



Accident du Robin DR401-155 CD immatriculé F-GNXT survenu le 25 août 2017 à Vinon (83)

Au retour d'un vol de navigation, le pilote de F-GNXT arrive en vue de l'aérodrome de Vinon par le sud-ouest, s'annonce sur la fréquence d'auto-information à deux minutes de la verticale et se reporte à une hauteur de 1300 ft au-dessus de l'aérodrome pour évaluer les paramètres. Il constate que des personnes, des véhicules et des planeurs sont présents sur la piste 16, en amont des mini-bandes. L'activité planeur n'ayant semble-t-il pas encore débuté, il se reporte en début de vent arrière main gauche pour atterrir sur la piste 28. Alors qu'il se trouve à une hauteur d'environ 800 ft en début de vent arrière pour la piste 28, un avion remorquant un planeur (attelage) décolle depuis la piste 16. En milieu de vent arrière le pilote du F-GNXT aperçoit l'attelage en montée dans ses dix heures, plus bas que lui. Estimant que les trajectoires des aéronefs sont conflictuelles, il rappelle immédiatement sa présence dans le circuit d'aérodrome pour la piste 28 avion sur la fréquence d'auto-information, à l'intention du starter et du pilote du remorqueur. Il ne reçoit aucune réponse en retour. L'attelage vire alors à droite en poursuivant la montée. Au moment où le pilote du F-GNXT vire en étape de base, le pilote du remorqueur d'un second attelage décolle de la piste 16. Lorsque le F-GNXT arrive en dernier virage à une hauteur d'environ 400 ft, le premier attelage se trouve toujours en virage à droite au sud de la piste 28, à une hauteur de 600 ft en montée vers le nord pour rejoindre le secteur de largage des planeurs situé au nord-est de l'aérodrome. Le second attelage a croisé la piste 28 et se trouve à une hauteur de 120 ft en montée, également en virage à droite. Un motoplaneur est aligné sur la piste 20 et le pilote est sur le point de décoller. À la sortie du dernier virage, le pilote du F-GNXT aperçoit le second attelage en montée plus bas que lui. Il hésite à remettre les gaz, interrompt momentanément la descente puis décide de poursuivre l'approche en décalant son point d'aboutissement sur la droite pour atterrir sur la piste non-revêtue. L'avion se trouvant haut sur le plan d'approche, le pilote effectue un rattrapage de plan, sort les pleins volets et réduit complètement les gaz. Il arrondit tardivement et est surpris par un premier rebond de l'avion. L'avion effectue un second rebond puis, au troisième contact avec la piste, le train d'atterrissage avant se rompt et l'hélice entre en contact avec le sol. L'avion s'immobilise sur la partie non-revêtue de la piste 28, juste avant l'intersection avec la piste 02/20. Il est alors survolé par le motoplaneur qui a décollé de la piste 20. En poursuivant une approche non stabilisée avec un plan de descente trop fort et une vitesse en finale trop élevée, la gestion de l'arrondi a été délicate. L'arrondi tardif a été suivi d'un atterrissage dur puis d'un premier rebond. Le pilote a probablement rendu la main après le rebond, occasionnant une assiette à piquer propice à un second rebond puis à la rupture du train avant lors du troisième contact avec la piste. N'ayant jamais été confronté à un rebond lors de l'atterrissage et ne connaissant pas les actions à réaliser en pareil cas, il a pu avoir des actions inappropriées sur les commandes, conduisant à un atterrissage dur et à la rupture du train avant. La décision du pilote de prolonger l'étape de base et de décaler son point d'aboutissement initialement prévu pour gérer ce qu'il considérait être un espacement insuffisant avec le deuxième attelage, a déstabilisé l'approche finale. Ce report d'attention a pu se faire au détriment de la surveillance des paramètres de vol, de sorte que l'atterrissage s'est fait avec une vitesse et un plan excessif. Le pilote s'est intégré dans le circuit d'aérodrome sans avoir pris conscience que l'activité vol à voile était sur le point de débuter. En vent arrière, confronté à cette situation imprévue, l'effet de surprise peut l'avoir perturbé suffisamment pour altérer sa capacité de jugement. Il n'a alors pas su quelle réaction adopter, puis a rencontré des difficultés pour tenir la trajectoire verticale de l'avion sur le plan nominal de descente et en conséquence contrôler sa vitesse en finale. La sensation d'inconfort dans une situation d'activité planeur forte a pu le conduire à ne pas remettre les gaz lors de l'approche.

