

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 24 mars 2001 à Saint-Barthélemy (971) à l'avion DHC-6-300 immatriculé F-OGES exploité par Caraïbes Air Transport

Le vol TX 1501 en provenance de l'île de Saint-Martin est en finale pour la piste 10 de l'aérodrome de Saint-Barthélemy. Alors qu'il s'approche du col de la Tourmente, l'avion part en virage prononcé à gauche et pique vers le sol. Il s'écrase à proximité d'une habitation et s'embrase.

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 21 Août 2003

Recommandation 01

Le rapport du BEA (extrait)

Il est regrettable que l'absence d'enregistreur de vol sur l'avion ne permette pas de déterminer rapidement les conditions des dernières minutes de vol. Plus de dix ans après la publication de l'arrêté du 5 novembre 1987, les dérogations alors apportées aux aéronefs anciens ne paraissent plus se justifier. En conséquence le BEA recommande que :

La Direction Générale de l'Aviation Civile et les J.A.A prennent en compte de façon urgente le besoin d'enregistreurs de bord pour la détermination rapide aux fins de sécurité des circonstances et des causes des accidents survenus en transport aérien public et qu'à cet effet ces organismes : - imposent au plus tôt et sans possibilité de dérogation l'emport d'au moins un enregistreur de vol à bord des avions exploités en transport public de masse maximale certifiée au décollage égale ou inférieure à 5 700 kg et dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est de dix ou plus, quelle qu'en soit la date de certification ; - étendent ces dispositions aux avions de même type effectuant du transport de fret ; - étudient l'extension de ces dispositions aux hélicoptères exploités en transport public

Réponse de la DGAC

Le 12 mai 1997, la France a transposé les exigences du JAR-OPS1 qui stipulait l'emport d'un enregistreur de paramètres pour les avions de moins de 5,7t et plus de 9 passagers dont le certificat de navigabilité individuel avait été délivré après le 1er avril 1998, des dispositions équivalentes avaient été prises pour les hélicoptères. Pour les avions effectuant du transport de fret, la DGAC n'avait pas engagé d'action.

Une proposition visant à étendre après 2009 l'obligation d'emport d'un enregistreur de conversation quelle que soit la date de délivrance du certificat de navigabilité individuel et quel que soit le type de propulseur avait été faite auprès des JAA. Cet organisme avait demandé à son groupe de travail en charge des enregistreurs d'étudier la faisabilité et les aspects économiques d'une telle extension.

Depuis l'entrée en vigueur de l'EU-OPS le 16 juillet 2008 la France n'a plus de compétence réglementaire dans ce domaine. Les actions complémentaires qui pourraient viser à étendre cette disposition aux avions plus anciens (ou celle de disposer de l'un enregistreur de conversation, comme indiqué en haut) sont maintenant du ressort de l'AESA compte tenu de l'extension des compétences de l'AESA introduite par le règlement 216/2008

L'autorité européenne avait prévu d'inclure ces points dans une NPA. Cependant ils n'ont pas été intégrés dans les amendements de l'EU-OPS et les projets d'IR-OPS actuels ne reprennent pas non plus les dispositions de cette NPA.

En mai 2009, le BEA a publié le rapport d'enquête établi à la suite de l'accident survenu le 19 octobre 2006, à Besançon – La Vèze, à l'avion Beechcraft C 90 immatriculé F-GVPD exploité par Flowair Aviation. Ce rapport contient une recommandation adressée à l'AESA relative à l'élargissement de l'emport des enregistreurs en

transport public. L'OACI a récemment proposé une évolution de l'Annexe 6 pour élargir l'obligation d'emport d'enregistreurs. Cette évolution propose de rendre obligatoire l'emport d'enregistreurs sur aéronefs à turbines de moins de 5.7t dont le CDN de type sera délivré à partir de 2016. L'installation en rattrapage sur les aéronefs existants n'est envisagée que sous la forme d'une recommandation pour les avions multimoteurs à turbines dont le CDN individuel a été délivré le 1^{er} janvier 1990 ou après.

