



## «Best Practice» entre planeurs de pente et hélicoptères

*Éditeurs: Fédération suisse de vol libre (FSVL) et Garde aérienne suisse de sauvetage (Rega). Avec l'aimable assistance de l'Aéro-Club de Suisse (AéCS) et de la Swiss Helicopter Association (SHA).*

Les hélicoptères et les planeurs de pente évoluent souvent dans le même espace aérien. Les opérations de sauvetage par hélicoptère sur des sites à forte concentration de planeurs de pente, en particulier, sont synonymes de stress et peuvent entraîner des risques plus élevés pour les équipes d'intervention des hélicoptères, mais aussi pour les libéristes. Des informations pertinentes et des mesures adaptées peuvent contribuer à réduire ces risques. Les opérateurs d'hélicoptères et la FSVL partagent régulièrement des informations précieuses en ce sens. Les pilotes d'hélicoptère et ceux de la FSVL respectent les points suivants dans le sens d'une «Best Practice» et les utilisent comme base pour leur formation.

### Version résumée

L'objectif de cette «Best Practice», c'est de permettre d'éviter les situations dangereuses entre les planeurs de pente et les hélicoptères. Voici les points essentiels:

- Respecter les règles de l'espace aérien en vigueur.
- Les hélicoptères volent lentement en cas de forte affluence de planeurs de pente.
- Les planeurs de pente sont bien plus facilement repérables lorsque les ailes sont de couleurs vives et que les pilotes effectuent des mouvements de balancier ou des virages en cas de rapprochement.
- Aspect important pour les planeurs de pente: Lors d'opérations de sauvetage, toujours respecter une distance de 500 m et éviter de croiser les trajectoires de vol de l'hélicoptère (turbulences). Avant le décollage, le téléphone portable est rangé à portée de main. En cas d'accident: Ne pas se mettre soi-même en danger en cas d'atterrissage dans un arbre, et ne pas redescendre par ses propres moyens en terrain dangereux.
- En cas d'accident, les libéristes sont priés de communiquer des informations pertinentes à la centrale d'intervention.

### Généralités

- Certes, les vols en planeur de pente ont généralement lieu sur des sites de vol connus. Mais les planeurs de pente étant plus performants et l'activité de Hike & Fly de plus en plus fréquente, on peut désormais croiser des planeurs de pente dans presque tout l'espace aérien non contrôlé. Pour les planeurs de pente, demander une autorisation de voler dans l'espace aérien contrôlé est non seulement obligatoire du point de vue légal, mais aussi vital du point de vue de la sécurité aérienne. Le respect des règles aide à préserver les espaces libres existants.

- Quand des transports par hélicoptère ont lieu sur un site très fréquenté par les libéristes, l'entreprise d'hélicoptère prend contact avec le club de vol libre local. Le club instruit ses membres et/ou informe de manière adaptée.
- Quand des hélicoptères de secours doivent entrer dans des secteurs à forte densité de planeurs de pente – et plus particulièrement approcher des terrains de décollage et d'atterrissage connus –, ils les approchent lentement. Cela laisse du temps aux libéristes pour s'adapter à la situation et réagir de manière adéquate. Les peurs diffuses peuvent être réduites, voire évitées.
- En cas d'accident à proximité d'un terrain de décollage ou d'atterrissage, les libéristes sont priés de communiquer des informations importantes et pertinentes à la centrale d'intervention des hélicoptères (numéro de téléphone 1414, et 144 dans le Valais), concernant le terrain d'atterrissage le plus adapté pour l'hélicoptère, p. ex. Ceci est possible à tout moment, même après que l'hélicoptère ait été alarmé.
- Pour les écoles de vol: Sur les terrains de décollage et d'atterrissage très fréquentés («Hotspots»), il est important d'avoir à portée de main une radio qui permette une communication directe avec l'hélicoptère déjà en vol (avec canal radio de détresse, ou «canal E», sur 161.300 MHz, p. ex.).
- Lorsqu'un atterrissage de l'hélicoptère de secours n'est pas possible sur le lieu même de l'accident, les libéristes sont priés d'organiser pour l'équipage une navette en voiture ou en minibus depuis un terrain d'atterrissage proche.
- Les opérateurs d'hélicoptère sont prêts à contribuer à la formation des libéristes dans le cadre d'exposés ou de formations complémentaires. D'autre part, la FSVL et les écoles de vol locales sont prêtes à tout moment à informer les équipages des hélicoptères des conditions locales (voltes d'atterrissage possibles, p. ex.). Des contacts en conséquence doivent être encouragés des deux côtés.
- En cas de besoin, la SHA, la FSVL et les clubs de vol locaux sont prêts à transmettre des informations pertinentes pour la formation interne des pilotes d'hélicoptères, ou à se mettre à leur disposition pour des exposés.