Lien vers le rapport :

<https://www.bea.aero/index.php?id=40&news=17439&cHash=d62a13b349ba7a2e316b51ba0c5b8718>

Recommandation B2019/03 FRAN-2019-006

Coexistence d'activités multiples sur les aérodromes non-contrôlés

La cohabitation d'usagers aux activités aéronautiques diverses et leur absence de coordination est source de complexité et peut mener directement ou indirectement à des accidents. Cette problématique doit absolument être prise en compte par les usagers de l'aérodrome, par une clarification des risques existants, en particulier ceux liés à l'utilisation des pistes croisées.

En conséquence le BEA recommande que :

La DSAC, en concertation avec les Commissions de sécurité des Fédérations aéronautiques, conduise une campagne de sensibilisation des exploitants d'aérodrome aux risques liés à la co-activité et en particulier ceux concernant l'utilisation de pistes croisées et les incite à définir localement des mesures de gestion associées.

Réponse

Les risques liés à la co-activité sur un aérodrome est un sujet récurrent qui fait l'objet d'actions locales, par exemple :

- A la DSAC Sud-Ouest, la tenue d'une réunion sur l'aérodrome d'Arcachon en présence des divisions ANA et OPA de la DSAC SO et de pilotes inspecteurs
- A la DSAC Ouest, où la DSAC a encouragé et accompagné l'exploitant de Vannes pour faire évoluer le protocole local afin d'éviter les conflits entre les activités de parachutisme et les autres activités et a, de façon plus large, envoyé en 2018 une présentation à tous les aéroclubs de la DSAC Ouest pour sensibiliser à la problématique multi-activité.

De façon plus générale, la DSAC prévoit de mener une campagne nationale de sensibilisation des exploitants d'aérodrome aux risques liés à la co-activité et aux pistes croisées. Cette campagne visera notamment à favoriser la tenue d'une rencontre annuelle formalisée entre acteurs d'une même plateforme de façon à inciter les exploitants d'aérodrome à définir des mesures de gestion associées.

La DSAC, à cette fin, réalisera plusieurs actions :

- Pour les aérodromes certifiés (disposant d'un système de gestion de la sécurité -SGS) : la DSAC maintiendra comme axe de surveillance pour l'année 2020 la vérification de la tenue d'une rencontre annuelle formalisée entre acteurs d'une même plateforme ; cette problématique sera donc abordée lors de leur séminaire annuel.
- Pour les aérodromes ne disposant pas de SGS (non certifiés): la DSAC organisera un forum dédié aux exploitants de ces aérodromes, avec une participation des fédérations aéronautiques, afin d'y aborder notamment les risques liés à la co-activité sur les aérodromes et les inviter à maîtriser ces risques par des mesures adaptées qui pourront faire l'objet de publications sur les cartes VAC, CASH, ICARUS, etc...

Sur ce même thème, DSAC MEAS a déjà sensibilisé les inspecteurs de surveillance aviation lors du séminaire des inspecteurs de surveillance aviation légère, organisé par PN/FOR les 2 et 3 décembre 2019, à l'importance d'intégrer aux politiques de sécurité des DTO (organismes de formation déclarés) et aux SGS des ATO (organismes de formation agréés) une rencontre de coordination des activités des différentes structures dès lors qu'elles existent sur un aérodrome.

Avancement **50%**

Date de mise à jour 20/10/2020

Recommandation B2019/03 FRAN-2019-007

Règlementation

L'enquête a révélé que les dispositions mises en avant auprès des DSAC-IR dans l'annexe 1 de la lettre n°10/113/DSAC/ANA du 16 juin 2010 n'ont pas été reprises dans la réglementation et que les risques liés à l'utilisation simultanée de deux pistes croisées n'ont par ailleurs pas été identifiés dans cette annexe.

En conséquence le BEA recommande que :

La DGAC renforce le statut normatif des dispositions contenues dans les annexes de la lettre n°10/113/DSAC/ANA du 16 juin 2010 et réglemente les conditions d'exploitation simultanée d'un système de pistes croisées.

