

Les accidents évités de justesse pourraient être plus fréquents que vous ne le pensez



La récente collision mortelle entre un Cessna Caravan transportant une cargaison et un paramoteur dans un espace aérien de classe Echo a suscité beaucoup d'intérêt pour les dangers posés par ces aéronefs non conventionnels lorsqu'ils volent à des altitudes où les pilotes d'aéronefs plus conventionnels ne s'attendent pas à les voir.

La controverse porte sur la liberté de voler dans un tel espace aérien moins restreint par rapport au danger que représentent les aéronefs se déplaçant lentement à des altitudes de croisière élevées sans obligation de transpondeur, d'ADS-B ou même de feux clignotantes. Les vidéos ci-jointes racontent deux histoires qui se terminent bien, mais qui pourraient tout de même donner des sueurs froides aux pilotes d'ULM, ou au moins les inciter à rester vigilants face à n'importe quoi, n'importe où.

La première vidéo TikTok montre le pilote d'un parachute monoplace motorisé en train de s'ébattre joyeusement parmi des sommets de nuages épars à morcelés à environ 5 000 pieds. La plupart des pilotes d'avions conventionnels titulaires d'une licence VFR seraient mal à l'aise s'ils se trouvaient aussi près des nuages, et feraient probablement tout leur possible pour échapper à un scénario dans lequel un autre avion invisible, sous plan de vol aux instruments, pourrait surgir de la couche nuageuse sans prévenir. [Regardez-la ici.](#)

La deuxième vidéo, enregistrée en Suède en 2013, montre un cas réel d'accident évité de justesse pour le pilote d'un parapente lancé par un treuil. Alors qu'il se balance sous sa voile, toujours attaché à son câble de treuillé, un avion, identifié plus tard comme étant un Saab MFI 15, passe en dessous de lui et manque de toucher le câble de treuillé d'environ 1 à 3 mètres. [Regardez ici.](#)

L'autorité Suédoise d'enquête sur les accidents a déclaré : "Un avion de modèle SAAB MFI 15 a décollé de Sundbro, Uppsala, pour un vol VFR à destination de Johannisberg, Västerås. Peu après, a commencé le treuillage d'un parapente depuis Härkeberga, situé sur la route de l'avion. Lors de la dernière étape du treuillage, à environ 350 mètres d'altitude, le pilote du parapente a vu un avion venant droit sur lui à une altitude légèrement inférieure. L'avion est passé en dessous du parapentiste quelques secondes plus tard sans entrer en collision.

La différence de hauteur a été estimée par le pilote du parapente à environ 50 pieds et la distance à la ligne était de 1 à 3 mètres. Le pilote de l'avion n'a jamais perçu l'événement.

"Les données cartographiques que le pilote a utilisées - et qui sont les plus utilisées dans l'aviation générale - ne comportaient aucun marquage spécial des activités de parapente à Härkeberga.

Ni le parapente ni l'avion n'ont volé à des altitudes impliquant un contact radio."

Texte original de Mark Phelps January 18, 2022, traduit et adapté par Bernard MASSON-FLORET

Sur la carte IGN/OACI : l'activité para, de treuillage de parachutiste est : LA SEULE DIFFÉRENCE LE TERME : « CABLE »