Comme indiqué dans la réponse de la DGAC à cette dernière recommandation du BEA, la DGAC soutiendra l'initiative globale de l'OACI en la matière. Cette question de l'élargissement de l'obligation d'emport d'enregistreurs est donc suivie dans le cadre de la réponse à la recommandation B2009/005-02.

Le suivi de la présente recommandation est clos.

Degré d'avancement (15 Juin 2009)



Recommandation 02

Le rapport du BEA (extrait)

Bien que son représentant en ait fait la remarque verbale à l'intéressé, l'exploitant ne s'était pas assuré formellement que le commandant de bord remplissait effectivement les conditions d'expérience récente exigées par la réglementation avant de reprendre le transport de passagers sur DHC-6. En conséquence, le BEA recommande que

la Direction Générale de l'Aviation Civile incite les exploitants à se doter des outils leur permettant d'assurer, dans le cadre de la réglementation, un suivi rigoureux de l'activité aéronautique de leurs pilotes

Réponse de la DGAC

Les paragraphes OPS 1.965 (Entraînement et Contrôles périodiques) et OPS 1.985 (Dossiers de formation) de l'arrêté du 12 mai 1997 modifié prévoient que l'exploitant doit s'assurer que les pilotes suivent les programmes d'entraînement et de contrôles périodiques, et que les dossiers techniques des navigants comprennent toutes les informations relatives à leur activité au sein de l'exploitant.

Les méthodes et procédures nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation en ce qui concerne la sécurité des vols sont décrites dans le manuel d'exploitation des exploitants. Ce manuel est approuvé par la DGAC. Les méthodes intègrent le suivi de l'activité des pilotes et le suivi de leurs niveaux de qualification et d'expérience récente.

L'évaluation de l'efficacité et de la rigueur des méthodes mises en oeuvre par les exploitants est effectuée par la DGAC à l'occasion d'audits de surveillance des exploitants réalisés dans le cadre de la surveillance continue exercée par l'autorité. La vérification de ce point particulier a été pointée lors de la dernière réunion regroupant l'ensemble des services de la DGAC assurant la surveillance des compagnies aériennes. D'ailleurs, lors de la réunion de coordination DAC/DCS-NO/OCV du 21 février 2006, les DAC ont reçu pour action de vérifier qu'un outil permettant d'assurer un suivi rigoureux de l'activité aéronautique des pilotes existe bien chez tous les exploitants (voir CR 2006/0983-DCS-NO).

La présence d'un tel outil a été vérifiée pour l'ensemble des exploitants français. Ceux-ci ont choisi dans la très grande majorité des cas d'utiliser un outil informatique.

En conséquence, La DGAC n'envisage donc pas d'action complémentaire concernant cette recommandation.

Degré d'avancement (27 Août 2007)



Recommandation 03

Le rapport du BEA (extrait)

La formulation du paragraphe OPS 1.97. de l'annexe à l'arrêté du 12 mai 1997 (Réglementation opérationnelle du transport public) prête à confusion en ce qui concerne la possibilité de remplir les

exigences de l'expérience récente particulières liées à la détention éventuelle d'une qualification de site. En conséquence le BEA recommande que :
la Direction Générale de l'Aviation Civile, en liaison en tant que de besoin avec les JAA, revoie la rédaction du paragraphe OPS 1.970 ; la direction Générale de l'Aviation Civile, en liaison en tant que de besoin avec les JAA, prenne en compte la détention d'éventuelles qualifications de site dans la détermination des conditions d'expérience récente

Réponse de la DGAC

La DGAC considère que les exigences « d'expérience récente » sont explicitées de façon suffisamment claire au paragraphe OPS 1.970 pour les différentes fonctions à bord. Ces exigences portent sur l'activité au cours de la période de 90 jours précédant le vol, cette période peut être étendue à 120 jours moyennant des exigences supplémentaires. Au-delà de 120 jours, l'exigence d'expérience est satisfaite par un vol d'entraînement ou l'utilisation d'un simulateur de vol.

