

SUISSE - CRASHES

Erreurs de pilotage à répétition

Pour les spécialistes de vol à voile, les récents accidents sont dus à l'inexpérience des pilotes en montagne. Un médecin évoque, lui, leur âge avancé

Gaëlle Cajoux - le 28 juillet 2008, 23h19
Le Matin

Six crashes et six pilotes décédés. Depuis deux mois, les régions alpines sont le théâtre d'une véritable série noire pour les amateurs de vol à voile. De Lucerne aux Grisons, de Berne au Valais, les accidents de planeur se multiplient dans des circonstances souvent troubles.

Alors, fatalité ou erreurs humaines? Les réponses des spécialistes.

Ces accidents sont-ils imputables à la météo?

«Les conditions météorologiques sont très particulières cette année. Cela constitue sans doute l'un des facteurs», confirme Michel Disner, pilote et président du Groupe de vol à voile du Haut-Valais. Nous ne bénéficions pas d'un temps régulier. En quelques jours, il y a souvent plusieurs fronts qui passent, la pression atmosphérique n'est pas stable, ce qui rend la vie des pilotes un peu compliquée.» Son fils, l'instructeur de vol Jean-Luc Disner, souligne: «C'est un problème général: les pilotes ont beaucoup de peine à adapter leur technique de vol aux conditions météo du moment.»

Y a-t-il trop de pilotes amateurs dans les Alpes?

«Si les accidents se succèdent, c'est aussi parce que ces temps-ci il y a beaucoup de monde en l'air, remarque Michel Disner. Des clubs peu habitués à la montagne viennent y faire des stages. Mais les Alpes sont un milieu particulier.

Il peut y avoir des différences de courant très marquées d'un coin à l'autre. Et puis, régulièrement, les pilotes s'enfoncent dans les vallées, sont coincés au fond, n'arrivent plus à tourner et c'est fini.» Jean-Luc Disner ajoute: «L'effet de rouleau au sommet des crêtes peut être très dangereux, et souvent les gens ne prennent pas assez de précautions.» Pour Patrick Mégard, président du Groupe genevois de vol à voile, pas de doute, «la plupart de ces accidents résultent d'une mauvaise gestion de la vitesse». «Les machines ne sont pas en cause, ce sont des erreurs de pilotage à l'état pur.»

Les pilotes sont-ils trop âgés?

Les pilotes qui se sont tués ces derniers jours avaient tous entre 50 et 70 ans. Pour le spécialiste en médecine aéronautique Thomas Grüniger, ce n'est pas un hasard. «Les pilotes âgés sont un risque, car les maladies qui peuvent altérer les capacités de pilotage augmentent avec l'âge», affirmait-il hier dans Blick. «La santé des pilotes devrait donc être contrôlée très régulièrement.» Michel Disner ne partage pas son avis: «J'ai 70 ans et je vole encore à tour de bras! Si les accidents de planeur sont le fait de pilotes âgés, c'est parce qu'il y a de moins en moins de jeunes qui s'intéressent au vol à voile. Car ça devient toujours plus cher et plus compliqué.»

Les récents accidents et les propos de Thomas Grüniger ont visiblement secoué l'Office fédéral de l'aviation civile. Alors que le Bureau fédéral d'enquête sur les accidents d'aviation lui demandait depuis 2002 de prendre des mesures



Image © Keystone

Un pilote zurichois de 76 ans se tue en s'écrasant avec son aéronef de type Discus sur le terrain de beach-volley de la piscine de Saanen (BE).

Si vous avez manqué le début

Accidents d'avion: trois pilotes sur quatre avaient plus de 64 ans

«Régulièrement, les pilotes s'enfoncent dans les vallées, sont coincés au fond, n'arrivent plus à tourner et c'est fini»

Michel Disner, président du Groupe de vol à voile du Haut-Valais

Annonces Google



Parapente

Découvrez une Activité Exaltante ds un Cadre Unique & Exceptionnel
www.EcoleCumulus.com/Parapente

Stop cambrioleurs

Alarme anti-intrusion pour stopper le cambrioleur. Démo gratuite!
www.alerte-rouge.ch