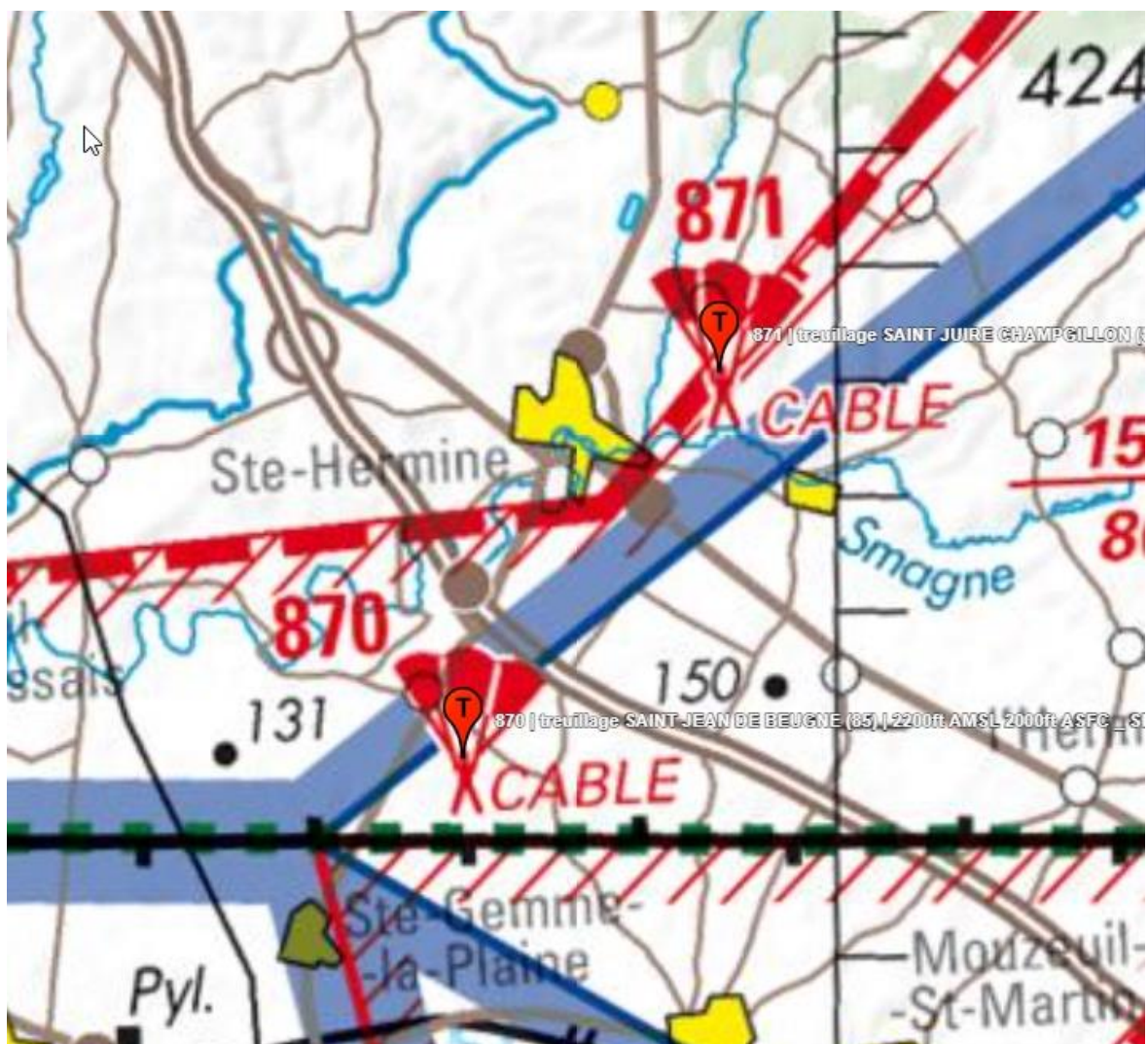
Et le treuillage de vol, libre, parapente, para ascensionnel, deltaplane se pratique beaucoup en dehors d'aérodrome. Avec comme alerte visuelle, un feu à éclat ou un gyrophare sur le treuil. Le câble étant parfois de couleur, parfois balisé, parfois sans balisage. ([Cf carte 1](#)), ([Cf carte 2](#))

Avec toute l'incertitude de position liée à l'échelle de la carte, la position de la zone de treuillé se situant au niveau de la tête du parachutiste sur la carte,

