

## Suites données aux recommandations de sécurité

### Accident survenu le 21 octobre 2009 sur l'aérodrome de Cahors (46) à l'avion Piper PA 46 500 TP immatriculé N60910

A l'arrivée d'un vol IFR, en fin de journée, l'avion atterrit sur la piste de l'aérodrome de Cahors en heurtant divers objets destinés à l'organisation d'une manifestation non aéronautique. Le pilote disposait du NOTAM relatif à la fermeture de l'aérodrome mais ne l'avait pas lu. Les organismes de la circulation aérienne ne lui avaient pas rappelé que l'aérodrome était fermé.

#### **Rapport technique du BEA**

Réception par la DGAC : 01 Décembre 2010

#### **Recommandation 01**

BEA (extrait)

Le NOTAM mentionnant la fermeture de l'aérodrome de Cahors avait été diffusé par le Bureau régional d'information et d'assistance aux vols, mais cette information n'avait pas été prise en compte par le contrôleur d'approche. Pendant les semaines précédentes, l'organisme de contrôle d'approche de Rodez n'avait reçu aucun message spécifique attirant son attention sur la fermeture de l'aérodrome. En téléphonant à cet organisme la veille de l'accident, le gérant de l'aérodrome de Cahors avait tenté de doubler le NOTAM au sujet de la fermeture de l'aérodrome. Le contenu de la communication téléphonique n'avait pas été transcrit ou mis en évidence à Rodez. Ainsi, le lendemain, il n'a pas été pris en compte par le contrôleur. Les défaillances dans la fourniture de données pertinentes aisément utilisables et dans la transmission de renseignements utiles conduisent le BEA à recommander que :  
la DGAC demande à la Direction des Services de la Navigation Aérienne d'évaluer et, le cas échéant, de renforcer les procédures et les outils destinés à la transmission des renseignements utiles aux contrôleurs afin de faciliter la communication d'informations aux pilotes pour l'exécution sûre de leurs vols.

#### **Réponse de la DGAC**

Réponse préliminaire adressée au BEA Référence 11-045 du 7 mars 2011

La DGAC observe que cet accident est dû à la non prise en compte par le pilote du NOTAM de fermeture de la piste alors que ce NOTAM figurait dans le dossier de vol à sa disposition. En ce qui concerne les suites à donner à la recommandation, des actions ont été engagées au niveau local. Certaines d'entre elles sont d'ores et déjà réalisées :

Au niveau de la chaîne d'élaboration de l'information aéronautique, les quatre actions suivantes sont identifiées :

- Une formalisation du traitement des demandes de publication de NOTAM a été effectuée avec la DSAC/Sud conformément au protocole d'information aéronautique passé avec le SNA/Sud. Ceci assure la mise en place d'un circuit d'information adapté dès le début du processus.
- En lien avec l'action précédente, il reste à formaliser les demandes d'avis vers le SNA/Sud, notamment pour les manifestations aériennes.
- Le protocole opérationnel entre l'AFIS de Cahors et le Centre de Contrôle d'Approche (CCA) de Rodez a été complété pour préciser qu'une copie des demandes de NOTAM est systématiquement adressée au chef CA de Rodez par l'AFIS.
- Il a été demandé au BRIA de faire une copie des demandes de NOTAM qu'il reçoit au SIV concerné par le NOTAM (Blagnac, Rodez, Limoges, Tarbes)

Au niveau de la chaîne de transmission de l'information aéronautique, les deux actions suivantes ont été menées :

- Une sensibilisation a été effectuée au chef CA de Rodez et aux chefs de TWR ainsi qu'aux chefs de quart et aux agents du CCA de Rodez sur l'importance de la fonction qui consiste à assurer une bonne transmission de l'information aéronautique aux contrôleurs. L'accent a été mis sur le fait que le chef CA dispose de plusieurs solutions en fonction de la qualité ou de la quantité des informations à transmettre. En principe, celui-ci diffuse une consigne ou prévoit une inscription sur le cahier de marche de l'organisme, doublée, le cas échéant, d'un briefing de confirmation pour les contrôleurs. En son absence, le contrôleur en poste doit veiller à bien renseigner le cahier de marche de l'organisme et informer le contrôleur relevant.

- Un bulletin d'information aéronautique regroupant tous les NOTAM du SIV est diffusé automatiquement et quotidiennement aux trois SIV du SNA/Sud (Blagnac, Limoges et Rodez).

Au niveau de la visualisation de l'information aéronautique, l'action suivante a été menée :

- Sur les écrans IRMA, les contrôleurs peuvent désigner comme étant fermés les terrains qu'ils auront sélectionnés.

Par ailleurs, une sensibilisation sur cet accident et notamment sur l'importance de la bonne transmission de l'information aéronautique au contrôleur, a été faite sous forme de réunion de retour d'expérience aux chefs des services Exploitation de tous les SNAs en février 2012.

Le suivi de cette recommandation est clos.

**Degré d'avancement ( 29 Février 2012)**

