

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 19 octobre 2006(*) à Besançon - La Vèze (25) à l'avion Beechcraft C 90 immatriculé F-GVPD exploité par Flowair Aviation

Le 18 octobre 2006 à 22 h 40 (en heure UTC), l'avion débute son décollage en piste 23 revêtue sur l'aérodrome de Besançon - La Vèze. Après avoir roulé pendant 950 mètres, il quitte le sol mais prend peu de hauteur. Quelques instants plus tard, il heurte la cime d'arbres situés dans l'axe de piste, prend feu et tombe dans un bois. Le pilote n'a signalé aucune difficulté et n'a pas émis de message de détresse.

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 10 Juin 2009

Recommandation 01

BEA (extrait)

Le transport sanitaire à la demande exige une compétence élevée, immédiate et constante du pilote, compte tenu de l'enjeu et des difficultés caractéristiques de ce type de mission. L'exploitation en équipage à deux permettrait de soulager le commandant de bord de la pression particulière inhérente à ce genre de vol et d'assurer une meilleure surveillance de la conduite du vol, notamment de nuit. Or la fonction de second pilote ne peut être assurée par la seule présence d'un autre pilote à bord, sans procédures ni répartition des tâches formalisées ; cela peut, au contraire, constituer un facteur de risque.

En conséquence, le BEA recommande que : l'AESA étudie l'élargissement des conditions imposant la présence d'un équipage à deux pilotes en transport public.

Réponse de la DGAC

Au travers des instances appropriées comme l'AGNA, la DSAC demandera à l'AESA que cette tâche soit formellement intégrée dans le programme de travail réglementaire. La DSAC sera particulièrement attentive à l'étude d'impact notamment en prenant en compte les conséquences de la mise en œuvre d'une telle recommandation sur le coût des vols sanitaires.

L'AESA a accusé réception des différentes recommandations concernant l'accident du F-GVPD. Une tâche réglementaire associée à la présente recommandation a été introduite dans l'inventaire Rulemaking de l'Agence. Il s'agit de la tâche OPS.062, "addressing Second pilot requirement for air ambulance flights with aeroplanes".

Ce point clôture le suivi par la DGAC de la recommandation.

Degré d'avancement (23 Novembre 2009)



100%

Recommandation 02

BEA (extrait)

L'absence de certitudes sur les circonstances et les causes de l'accident ne permet pas d'identifier l'ensemble des mesures susceptibles d'en éviter le renouvellement. Cette situation n'est pas satisfaisante en transport public.

En conséquence, le BEA recommande que : l'AESA élargisse les conditions d'obligation d'emport d'enregistreurs de vol en transport public.

Réponse de la DGAC

L'OACI a récemment proposé une évolution de l'Annexe 6 pour élargir l'obligation d'emport d'enregistreurs (lettre aux Etats n°56 du 17/08/2009). Il est, en effet, proposé de faire installer un FDR, un enregistreur d'images embarqué (AIR) Classe C ou un système d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS) léger dans les aéronefs à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée ne dépasse pas 5 700 kg et dont le certificat de type ou le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1er janvier 2016 ou après. Il est également proposé que les aéronefs à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée ne dépasse pas 5 700 kg et dont l'exploitation exige plus d'un pilote soient équipés d'un CVR ou d'un système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS) léger. Cette proposition s'applique aux avions construits dans l'avenir dont le certificat de type ou le premier certificat de navigabilité sera délivré le 1er janvier 2016 ou après.

Ces propositions ne concernent pas l'installation en rattrapage dans des aéronefs existants, elles s'inscrivent toutefois dans une perspective d'élargissement de l'emport d'enregistreurs en particulier sur avions de moins de 5,7 t. La DGAC soutiendra cette initiative.

De plus la DGAC encourage une réflexion plus large au sein de l'OACI sur les meilleurs moyens de préserver les informations nécessaires aux enquêtes techniques.

L'AESA a, de son côté, accusé réception des différentes recommandations concernant l'accident du F-GVPD. Deux tâches réglementaires associées à la présente recommandation ont été introduites dans l'inventaire Rulemaking de l'Agence. Il s'agit des tâches multi-disciplinaires MDM.073 (a) Recorders for small aircraft "Review of the operational and certification requirements (Implementing Rules) for recorders for small aircraft" et MDM.073 (b) Recorders for small aircraft "Review of the operational and certification requirements (Certification Specification/Acceptable Means of Compliance/Guidance Material) for recorders for small aircraft".

Ce point clôture le suivi par la DGAC de la recommandation

Degré d'avancement (14 Décembre 2010)

