



REX - Collision aviaire en étape de base

Aéronef	DR400 - vol baptême 1 pilote 3 passagers
Date	Juillet 2016
Lieu	Circuit d'aérodrome de Royan étape de base piste 10
Conséquences	Dompage mineur sur l'entrée d'air. Pas de conséquence sur le vol

Rex du pilote :

LFCY PISTE 10 en herbe Intégration en base main gauche
1100 FT QNH
Temps CAVOK
Collision aviaire en étape de base pour atterrissage complet.
Grand boum frontal. Fin du tour de piste normal.

Oiseau : type « buse »
Constataion des dégâts au parking :
Ingestion dans entrée d'air de refroidissement droit.

Remarques du pilote :

Pas le temps de voir l'oiseau arriver.
Pas moyen de l'éviter

Dans d'autres circonstances - retour « maison » immédiat.



Remarques de la CoSP :

Bonne réaction du pilote qui a continué normalement son circuit d'atterrissage.
Le carénage au niveau de l'entrée d'air de refroidissement moteur a été réparé.
Pour votre information, les buses peuvent peser entre 600g et 1,4 kg.
Elles sont classées 3 sur 6 par rapport au niveau du danger aviaire.

Les zones d'impact possible et leurs conséquences :

- L'entrée d'air carburateur : Privé d'air **le moteur peut s'arrêter.**
- Le tube Pitot sur l'aile : Endommagé, la **vitesse indiquée peut être erronée.**
- Le parebrise : Blessures ou gêne pour piloter.
- Le train d'atterrissage non visible : Endommagé, **le contrôle à l'atterrissage peut être affecté.**



Zone d'impact



Recommandations de la CoSP :

Informer de la présence d'oiseaux sur la fréquence :

- Pour alerter le gestionnaire de l'aérodrome qui peut lancer un effarouchement s'il en a les moyens (Royan n'est pas habilité).
- Pour rendre vigilants les pilotes des avions à proximité.

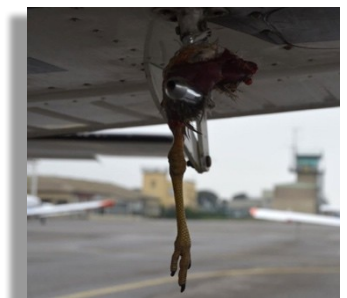
Choc d'un vautour dans le parebrise et pénétration dans le cockpit du planeur.
Pilote à l'avant blessé.

Avant la collision : la prévenir :

- En finale ou au décollage : **vérifier les phares sur ON** pour être vus.
- **Attention à l'évitement réflexe !** Les oiseaux, eux, en majorité, replient leurs ailes et plongent pour nous éviter.

Après la collision : la gérer :

- **Vérifier** la cohérence de la **vitesse**, (le Pitot peut avoir été endommagé).
Vérifier les paramètres moteurs, (Entrée d'air carburateur touchée).
- **Se reposer** si on vient de décoller sinon, se poser sur l'aérodrome le plus accessible pour vérifier l'avion.
- **Informer sur la fréquence** le contrôle, l'AFIS, ou les autres pilotes
 - **Le contrôle ou l'AFIS** : Pour **inspecter la piste** et la nettoyer des restes de l'oiseau mort qui pourraient à leur tour attirer des charognards plus gros augmentant le risque aviaire.
 - **Les pilotes** des avions à proximité : Pour **renforcer leur vigilance.**
- **La notification aux autorités est obligatoire** pour surveiller le risque aviaire par terrain.



Pitot d'un TB20

Bons vols

Didier Parent CPS Royan

didierenvol@gmail.com / 0682824351

Au dos une campagne de la FFA sur le risque aviaire



RISQUE AVIAIRE : SOYONS VIGILANTS !

AUX ABORDS DES AÉRODROMES

La plupart des collisions ont lieu pendant les phases d'atterrissage et de décollage

EN ZONES MONTAGNEUSES

Les rapaces évoluent généralement en groupe, de préférence dans les ascendances situées au vent du relief

Les saisons les plus dangereuses sont :

- Les périodes migratoires (octobre et mars)
- La période de l'envol des jeunes non habitués aux avions (juin et juillet).
- L'aube et le crépuscule sont les moments de la journée les plus dangereux.

Les oiseaux des aérodromes :