En ce qui concerne la détention de qualifications de site, le paragraphe OPS 1.975 prévoit que l'exploitant s'assure que le pilote détient une « qualification à la compétence d'aérodrome » dont la période de validité est de 12 mois calendaires. Cette qualification est obtenue selon des critères qui dépendent de la catégorisation des aérodromes. Pour les aérodromes les plus difficiles (catégorie c) une instruction pratique est nécessaire pour que le commandant de bord détienne cette qualification. Il n'est pas envisagé de modifier le règlement pour généraliser l'obligation d'une expérience récente sur ce type d'aérodrome. En revanche, si dans certains cas, des conditions d'expérience récente semblent nécessaires, celles-ci seront imposées par des consignes spécifiques figurant dans le manuel d'exploitation où figure le classement des aérodromes empruntés.

La DGAC n'envisage donc pas d'action complémentaire concernant cette recommandation.

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)



Recommandation 04

Le rapport du BEA (extrait)

L'absence depuis plusieurs mois de à la tour de contrôle de Saint-Barthélemy a privé l'enquête d'indices et de renseignements d'ordre technique qui auraient pu compléter ceux apportés par la bande vidéo. En conséquence le BEA recommande que
la Direction Générale de l'Aviation Civile mette en place les moyens nécessaires pour que l'enregistrement des fréquences de radiocommunication attribuées soit assuré sans interruption de longue durée.

Réponse de la DGAC

Le moyen réglementaire pour s'assurer de la continuité de fonctionnement des enregistrements de fréquence a été mis en place par l'arrêté du 20 octobre 2004 relatif aux enregistrements de données. Ce texte fixe des durées limites d'indisponibilité en fonction de la taille de l'organisme au-delà desquelles le prestataire de services de la navigation aérienne est tenu de notifier l'indisponibilité à la DGAC. Par ailleurs, la DGAC a constaté la mise en place par les gestionnaires des aéroports de Saint Martin et de Saint Barthélemy, d'équipement d'enregistrement des fréquences respectivement depuis juin 2004 et mars 2005.

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)



Recommandation 05

Le rapport du BEA (extrait)

Les turbulences orographiques par vent de secteur est au dessus du col de la Tourmente amènent certains pilotes à suivre une trajectoire décalée par rapport à l'axe d'approche normal. Une manche à air est installée sur le flanc nord du col. En revanche, les pilotes ne sont pas renseignés sur la force et la direction du vent dans la partie sud. En conséquence le BEA recommande que :

la Direction Générale de l'Aviation Civile installe une manche à air sur le flanc sud du col de la Tourmente.

Réponse de la DGAC

Une manche à air supplémentaire a été installée en 2004 sur le col de la Tourmente à droite de l'axe de la piste 10.

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)



Recommandation 06

Le rapport du BEA (extrait)

L'enquête a montré que la licence du commandant de bord n'était administrativement pas valide le jour de l'accident, en raison du non respect des restrictions imposées par le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile en mai 1994. Il est important, dans l'intérêt de la sécurité aérienne, que les médecins agréés et les organismes chargés du contrôle médical des pilotes appliquent scrupuleusement les procédures de dérogation telles que la réglementation les définit. Or l'entrée en vigueur récente du JAR-FCL n'a semble-t-il pas été accompagné d'un examen des ressources, notamment informatiques, nécessaires aux contrôles a posteriori. En conséquence le BEA recommande que :

la Direction Générale de l'Aviation Civile détermine les moyens nécessaires aux contrôles a posteriori des dossiers d'aptitude médicale par le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile et assure si besoin est leur mise en place.

Réponse de la DGAC

Le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile assure déjà un suivi de l'historique médical des pilotes sous dérogation qui ont tous un dossier individuel. En ce qui concerne les autres pilotes, le système d'information du Conseil Médical (SICOMED) permet un meilleur suivi de ces dossiers. Le logiciel SICOMED est déployé progressivement auprès des médecins agréés (environ 100 nouvelles connexions par mois dans la phase de montée en puissance). Une partie des dossiers sera toutefois toujours traitée par papier compte tenu de la diversité du parc informatique.

Par ailleurs, le Conseil Médical de l'Aviation Civile incite, lors de colloques, les médecins agréés à informer les médecins traitants que leurs patients pratiquent une activité aérienne.

Le suivi par la DGAC de cette recommandation est clos.

Degré d'avancement (25 Mars 2010)