Sauf pour les treuils se situant sur un aérodrome, dans ce cas, l'icône est décalé pour une meilleure lisibilité. ([Cf carte 3](#))

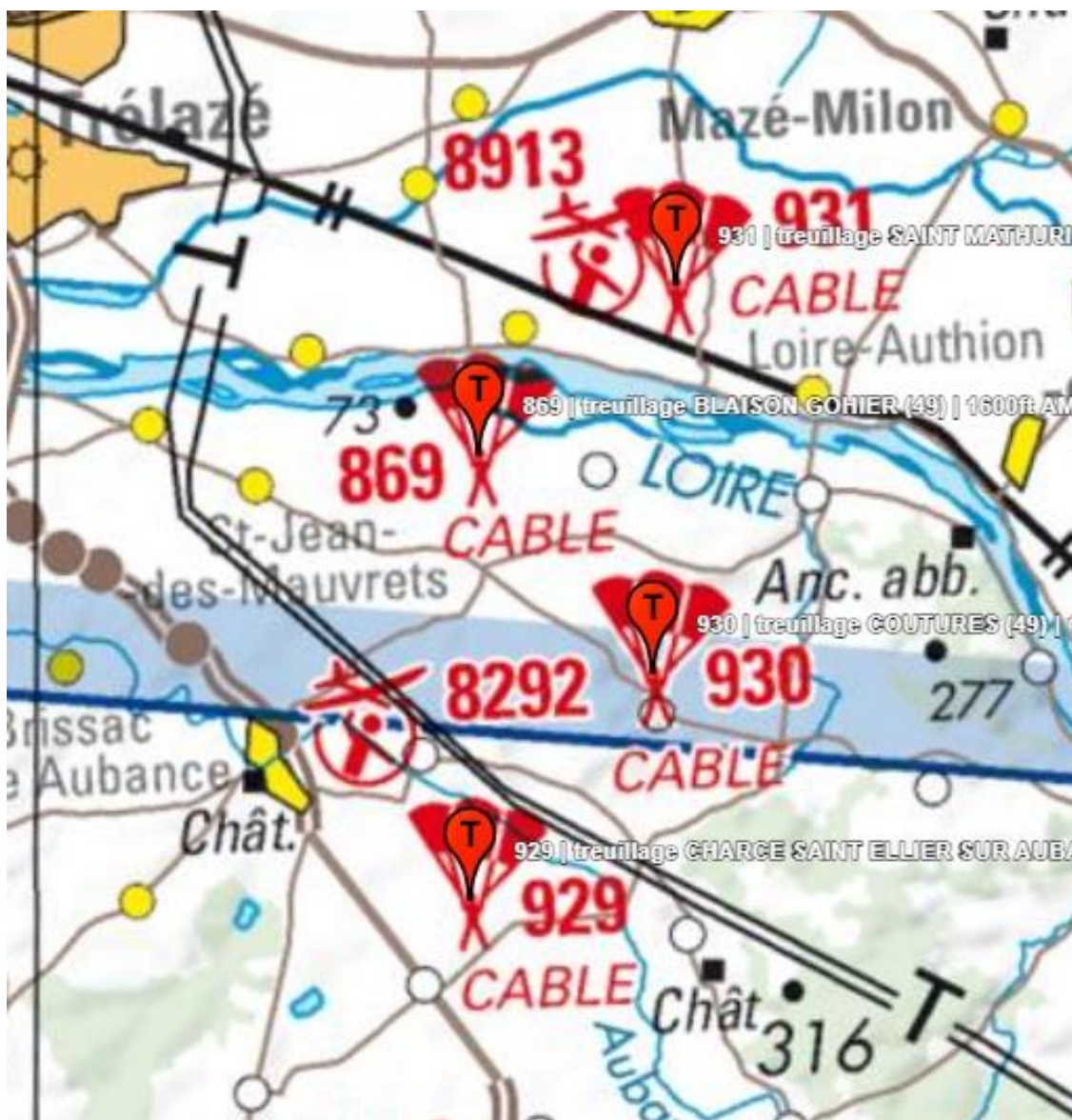
Carte 1 Zone 870 et zone 871

870	treillage SAINT JEAN DE BEUGNE (85) 46°30'44"N , 001°04'44"W	2200ft AMSL 2000ft ASFC SFC	SR-SS Treillage parapente. Treuil équipé d'un feu à éclats. En dehors des horaires d'activation de la LF-R147 Paragliding winching. Winch equipped with one flashing light. Outside LF-R147 SKED activation.
871	treillage SAINT JUIRE CHAMPGILLON (85) 46°34'05"N , 001°01'29"W	2200ft AMSL 2000ft ASFC SFC	SR-SS Treillage parapente. Treuil équipé d'un feu à éclats. En dehors des horaires d'activation de la LF-R147. Paragliding winching. Winch equipped with one flashing light. Outside LF-R147 SKED activation.



Carte 2 Zones 869, 929, 930 et 931

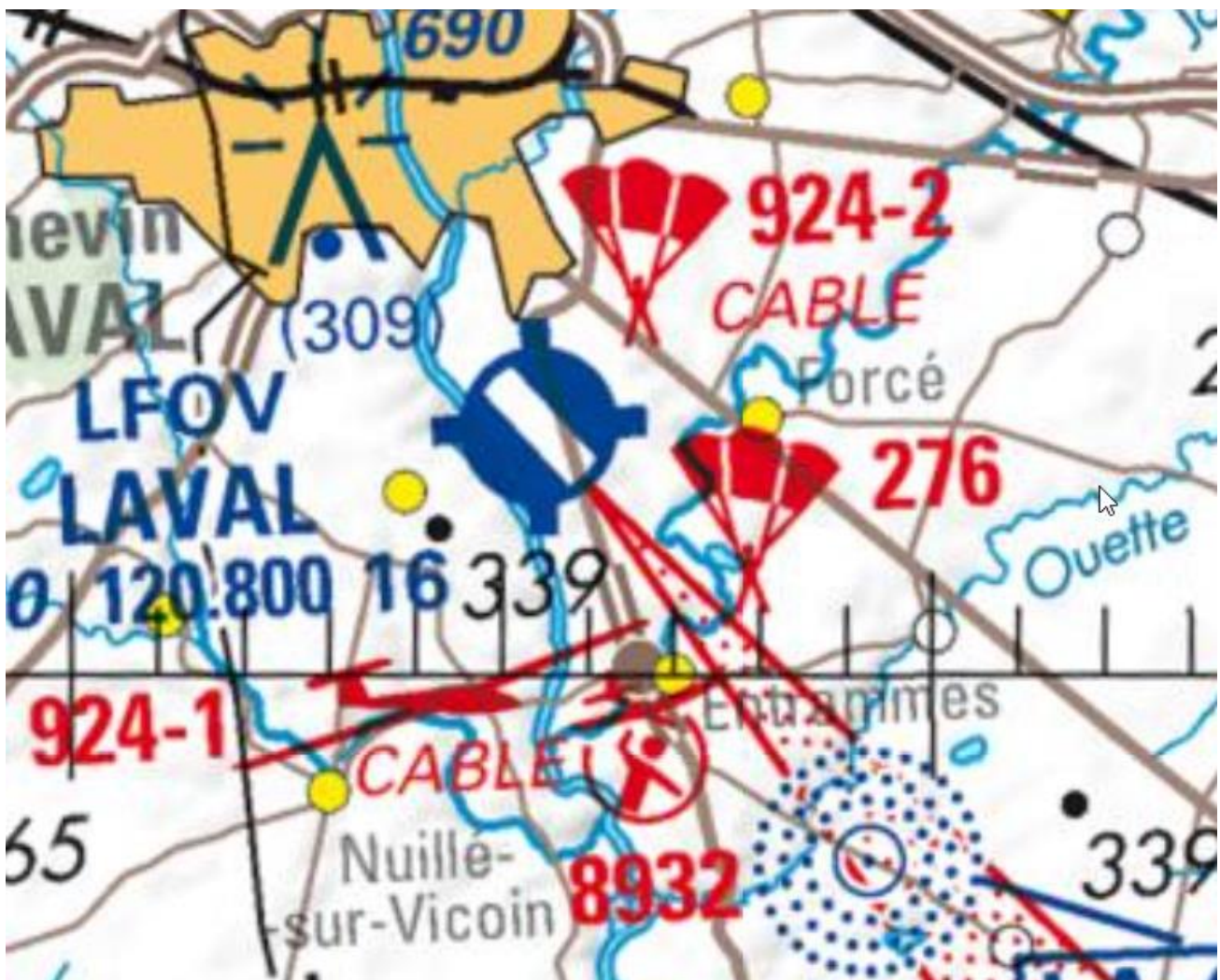
869	treillage BLAISON GOHIER (49) 47°24'12"N , 000°23'48"W	1600ft AMSL 1500ft ASFC SFC	SR-SS Treillage parapente. Treuil équipé d'un feu à éclats. Paragliding winching. Winch equipped with one flashing light.
929	treillage CHARCE SAINT ELLIER SUR AUBANCE (49) 47°19'59"N , 000°23'55"W	1900ft AMSL 1700ft ASFC SFC	SR-SS Treillage Parapentes. Treuil équipé d'un feu à éclats. Paragliding winching. Winch equipped with a flashing light.
930	treillage COUTURES (49) 47°22'08"N , 000°21'21"W	1850ft AMSL 1700ft ASFC SFC	SR-SS Treillage Parapentes. Treuil équipé d'un feu à éclats. Paragliding winching. Winch equipped with a flashing light.
931	treillage SAINT MATHURIN SUR LOIRE (49) 47°25'49"N , 000°21'03"W	1800ft AMSL 1700ft ASFC SFC	SR-SS Treillage Parapentes. Treuil équipé d'un feu à éclats. Paragliding winching. Winch equipped with a flashing light.