Plateforme de Trading

Gratuite et en Temps Réel sur le Forex, CFD, Actions, Futures.
www.saxobank.com

parapente arc

Toutes les activités de la montagne Bien-être, Activités Sportives...
arc1950-constellations-outdoor.co

Billet Avion

Vols imbattables, partout dans le monde. Départ Genève, Zurich, Bâle
www.ebookers.ch

d'urgence concernant l'aptitude des pilotes, l'OFAC a finalement réagi hier après-midi par la voix de son porte-parole Daniel Göring. «Nous avons constaté avec souci cette série d'accidents et sommes en train d'étudier si des mesures immédiates doivent être prises. Il pourrait s'agir, par exemple, d'une obligation de se soumettre à des contrôles médicaux», a-t-il indiqué.

Mais pour l'heure, c'est encore le flou. On ne sait si ces contrôles toucheront uniquement les seniors ou tous les amateurs de vol à voile. Ou encore si d'autres mesures, relatives à la formation des pilotes de planeur, sont envisagées.

Les règles pour piloter un planeur

Activité de loisir ou sport de compétition, le vol à voile consiste à exploiter les courants aériens ascendants avec un avion planeur afin de parcourir les plus grandes distances possibles.

Toute personne intéressée peut commencer une formation de pilote de planeur dans une école de vol à voile agréée par l'OFAC dès l'âge de 15 ans. Lors de la demande de licence d'élève pilote, la personne doit produire un extrait de casier judiciaire et se soumettre à un contrôle médical.

La formation comporte un volet théorique - législation aérienne, connaissance des planeurs, météorologie, navigation - et un autre pratique (40-60 vols en planeur biplace avec un instructeur), premier vol seul. La licence est délivrée après la réussite de l'examen pratique et plusieurs possibilités de perfectionnement s'offrent alors au pilote licencié.

Le permis de vol à voile est valable deux ans, après quoi son titulaire doit le renouveler. Pour ce faire, il doit prouver qu'il a fait, durant ces derniers 24 mois, au moins douze heures de vol et douze atterrissages. Au début de chaque saison (mars), les clubs font également passer à leurs pilotes un vol de contrôle avec un instructeur.

Jusqu'en 1980, les pilotes devaient présenter un certificat médical pour le renouvellement de leur licence. Mais un recours a conduit à la suppression de cette exigence. Depuis, seuls les pilotes d'appareils à moteur doivent présenter une attestation médicale.

«Le suivi médical? La lacune actuelle»

Michel Barras, instructeur de vol à voile et expert chargé de la formation des pilotes de planeur, revient sur les règles en vigueur dans le monde du vol à voile.

Pourquoi les pilotes de planeur ne sont-ils pas soumis à des contrôles médicaux?

Ils passent un test de santé lorsqu'ils commencent leur formation, il n'y a pas de contrôle ultérieur. Pour défendre ce test unique, l'argument avancé est: le pilote s'engage lui-même mais ne met pas en danger des tiers. Et, comme en voiture, c'est sa responsabilité de voler quand il est en bonne santé.

Justement, à partir d'un certain âge, les conducteurs doivent passer chez le médecin!

Oui, c'est un peu la lacune actuellement en vol à voile. Mais, d'ici à quatre ans, nous serons soumis à la réglementation européenne, qui établira une forme de suivi médical.

Et pourquoi ne pas instaurer également des tests réguliers d'aptitude au pilotage dans les différents milieux (plaine, montagne)?

Au niveau de l'entraînement, les minima sont déjà fixés. Un pilote doit voler au moins six heures par année moyenne. On ne peut pas mettre en place un test annuel qui aille au-delà de ce que l'on demande au brevet. Si un pilote de plaine va voler en montagne, c'est de sa responsabilité de se faire introduire au vol alpin.

Nous sommes dans une mauvaise année, mais il n'y a pas de dénominateur commun entre tous ces accidents. Du coup, on ne peut pas dire: c'est là précisément qu'il faut mettre l'accent.

Doit-on dès lors se résigner à regarder tomber les planeurs?

Evidemment non. Chaque accident est de trop. Il faut donc continuer à améliorer la formation et le faire en cascade: toujours mieux préparer les instructeurs pour qu'à leur tour ils forment mieux les futurs pilotes.

