



Suites données aux recommandations de sécurité

Accident de l'avion PIPER - PA-46 - 350P immatriculé F-GUYZ survenu le 8 février 2019 à Courchevel (73)

Résumé

Sortie longitudinale de piste lors de l'atterrissage, collision avec un monticule de neige.

Le commandant de bord, accompagné d'un « safety pilot » décolle sous plan de vol IFR de l'aérodrome de Toussus-Le-Noble (78) à destination de l'altiport de Courchevel (73). Ce vol a pour but de transporter trois passagers effectuant un déplacement professionnel.

Passant travers Genève, il annule son plan de vol IFR et poursuit sa descente vers l'aérodrome de Courchevel. Après la phase de reconnaissance, le pilote suit la trajectoire publiée sur la carte VAC.

Lors de l'atterrissage sur la piste 22, l'avion remonte la piste sans que les roues ne touchent le sol. Le toucher des roues a lieu à environ 270 m du début de piste. La vitesse de l'avion est alors d'environ 80 kt. Malgré un freinage appuyé, le pilote ne parvient pas à arrêter l'avion qui sort longitudinalement de piste et entre en collision avec le talus enneigé.

Lien vers le rapport : <https://bea.aero/les-enquetes/evenements-notifies/detail/accident-du-piper-pa46-immatricule-f-guyz-survenu-le-08-02-2019-a-courchevel-73/>

Recommandation B2021-02 FRAN 2021-005

4.1 Autorisation d'accès à un altiport

Bien qu'ayant obtenu l'autorisation d'accès à l'altiport de Courchevel sur Jodel D140, un avion de la même classe que le PA-46, le pilote n'avait aucune expérience d'atterrissages à Courchevel aux commandes de ce dernier. Le PA-46 présente des caractéristiques (masse, vitesse, systèmes) bien différentes à celles du D140. Entre 2000 et 2018, au moins cinq accidents ont été répertoriés par le BEA sur un altiport impliquant des pilotes ayant effectué leur formation sur un avion dont les caractéristiques étaient différentes de celui exploité lors du vol de l'accident.

Les caractéristiques des avions d'une même classe peuvent différer significativement : performances au décollage et à l'atterrissage, configuration, procédures, gestion de certaines pannes comme la panne moteur.

Par ailleurs, un pilote titulaire d'une autorisation d'accès obtenue sur un avion de classe Monomoteur à pistons (SEP) peut atterrir sur un altiport avec un avion de classe ou de type différent dont il détient la qualification sans complément de formation.

En conséquence le BEA recommande que :

considérant qu'une autorisation de site obtenue sur une classe d'avion particulière permet de la faire prévaloir sur d'autres classes d'avion ;

considérant que les différences parfois significatives des caractéristiques entre avions de même classe peuvent avoir un impact en environnement contraint tel que l'atterrissage sur un altiport ;

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) impose qu'un complément de formation ou des critères d'expérience soient demandés en cas d'utilisation d'un avion dont la classe, le type ou les performances diffèrent significativement de la classe ou du type de l'avion utilisé pour la formation à l'autorisation de site.

Réponse

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a engagé des discussions avec les organisations concernées en vue d'imposer par un arrêté qu'un complément de formation ou des critères d'expérience soient demandés en cas d'utilisation d'un avion dont la classe, le type ou les performances diffèrent significativement de la classe ou du type de l'avion utilisé pour la formation à l'autorisation de site.

La modification de l'arrêté du 21 juin 2019 fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux aéroports a fait l'objet d'une consultation achevée et la version finalisée du projet d'arrêté modificatif sera présentée lors d'une prochaine réunion plénière du CPN, avec un objectif de publication dans l'année 2023.

Date de mise à jour : 30/05/2023

Avancement : 75%

Recommandation B2021-02 FRAN 2021-006

4.2 Surveillance de l'activité

Les sociétés ou plateformes internet de mise en relations de propriétaires d'aéronefs, pilotes et passagers n'ont pas l'obligation de se déclarer ou de se mettre en relation avec la DGAC. Les services proposés, peuvent sembler similaires à ceux du transport commercial pour un passager non averti.

Les contraintes d'exploitation associées aux vols sont souvent importantes et s'exercent avec une pression difficile à gérer pour un pilote sans support opérationnel. Elles peuvent ainsi conduire les pilotes considérés à accepter d'entreprendre des vols pour lesquels ils ne maîtrisent pas suffisamment les risques.

Les exigences de sécurité associées à ces activités ne sont pas au niveau de celles du transport aérien commercial, en particulier pour l'évaluation et l'entraînement des pilotes.

La Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) et la Gendarmerie des transports aériens (GTA) effectuent de manière indépendante le contrôle des aéronefs et peuvent constater les infractions à la réglementation. Les actions actuellement menées ne permettent de rechercher activement et d'identifier les opérations aériennes proposées ou organisées par des plateformes internet qui s'apparenteraient à des opérations aériennes commerciales sans répondre aux exigences réglementaires en vigueur. Au cours de l'enquête, le BEA a pu identifier des propositions d'opérations aériennes sur des sites internet de mise en relation de passagers et de pilotes, qui pourraient être marginales par rapport à la réglementation relative au transport aérien. Ces informations pourraient être utilisées pour organiser des contrôles ciblés. Une action coordonnée de la GTA et de la DSAC permettrait de mettre en oeuvre de tels contrôles.

En conséquence le BEA recommande que :

considérant le développement croissant des plateformes de mise en relation de passagers et de pilotes, dont certains vols s'apparentent à du transport commercial de passagers sans pour autant offrir le niveau de sécurité attendu ;
considérant que certaines plateformes permettent le développement de l'activité d'aviation légère tout en respectant les règles en vigueur et participent ainsi au développement d'une culture aéronautique en France ;
considérant que la GTA est placée pour emploi auprès du Directeur Général de l'Aviation Civile ;

La DGAC formalise un plan d'actions coordonnées entre ses services compétents et la GTA pour rechercher activement et identifier les opérations aériennes proposées ou organisées par des plateformes internet qui s'apparenteraient à des opérations aériennes commerciales sans répondre aux exigences réglementaires en vigueur, puis statuer clairement sur la licéité de ces opérations et faire cesser les opérations ne garantissant pas le niveau de sécurité requis.

Réponse

La DGAC a formalisé un plan d'actions coordonnées entre ses services compétents et la GTA pour rechercher activement et identifier les opérations aériennes proposées ou organisées par des plateformes internet qui s'apparenteraient à des opérations aériennes commerciales sans répondre aux exigences réglementaires en vigueur, puis expertiser la licéité de ces opérations y compris auprès des plateformes concernées.

Ce plan d'actions s'articule autour de trois axes : préventif, répressif et dissuasif.

Certaines actions ont été mises en oeuvre comme :

La création d'un comité stratégique de lutte contre le TPI/TI (travail illégal),

La tenue de plusieurs sessions de formation des personnels des DSAC-IR et GTA - Brigades, compagnies, services de recherche - dans le ressort territorial de la DSAC-IR concernée,
L'organisation de réunions de rencontres et d'échanges sur la lutte contre le TPI/TI par régions entre services centraux/locaux de la DGAC, l'état-major de la GTA et les services locaux de la GTA,
Des opérations de contrôles coordonnés DGAC/GTA sur les aérodromes,
Des comparutions devant la Commission Administrative de l'Aviation Civile (CAAC) pour deux pilotes. Des propositions de sanction ont été émises. Une fois qu'elles seront purgées de tout recours, une décision de sanction sera prise le cas échéant, dont une version anonymisée sera publiée sur le site internet de la DGAC : le secret des délibérations de la CAAC n'autorise en effet pas la publication des délibérations.
Sur ce volet juridique, la DTA a demandé la modification de l'arrêté du code de procédure pénale afin que la DGAC puisse se constituer partie civile ; enfin, des courriers de rappel à la loi ont été communiqués aux entités en France ou à l'international suspectées de TPI.
L'axe préventif intègre un volet communication et sensibilisation. Des affiches ont été réalisées à l'attention des passagers, des flyers sont distribués aux gestionnaires d'aéroports et d'aérodromes et des tweets sont postés régulièrement. Une campagne de communication a également été menée pour sensibiliser les pilotes travailleurs indépendants et les alerter sur les risques encourus.
Par ailleurs, la coopération s'organise avec les services de l'Etat. Dans une volonté de collaboration avec la GTA, un comité stratégique organisé autour d'un protocole a été créé. L'acte a été signé par la DGAC et le protocole avec la GTA a été signé le 13/03/2023.
Enfin, il est important de souligner l'existence d'un volet formation, avec la participation de la mission du droit du travail qui intervient sur les aspects liés au travail illégal.
Le nombre d'enquêtes ouvertes a augmenté et s'élève à une vingtaine. En 2022, des opérations coordonnées DGAC-GTA de contrôle ont été menées sur les aérodromes.
Il convient également de mentionner les actions locales de lutte contre le TPI avec des messages de la GTA à la suite d'annonce de vols touristiques.

Date de mise à jour : 30/05/2023

Avancement : 100%



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Tél. : 33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr