



BSV n°64 – Septembre 2019

# Bulletin de Sécurité des Vols n°64

## Septembre 2019

---

# Le piège de l'entrée maritime



Le 21 février 2019, sur le terrain d'Abbeville, la situation météorologique est caractérisée par un solide anticyclone centré sur la France. La masse d'air est stable et une grande zone de brume ou brouillard accompagnée de stratus affecte la Manche et le détroit du Pas-de-Calais.

[bea.aero/accident-de-lulm-jmb-aircraft-vl3-b-identifie-80afq](https://bea.aero/accident-de-lulm-jmb-aircraft-vl3-b-identifie-80afq).

Les plafonds bas pénètrent dans les terres de la baie de Somme jusqu'au Boulonnais (côte d'opale), le Calaisis et l'Audomarois (Saint-Omer), sous forme d'entrée maritime caractéristique de ces régions côtières.

Les stations automatiques de Cayeux-sur-mer et d'Abbeville sont représentatives de la situation à 16h30.

Des membres de cet aéroclub, se trouvant dans diverses communes aux alentours, témoignent de l'arrivée soudaine entre 16h15 et 16h45, d'une entrée maritime marquée, du sol jusqu'à environ 1 000 ft sol qui avance rapidement, comme une « grosse vague ».

A 16h05, un pilote propriétaire d'un ULM 3 axes, âgé de 70 ans et détenteur d'un brevet de base en 2015 et d'une licence ULM 3 axes en 2016 sort son VL3 B du hangar en vue d'un vol local. L'ouverture de ce hangar est orientée à l'Est et, dans cette direction, il fait très beau, le ciel est bleu.

Un pilote en provenance d'Angleterre à destination du Touquet confronté à cette entrée maritime se voit dérouté par le contrôleur sur Abbeville encore dégagé, il s'intègre rapidement sur une approche directe pour la piste 20.

En courte finale, il aperçoit le VL3 B 80AFQ qui s'aligne en piste 02, il remet les gaz par la gauche afin de faire un circuit court pour la piste 02, il n'a pas souvenir d'un message radio de la part du pilote de cet aéronef.

A 16h32, le propriétaire d'un VL3 B décolle en piste 02, le pilote anglais dérouté, est alors en vent arrière rapproché et voit le VL3 B s'engager dans une fine couche de stratus.

Après environ 20 secondes de palier à une altitude de 700 ft, le pilote du VL3 commence à descendre, puis entame un demi-tour toujours en descente pour vraisemblablement rejoindre l'aérodrome. Il évolue alors très certainement dans la brume avec le soleil de face pendant une grande partie du virage.

Environ 2,30 minutes après son décollage, il entre en collision avec des arbres quasiment en vol horizontal, se disloque et percute le sol à 4 km à l'ouest de l'aérodrome, l'énergie à l'impact est importante, le pilote décède.

Lorsque le pilote anglais arrive au parking, le bouillard envahit l'aérodrome d'Abbeville.

Notre propre perception du risque n'est pas toujours optimale par manque d'expérience, de connaissances, ce sont des écarts possibles de notre perception de la réalité du risque. Ce sont des biais de jugement qui touchent la plupart des pilotes souvent par la surestimation de leurs capacités, ils peuvent avoir l'impression de pouvoir tout contrôler, quoi qu'il arrive.

Une faible expérience face à cette situation météorologique peut également entraîner un biais de sous-estimation des risques.

Pour conclure, le pilote du VL3 B décolle au moment où la masse de stratus arrive sur Abbeville. Nous sommes ici au cœur du facteur humain et notre tendance naturelle, plus ou moins marquée, à sous-estimer les risques. A cette heure de la journée, toutes les observations météorologiques disponibles, METAR, TAF du Touquet ainsi que la carte TEMSI, étaient défavorables pour un vol local en VFR, **il aurait suffi de peu de choses pour que ce pilote en prenne conscience.**

Bons vols



**Laurent Kerbrat**

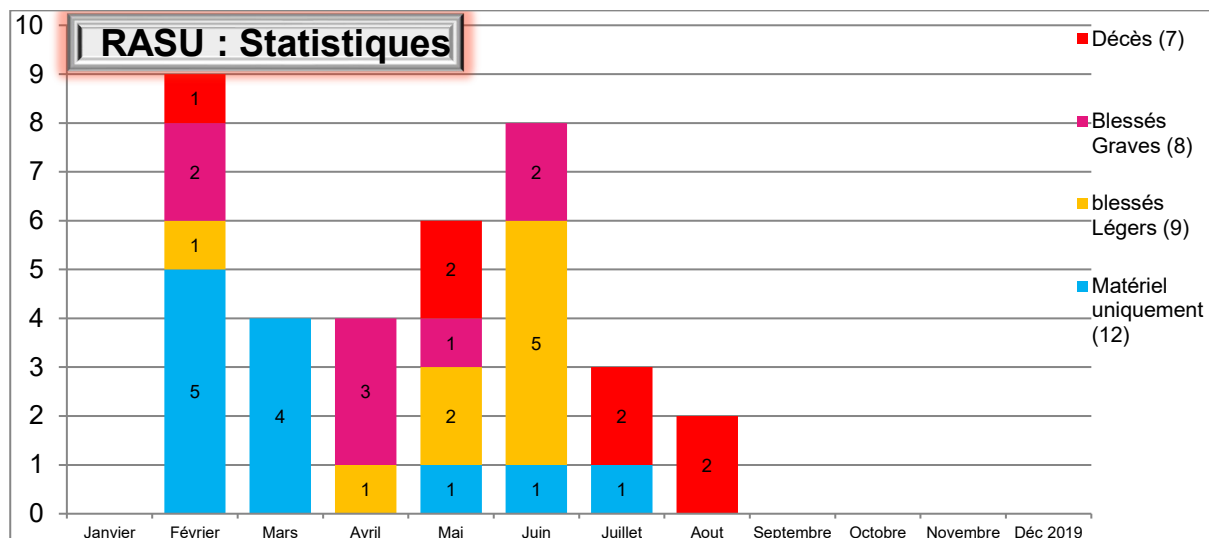
**Analyste sécurité des vols**

## La sécurité en chiffres

Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés du 1<sup>er</sup> Janvier à fin Aout 2019, en classant les victimes par gravité et en distinguant les accidents purement matériels.

Accidents 2019	Décès	Graves	Légers	Matériels
Total accidents	7	6	7	12
Total victimes	7	8	9	

Les statistiques mensuelles sont réactualisées selon les dernières informations connues (*voir le graphique ci-dessous*), même si tous les accidents de faible gravité peuvent ne pas figurer sur le mois en cours car ils nous parviennent parfois tardivement.



Nombre d'évènements en fonction de leur gravité et par mois (tous les ULM immatriculés en France)

En souhaitant à tous de bons vols.



**Pierre Kolodziej**

Commission Sécurité des Vols