Carte 3 LAVAL LFOV

Cohabitation d'une activité para 276, d'une activité de treuillage de parachutiste 294-2, d'une activité de treuillage de planeur 924-1 et de modélisme 8932, les icônes sont rejetées autour de l'aérodrome pour la lisibilité.

924-2	treuillage LAVAL ENTRAMMES Aérodrome (53) 48°01'49"N , 000°44'39"W	1800ft AMSL SFC	SR-SS Treuillage de parachutisme. Treuil équipé d'un feu à éclats. Activité réservée aux usagers autorisés par la Délégation Pays de Loire de la DSAC Ouest. Information des usagers : LAVAL INFO, RENNES INFO. Parachute winching. Winch equipped with flashing lights. Activity reserved to users authorized by Délégation Pays de Loire of DSAC West User's information: LAVAL INFO, RENNES INFO.
-------	---	--------------------	--



Vous trouverez ces informations sur le site du SIA :

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>

AIP
→ eAIP FRANCE



Cliquez sur l'eAIP en vigueur

Publication eAIP / eAIP Issues

Consulter les NOTAM et les SUP AIP pour avoir les dernières informations
Consult NOTAM and AIP SUP for Latest Information

FRANCE MÉTROPOLITAINE

dgac Service de l'Information Aéronautique

eAIP en vigueur / Currently Effective eAIP

Effective date	Publication date	Short Description	Dataset ENR 5.4
30 DEC 2021	voir ci-dessous/see below	voir ci-dessous/see below	voir ci-dessous/see below

Mises à jour contenues dans cet eAIP / Updates contained in this eAIP

Effective date	Publication date	Short Description	Dataset ENR 5.4
30 DEC 2021	18 NOV 2021	AIRAC AIP AMDT 13/2021	30 DEC 2021

Mises à jour à venir / Next Issues

Effective date	Publication date	Short Description	Dataset ENR 5.4
27 JAN 2022	16 DEC 2021	AIRAC AIP AMDT 01/2022	27 JAN 2022

La partie ENR 5, c'est la section Activités aériennes sportives et récréatives qui va nous intéresser pour lister les zons de treuillage.

