

10 juin 2010 06h00 | Par VINCENT DEWITTE

L'aéro-club opte pour une sécurité maximale

Tous les planeurs sont désormais équipés d'un Flarm. Ce radar peut sauver des vies.



Démonstration avec Michel Lebe, président de la section vol à voile des Ailes cognaçaises. PHOTO V. D.

Vu de l'extérieur, rien a changé sur le Twin III SL de l'aérodrome de Cognac-Châteaubernard. Le planeur des Ailes cognaçaises, comme toute la flotte du vol à voile de l'aéro-club, n'a pourtant jamais été aussi sécurisé, et sécurisant. Un équipement de haute technologie à peine plus gros qu'un stylo vient en effet d'y être installé. Cette alarme de vol, dite Flarm (pour Flug alarm ou Flight alarm), a été testée avec ce succès ce week-end. Une fierté - et surtout un gage de tranquillité - pour Michel Lebe, le premier vélivole et instructeur de l'aéro-club.

L'investissement de l'association dans trois exemplaires de cet appareil de prévention des collisions ne doit pas s'évaluer à son coût. Vendu 600 euros l'unité, ce récepteur qui intègre GPS et radio pourrait à l'avenir éviter le pire. Celui-ci a été installé en priorité sur les aéronefs sujets aux collisions que sont les planeurs - les initiés se souviennent peut-être d'un choc entre deux planeurs militaires intervenu il y a une poignée d'années au-dessus de Saintes. Mais le Flarm a vocation d'équiper à terme tous les appareils motorisés (avions, ULM, etc.), et pourquoi pas les parapentes.

Face à face à 400 km/h

Imposé par voie préfectorale dans les Alpes du Sud, le Flarm capte les récepteurs radios similaires dans un rayon de trois à cinq kilomètres. Un système savant d'algorithmes lui permet de définir les trajectoires les plus probables des aéroplanes voisins. Et de prévenir immédiatement le pilote d'un risque potentiel de collision. « Ceux qui ne sont jamais montés dans un planeur ne peuvent pas s'en rendre compte, mais deux planeurs qui se croisent, ça va très vite », insiste celui qui a soufflé au club l'idée d'investir dans ces systèmes radios et GPS. « Prenez deux planeurs qui filent à 200 km/h chacun, explicite Michel Lebe. En face à face, les vitesses s'ajoutent : la vitesse de rapprochement s'élève donc à 400 km/h, soit 110 m secondes. Le Flarm ne doit pas faire oublier les règles d'or du " regarder dehors " et de la vigilance permanente, mais il est un soutien formidable au pilote. »

Recommandé par la Fédération de vol à voile, le Flarm n'est pas encore obligatoire (à l'exception de l'espace aérien des Alpes du Sud). Il présente néanmoins un avantage certain sur les classiques radars « transpondeurs », dont les signaux d'avertissements transitent nécessairement par des contrôleurs aériens. Et lorsque le Flarm sera imposé - et Michel Lebe est persuadé qu'il le sera très prochainement - les pilotes des Ailes cognaçaises feront localement figures de pionniers.

Souvenirs dramatiques

L'ambition des Cognaçais est désormais d'inciter le maximum d'aéro-

club voisins à suivre leur exemple. Un usage généralisé du Flarm aurait peut-être pu éviter le décès en plein vol de quatre pilotes, dont deux membres chers des Ailes cognaçaises, Jean-Paul Rodet et Guy Plouchart, en octobre 2009, au-dessus de Beaugeay, au sud de Rochefort (17).

« Dans l'aviation plus qu'ailleurs, la sécurité n'a pas de prix », rappelle sobrement Michel Lebe.

© www.sudouest.fr 2010