

## Suites données aux recommandations de sécurité

### Accident à Arthaz-Pont-Notre-Dame (74) aux avions Piper PA 28 immatriculé F-GOMP et Robin DR 400-120 immatriculé F-GTZK

Le Piper PA 28 immatriculé F-GOMP effectue son troisième circuit d'aérodrome main droite en piste 12 de l'aérodrome d'Annemasse (74). Le Robin DR 400 immatriculé F-GTZK, de retour d'un vol local, s'intègre directement à une altitude légèrement inférieure à celle du circuit d'aérodrome, en début de vent arrière pour un atterrissage en piste 12. Alors que le PA 28 se trouve en virage à droite pour rejoindre la branche vent arrière, il entre en collision avec le DR 400. Le pilote du DR 400 ne peut reprendre le contrôle de l'avion qui heurte le sol. Le pilote du PA 28 ne conserve qu'un contrôle partiel de son avion et parvient à atterrir en urgence dans un champ en heurtant une serre.

#### Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 20 Août 2012

#### **Recommandation 01**

BEA (extrait)

Voir et éviter reste la règle de base du pilotage en vol à vue mais cette règle montre ses limites dans certaines circonstances. L'intégration dans un circuit d'aérodrome est une phase de vol propice aux collisions en vol(4). Les procédures prévues par la réglementation sur un aérodrome non contrôlé garantissent a minima la sécurité des avions et l'anticollision. Aux abords d'un aérodrome en auto-information, le raccourcissement du circuit lié aux habitudes locales peut privilégier l'efficacité au détriment de la sécurité. En conséquence le BEA recommande que :

la DSAC s'assure que les procédures prévues par la réglementation pour l'intégration sur un aérodrome non contrôlé soient rappelées et appliquées. [Recommandation FRAN-2012-059]

#### **Réponse de la DGAC**

Les procédures d'intégration sur un aérodrome non contrôlé ont été rappelées dans tous les versions du "Mémo du pilote VFR" (jusqu'à la version 2014) et du "Mémo sécurité du pilote ULM" (jusqu'à la 4ème édition), réalisés et diffusés respectivement par la FFA et la FFPLUM à leurs adhérents.

En 2014, le livret de l'EGAST « Eviter les collisions » a été traduit par la DSAC et est diffusé par les fédérations à leurs adhérents.

La DGAC ne prévoit pas d'action de contrôle systématique de l'application de ces procédures mais des actions ciblées sur un terrain particulier ou concernant des pilotes contrevenants seront menées en tant que de besoin.

Le suivi de cette recommandation est clos pour la DGAC.

#### **Degré d'avancement ( 15 Janvier 2015)**

