Syndicat National des Pilotes Professionnels de Drones Civils

Communiqué de Presse du SNPPDC le 06 Mars 2016

Incident grave évité entre un drone et l'Airbus A320 en approche de Roissy : le Syndicat National des Pilotes Professionnels de Drones Civils (SNPPDC) revient sur les faits et incite les autorités à agir rapidement.

Suite au grave incident qui a vu une collision évitée de justesse entre un drone et l'Airbus A320 immatriculé F-GKXT exploité par Air France survenu en vol le 19/02/2016 à l'approche de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, le Syndicat National des Pilotes Professionnels de Drones Civils condamne fermement et sans équivoque le comportement inacceptable de mise en danger de la vie d'autrui par le télé-pilote du drone, si ce fait est avéré. A ce stade, et selon une source proche de l'enquête menée par le BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) et la GTA (Gendarmerie des Transports Aériens), aucun élément ne permet d'affirmer s'il s'agit d'une intention malveillante, d'une perte de contrôle du drone ou autre.

Le SNPPDC a interrogé un commandant de bord qui participe à l'enquête du BEA.

Les faits relatés par la presse étant soit contradictoires, soit spéculatifs ou alarmistes, le SNPPDC a préféré interroger directement ce samedi 5 mars une source proche du dossier.
Mr Alain Bascoulergue (commandant de bord à Air France), qui a très vite été mis dans la boucle de l'enquête du BEA et qui a pu parler avec l'équipage et le pilote de l'Airbus, nous a relaté les faits avérés :
- L'information n'a été publiée que le 1er mars par le BEA pour cause d'enquête préalable et relayée par la presse le 03 mars
- Au moment où le drone fut évité, l'Airbus A320 était en descente à 4000 pieds (1200m) contournant la ville de Meaux par le sud à une vitesse de 220 nœuds (400km/h)
- Mr Bascoulergue, affirme qu'il faut une fraction de seconde (et non de nombreuses secondes) pour couper le pilote automatique et manœuvrer l'avion pour éviter l'obstacle
- La vitre du cockpit est dimensionnée pour absorber des chocs importants. Une collision frontale à peu de chances de la détruire mais peut causer des dommages collatéraux : perte des résistances de réchauffage, déformation de structure, opacité partielle ...
- D'après les témoignages de l'équipage, le drone avait une envergure de 80 à 100 cm et quatre moteurs (quadri-rotors)

Pour ce pilote de ligne expérimenté, ce genre d'incident peut se transformer rapidement en accident.

- « Dans le cas présent, l'ingestion du drone par le réacteur gauche aurait pu entraîner un arrêt et un feu moteur. Une collision au niveau de l'aile de l'Airbus aurait pu entraîner également des dégâts structuraux pouvant bloquer la sortie des hypersustentateurs (Bec et Volets). Une collision avec le fuselage aurait pu endommager les sondes d'incidence, les sondes Pitot, les antennes radio et autres équipements indispensable au vol. »

Son hypothèse quant à la raison de la présence du drone à cet endroit.

- « Ce n'est peut-être pas un acte volontaire. Pour ma part j'opterais pour une perte du signal GPS entraînant une perte de contrôle du drone, peut-être associé à un aléa météo (phénomène de pompe thermique et vent) ce qui expliquerait l'altitude élevée du drone au moment de l'incident. »

Le SNPPDC prend bonne note des éléments relatés qui, d'après la description faite par l'équipage sur la taille du drone, nous font penser que ce dernier n'est pas un jouet.

Le SNPPDC tient à rappeler que tous les télépilotes sont soumis à une réglementation stricte qui interdit notamment le dépassement d'une hauteur maximale de 500 pieds (150 mètres). A plus forte raison, tout usage de drone est strictement interdit dans tous les axes de circulation aérienne et ce dès le niveau du sol.
Martine Hallynck, présidente du SNPPDC souligne qu'il n'existe pas nécessairement de différence de conception entre un drone dit de loisir et un drone professionnel.

- *« La réglementation est très claire à ce sujet et distingue deux populations en fonction, non pas des machines elles-mêmes, mais de l'utilisation qui en est faite. Il existe donc deux catégories de télé-pilotes qu'il ne faut pas confondre : celui qui agit dans le cadre de ses loisirs et le professionnel qui exerce dans le cadre de prestations rémunérées. Bien que la réglementation ait évolué fin 2015, nous avons incontestablement un besoin urgent de sécurisation de l'usage des drones. C'est la raison pour laquelle le SNPPDC collabore avec les pouvoirs publics pour assurer une meilleure fiabilité des drones et une amélioration de la sécurité entourant les vols. Nous travaillons aussi avec des sociétés en recherche et développement, afin d'adapter au mieux des solutions techniques pour une meilleure traçabilité des aéronefs télépilotés et les munir d'un système anticollision. Notre but est de rendre les drones professionnels plus sûrs, voire inoffensifs pour les tiers en cas d'avarie ou de perte de contrôle. »*

Par ailleurs, l**e SNPPDC vient de publier les conclusions de sa commission dite « 3S » (Sécurité, Sécurisation, Scénarii).**

Dans son rapport, disponible via son site internet (http://snppdc.fr/commission-3s), la commission préconise l'urgence de rendre obligatoire un certain nombre d'équipements et de procédures afin que de tels incidents ne puissent se reproduire. Ces propositions sont le fruit de retours terrain et de la connaissance des machines qu'utilisent ses membres. Cela permet d'apporter des propositions sérieuses pour l'amélioration de la sécurité de tous.

C'est là le message principal que le SNPPDC souhaite faire passer. Les professionnels de la filière drone ont conscience que pour la pérennité de leur activité, il est de l'intérêt commun de respecter les règles de l'air, de les adapter aux évolutions technologiques et de sécuriser les espaces pour chaque type d'aéronef. Cela passe aussi par un dialogue avec les autorités de tutelle, que le SNPPDC rencontrera à Paris cette semaine, et par le comportement responsable de tous les acteurs de la filière ; sans oublier une meilleure définition des limites de l'usage des drones dits de loisir qui ont vu leurs ventes exploser.
A terme, nous espérons que le mot « menace » ne sera plus systématiquement accolé à notre activité.

A propos du SNPPDC :

Martine Hallynck, présidente du SNPPDC
- « Le SNPPDC est une association loi 1901, créée en mars 2015. Elle regroupe des télépilotes professionnels de drones civils, exerçant sur tout le territoire français et qui nous ont fait confiance pour défendre au mieux les intérêts de notre profession. Ne peuvent adhérer à notre association que les professionnels en totale conformité avec les conditions d'exercice de l'activité.
Nous sommes engagés, en toute indépendance, dans une démarche de professionnalisation et de sécurisation de la filière, tant vis à vis des instances de régulation, des fabricants et industriels que du grand public. »

Contact :
presse@snppdc.fr
Martine Hallynck au 06.11.24.83.02