### **Avant le vol**

- Les planeurs de pente ou les vêtements de couleurs vives (jaune, orange) permettent aux autres aéronefs de repérer plus rapidement les planeurs de pente.
- Dans l'optique d'une bonne préparation, il est important que le téléphone portable ne soit pas rangé dans un compartiment de la sellette, mais dans la poche de la veste, p. ex. Il est alors à portée de main en cas d'atterrissage dans un arbre, p. ex.

- Une ficelle suffisamment longue peut également être utile pour remonter une corde, en cas de besoin. Il ne faut en aucun cas prendre de risque en descendant d'un arbre ou en quittant un terrain difficile.
- Emporter avec soi un système d'alerte qui fonctionne aussi hors du réseau téléphonique («Personal Beacon Locator», PBL, ou Spot, p. ex.) peut s'avérer important, en particulier pour les pilotes de distance. Envisager aussi l'utilisation d'un outil de live tracking.

### **En vol**

- En vol et à l'approche d'un hélicoptère, les planeurs de pente peuvent se rendre plus facilement repérables par des mouvements de balancier ou des virages.
- Il faut respecter une distance de sécurité d'au moins 500 m ou plus autour d'un hélicoptère en vol; il peut soudainement effectuer un virage et accélérer à tout moment, lors d'un sauvetage au treuil ou en cas de panne, p. ex. Lorsqu'il actionne le treuil, le champ visuel d'un équipage d'hélicoptère est très restreint. S'approcher du lieu d'un accident peut, le cas échéant, entraver l'opération de sauvetage.
- Les rotors d'un hélicoptère peuvent engendrer de fortes turbulences qui agissent encore pendant un moment après son passage. C'est pourquoi les planeurs de pente doivent éviter de croiser la trajectoire d'un hélicoptère, même après son passage, et maintenir une distance de sécurité dans la mesure où les turbulences peuvent se déporter (dans le sens du vent, en particulier).

### **Après un accident ou un incident**

- Sur les terrains de décollage et d'atterrissage où on attend l'intervention d'un hélicoptère, il faut atterrir immédiatement et tout décollage est absolument interdit. Tout le matériel qui n'est pas fixé (y compris l'aile) doit être sécurisé. Simplement lester ce matériel avec le sac de transport ou la sellette ne suffit pas.
- En cas d'incident particulier comme p. ex. un «atterrissage d'urgence» dans une clairière ou l'utilisation du parachute de secours, la centrale d'intervention de la Rega est reconnaissante pour toute information permettant d'éviter une intervention inutile. Une telle information peut être communiquée par téléphone au 1414 ou 144.
- Des indications de position précises sont indispensables pour une intervention rapide. L'appli de la Rega / Echo 112 transmet directement les coordonnées du lieu de l'intervention à la centrale d'intervention – pour autant qu'un réseau mobile soit disponible. Les pilotes de distance devraient également envisager d'utiliser un système de live tracking.

- Lorsqu'un signal «Atterrissage interdit» est déployé sur un terrain d'atterrissage pour planeurs de pente, un libériste doit autant que possible le respecter et se reporter sur un terrain d'atterrissage alternatif.

