où s'était inscrit l'élève-pilote ne fixait aucune hauteur minimale de vol – le vol sous 500 ft étant possible en instruction sous certaines conditions – le chef-instructeur avait demandé verbalement aux instructeurs de ne pas descendre sous 500 ft. Les enquêteurs n'ont pu déterminer pourquoi l'avion avait survolé le fleuve à une hauteur inférieure à ce seuil.

Dans sa conclusion, le BST rappelle les risques liés au vol à basse hauteur délibéré et les dangers présentés par les câbles électriques, qui ne sont pas nécessairement balisés. Il ajoute que le propriétaire de la ligne impliquée dans l'accident a décidé l'installation de feux stroboscopiques de jour, qui devraient être opérationnels en 2021.

Rapport