Réponse

1/DSAC ERS a lancé un vaste chantier de refonte du dispositif réglementaire national en matière de sécurité aéroportuaire dans un but de mise à jour et de mise en cohérence de la réglementation nationale avec le dispositif européen.

Dans ce cadre, le code des transports, le code de l'aviation civile, les arrêtés TAC et CHEA et l'ensemble des autres textes épars traitant de la sécurité sur les aérodromes seront revus.

Le document de cadrage (TOR) a déjà été élaboré et mis en consultation auprès des principales entités concernées (DSAC IR, MCU, DSAE, UAF) et il va être diffusé aux parties prenantes. Un tableau de répartition des travaux de comparaison entre les réglementations nationales et européennes a été établi et les travaux de comparaison sont attendus en 2021.

2/Un groupe de travail a été mis en place pour étudier l'intégration des éléments de la lettre n°10/113/DSAC/ANA du 16 juin 2010 définissant les caractéristiques techniques et les conditions d'exploitation des infrastructures sur des aérodromes utilisés par des planeurs. Ce groupe de travail est chargé d'étudier dans quelle mesure l'exploitation simultanée d'un système de pistes croisées, non traité dans la lettre précitée, pourra être réglementée.

3/Par ailleurs, l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs, dans ses articles 3 et 4, donne la possibilité à l'échelon interrégional de la DSAC de définir des consignes particulières de circulation aérienne spécifiques à un aérodrome, notamment le type de trafic et la configuration de l'aérodrome. La DSAC rappellera à ses échelons interrégionaux l'existence de cette disposition et les invitera à l'utiliser lorsque nécessaire.

Avancement **25%**

Date de mise à jour 20/10/2020

Recommandation B2019/03 FRAN-2019-008

Règlementation

L'enquête a révélé que les dispositions mises en avant auprès des DSAC-IR dans l'annexe 1 de la lettre n°10/113/DSAC/ANA du 16 juin 2010 n'ont pas été reprises dans la réglementation et que les risques liés à l'utilisation simultanée de deux pistes croisées n'ont par ailleurs pas été identifiés dans cette annexe.

En conséquence le BEA recommande que :

La DSAC s'assure qu'un cadre prévoit que des consignes particulières d'utilisation des pistes soient portées à la connaissance des usagers par les moyens les plus appropriés

Réponse

La DSAC note que le cadre prévoyant que des consignes particulières d'utilisation des pistes soient portées à la connaissance des usagers est déjà existant :

L'article 3 de l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de la circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs prévoit que les consignes particulières définies sur un aérodrome sont portées à la connaissance des usagers par voie d'information aéronautique (cartes VAC)

Le site CASH (Collaborative Aerodrome Safety Highlights) vise à attirer l'attention des pilotes d'aviation commerciale et générale sur le contexte aéronautique et les principales menaces associées à un aérodrome. Leur identification est issue d'un travail collaboratif entre opérateurs de la plate-forme (exploitants aériens, exploitant de l'aérodrome, prestataire de service de navigation aérienne, aéroclubs, etc ...); le site du SIA contient un lien vers les fiches CASH hébergées sur le site du ministère.

Enfin, la note de cadrage des fiches CASH prévoit que, lorsqu'une fiche CASH existe, elle soit mentionnée sur la carte VAC. En complément, des initiatives en provenance des fédérations aéronautiques permettent également de porter à la connaissance de leurs adhérents des informations spécifiques à une plateforme (fiches des bases ULM (<https://basulm.ffplum.fr/>), ICARUS, etc ...).

La DSAC estime donc que le cadre actuel garantit une bonne connaissance des conditions particulières d'utilisation des pistes par les usagers et rappellera à ses échelons interrégionaux l'intérêt d'utiliser l'ensemble de ces moyens de mise à disposition de l'information.

Par ailleurs, la DSAC note que le BEA attend les informations relatives aux orientations du groupe de travail relatif à la refonte réglementaire nationale sur les exigences applicables aux aérodromes, sur les conditions d'exploitation simultanée d'un système de piste croisées.

Avancement **25%**

Date de mise à jour 20/10/2020