

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident lors d'un largage de parachutistes le 13 septembre 2014 à Tarbes, survenu à l'avion Cessna U206F immatriculé F-GGVC

Lors d'un largage à 3 000 mètres, un parachute de secours s'est ouvert alors que le parachutiste se mettait en place à la porte de l'avion. Le déploiement de la voilure dans l'empennage a provoqué des dommages irréversibles et rendu l'aéronef incontrôlable. Le pilote n'a pas été en mesure de reprendre le contrôle du vol ni d'évacuer l'avion avant d'entrer en collision avec le sol.

Réception par la DGAC : 04 Novembre 2014

Recommandation 01

BEA (extrait)

A ce jour, les premiers éléments de l'enquête ont montré que: 1. L'avion de type Cessna U206F disposait de l'autorisation « Emport et largage de Parachutistes » délivrée par la DGAC. 2. Le programme de saut consistait à réaliser un vol relatif à deux avec mise en place de type « flotteur / piqueur accroché ». Le premier parachutiste, s'est mis dos à la porte. S'agrippant au montant latéral de la porte, il a reculé pour se positionner en « flotteur » à l'extérieur de l'avion en faisant face au second, resté dans la cabine. Le second se tenait prêt à sortir en s'accrochant au premier et en « piquant » sur lui. Durant la mise en place, le sac du « flotteur » est venu frotter la structure de l'avion, entraînant l'ouverture accidentelle du parachute de secours. 3. L'avion ne disposait pas de barre ou de renfort du montant supérieur de l'encadrement de porte, dispositifs permettant de s'agripper et de maîtriser sa mise en place selon la procédure décrite dans les fiches de formation de la fédération française de parachutisme (FFP). 4. Une consigne verbale de l'exploitant interdisait aux parachutistes de s'agripper au montant supérieur de l'encadrement de porte ou au rideau de porte lors de la mise en place. Actuellement, d'autres aéronefs utilisés pour le largage de parachutistes semblent être dans la même configuration (points 1, 3 et 4) que l'avion accidenté.

En l'absence de restriction, des parachutistes peuvent donc effectuer des sauts tel que décrits dans le point 2 avec les mêmes risques de contact entre le parachute et la structure de l'avion lors de leur mise en place en « flotteur D. Dans l'attente des résultats définitifs de l'enquête de sécurité : Le BEA recommande que la DGAC et la FFP prennent les mesures nécessaires afin d'interdire toutes les sorties de type « flotteur » sur les aéronefs approuvés pour le largage de parachutistes mais ne disposant pas des renforts ou barres permettant la mise en place enseignée par la FFP. Cette interdiction devrait être clairement identifiée sur l'aéronef et accessible aux parachutistes.

Réponse de la DGAC

Suite à la recommandation du BEA, la consigne opérationnelle F-2014-02 a été publiée le 19 novembre 2014 et diffusée par la DGAC. La consigne précise que :

« Pour des raisons de sécurité, toute sortie de type « flotteur » est interdite sur les aéronefs ne disposant pas des renforts ou barres permettant une mise en place sûre et stable. Cette interdiction devra être clairement identifiée sur l'aéronef et directement visible par les parachutistes. »

Le suivi de cette recommandation est clos pour la DGAC.

Degré d'avancement (19 Décembre 2014)



[Contacts](#) [Mentions légales](#) [Plan du site](#)