Sur la partie droite de la page, nous trouverons dans l'ordre

PARACHUTAGE : à partir de 200 ; sur aérodrome, mais également hors aérodrome.

VOLTIGE : à partir de 6000 ; sur des axes verticale aérodrome et hors aérodrome.

AÉROMODÉLISME : à partir de 8000 ; sur aérodrome, base ULM et sur des terrains dédiés.

TREUILLAGE : à partir de 857 ; sur aérodrome, et hors aérodrome.

LA MISE À JOUR DE L'AIP SE FAIT SUR UN PAS DE 28 JOURS

LA CONSULTATION DES NOTAMS EST INDISPENSABLE POUR CONNAÎTRE LES ACTIVITÉS MODIFIÉES

OU TEMPORAIRES : NOUS L'AVONS PERDU DE VUE DEPUIS DEUX ANS, LES FÊTES DE VILLAGE, LES COMICES AGRICOLES, etc... SONT SOUVENT L'OCCASION D'ÉVÈNEMENTS AÉRIENS ASSOCIÉS QUI VONT DU BAPTÊME DE L'AIR À LA PRÉSENTATION EN VOL D'UN AVION DE CHASSE EN PASSANT PAR LE LARGAGE DE PARACHUTISTES....

The screenshot shows the AIS FRANCE website interface. At the top, there are tabs for 'AIP', 'AMDT', 'SUPs', and 'AICs'. Below this, it says 'Effectif 30 DEC 2021'. The main content is organized into three main parts:

- PARTIE 1 GENERALITES (GEN)**
 - + GEN 0
 - + GEN 1 RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NA
 - + GEN 2 TABLEAUX ET CODES
 - + GEN 3 SERVICES
 - + GEN 4 REDEVANCES D'AERODROME/D'HELISTATION ET DE SERVICE
- PARTIE 2 EN-ROUTE (ENR)**
 - + ENR 0
 - + ENR 1 REGLES ET PROCEDURES GENERALES
 - + ENR 2 ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENN
 - + ENR 3 ROUTES ATS
 - + ENR 4 AIDES/SYSTEMES DE RADIONAVIGATION
 - ENR 5 AVERTISSEMENTS A LA NAVIGATION
 - ENR 5.1 Zones interdites, réglementées et dangereuses
 - ENR 5.2 Zones de manœuvres et d'entraînement militaires
 - ENR 5.3 Autres activités de nature dangereuse et dangers potentiels
 - ENR 5.4 OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE
 - ENR 5.5 ACTIVITES AERIENNES SPORTIVES ET RECREATIVES**
 - ENR 5.6 Migrations d'aéronefs et manœuvres fréquentées par une fauna commu
 - ENR 5.7 Restrictions de survol
 - + ENR 6 CARTES DE CROISIERE
- PARTIE 3 AERODROMES (AD)**
 - + AD 0
 - + AD 1 AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION
 - + AD 2 AÉRODROMES
 - + AD 2 AÉRODROMES CIVILS DOTES DE PROCEDURES IFR
 - + AD 2 AÉRODROMES VFR CIVILS DOTES DE PROCEDURES IFR POUR
 - + AD 2 AERODROMES MILITAIRES
 - AD 3 HELISTATIONS

On the right side of the page, there is a vertical sidebar with a table of contents. The entry '1.2' is highlighted in orange, corresponding to the highlighted section in the main content.

PRO
1
1.1
1.2
1.2.1