

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 8 septembre 2009 à Saint-Martin-de-Bréthencourt (78) aux avions F-BXIU et G-DANT

Le pilote du F 172 immatriculé F-BXIU décolle de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (78) à 12 h 15 pour un vol local en instruction. Lors de ce vol de début de formation, l'instructeur et l'élève effectuent divers exercices de maniabilité, à altitude sensiblement constante. Ils ne sont pas en contact avec un organisme de la circulation aérienne au moment de l'accident. Le code transpondeur affiché est 7000 avec le mode C. Le pilote du Commander 114 immatriculé G-DANT décolle de l'aérodrome de Montbéliard (25) à destination de l'aérodrome de Lognes (77) où il atterrit en milieu de journée. Un passager le rejoint et, après un repas rapide, ils décollent à 12 h 12 à destination de Dinard (35). Le pilote se dirige vers le sud en direction de Melun (77) puis s'établit sur une trajectoire rectiligne au cap 260 en direction de Chartres (28), à une vitesse sensiblement constante de 100 kt et à une altitude stable de 1 500 pieds QNH. Le pilote est en contact avec le CIV Paris Info avec le code 7010 affiché au transpondeur (mode C en panne). A 12 h 40, les deux avions entrent en collision en vol au dessus de la commune de Saint-Martin-de-Bréthencourt (78) : - le F 172 perd une partie de l'aile droite, heurte le sol à quelques centaines de mètres du lieu de la collision en vol et prend feu ; - le pilote du Commander 114 conserve le contrôle de son avion, se déclare en détresse sur la fréquence et annonce avoir heurté « un ULM ou quelque chose comme ça ». Il atterrit dans un champ situé sur la commune de Boinville-le-Gaillard (78), à environ trois kilomètres du lieu de la collision en vol.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 23 Décembre 2011

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. En Europe, les avions de transport public sont équipés du TCAS permettant d'avoir connaissance, en dernier recours, d'un trafic potentiellement conflictuel. Les planeurs sont de plus en plus souvent équipés du FLARM; plus simple mais similaire dans l'esprit. La mise en place en aviation générale de systèmes compatibles entre eux, permettant la détection mutuelle entre aéronefs pourrait prévenir de nouvelles collisions en vol.

- En conséquence le BEA renouvelle sa recommandation auprès de l'AESA afin d'accélérer l'évaluation des différents systèmes d'aide à la détection de trafics existants et d'assurer la promotion de leur déploiement dans le domaine de l'aviation générale.

Réponse de la DGAC

Lettre réponse préliminaire n°12 -170/DSAC/D du 23 aout 2012

Cette recommandation a été initialement formulée par le BEA en 2007 suite à l'accident survenu le 30 juillet 2006 sur la commune de Valernes (04) au planeur Duo Discus immatriculé F-CIDG et à l'avion remorqueur MS 235E - immatriculé F-GACP.

Elle est adressée à l'AESA, toutefois la DGAC a engagé un suivi de cette recommandation dont l'état actuel d'avancement est résumé ci-dessous.

Cette recommandation aborde la problématique de l'assistance par un système anticollision à la posture « voir et éviter ». S'agissant du FLARM, l'AESA a publié une décision autorisant l'utilisation de systèmes non certifiés sur les planeurs. Cette décision a favorisé la promotion de l'emport de systèmes FLARM sur les planeurs. La FFVV a, à cet égard, décidé en 2009 d'instaurer des règles internes pour favoriser la généralisation de ces systèmes. Ces règles internes prévoient qu'aucun planeur appartenant à une structure fédérale ne puisse être exploité sans FLARM dans les Alpes et que les planeurs inscrits aux compétitions fédérales devront être équipés de FLARM. Dans un premier temps, les actions menées au niveau européen et au niveau des fédérations paraissent satisfaisantes.

Au printemps 2012, la FFVV a demandé à tous ses membres d'équiper planeurs et remorqueurs (avions et ULM) de FLARM, avec une date limite au 1 mars 2013, étendant ainsi la règle interne qui avait été mise en place dans les Alpes à l'ensemble du territoire français. Elle incite également fortement les entités non affiliées à en faire autant.

D'autre part, et afin de lutter efficacement non seulement contre les collisions entre planeurs mais aussi contre les collisions entre planeurs et remorqueurs, il serait souhaitable de permettre l'installation du système FLARM sur les avions remorqueurs. La FFVV, avec le soutien DGAC, a soumis un dossier de modification à l'approbation AESA. L'Agence n'a pas accepté ce dossier, l'équipement FLARM ne répondait pas à des normes techniques reconnues. Des discussions sont en cours pour trouver une issue à ce problème. Les remorqueurs ULM peuvent d'ores et déjà s'équiper de FLARM.

Par ailleurs, des travaux à mener dans ce domaine ont été recensés par l'Agence dans son programme de travail 2009-2012. Les tâches réglementaires correspondantes (RMT.0436 et RMT.0437) s'étendent sur tous les domaines de l'aviation générale au-delà du cas plus précis des planeurs et des avions remorqueurs visé par la présente recommandation et envisagent des exigences

d'emport associées à l'espace aérien. Les tâches réglementaires devraient débiter à partir de 2016. De plus, ce thème est intégré dans le plan d'action stratégique européen (GA1.3 See and avoid for general aviation). Dans ce cadre, l'Agence a commandé une étude en novembre 2011. Cette étude doit recenser les bonnes pratiques identifiées dans les différents pays européens dans le but de promouvoir une standardisation. Enfin, un stagiaire de l'ENAC a réalisé au sein de la DSAC un mémoire en anglais décrivant l'ensemble des systèmes anti-collision existant et faisant des propositions de politique d'emport au niveau européen. Ce mémoire sera transmis à l'AESA.

Degré d'avancement (23 Août 2012)



Recommandation 02

BEA (extrait)

Dans une même classe d'espace aérien, le service est rendu différemment selon que le pilote est en contact avec un SIV ou un CIV. Cette différence en matière de service rendu est portée à la connaissance des usagers uniquement par une circulaire d'information aéronautique datant de 2005 (AIC A 07/05, voir en annexe 2) remplacée par une circulaire de 2011 (AIC A 01/11, voir en annexe 3). Elle est de ce fait inconnue par une majorité de pilotes. Ainsi le pilote du Commander 114, ayant reçu un code transpondeur de la part du CIV Paris Info, pensait qu'une information de vol sur tout VFR potentiellement conflictuel lui serait fournie au titre de la prévention des collisions en vol. En conséquence le BEA recommande :

- que la DGAC étudie, en complément de la circulaire d'information en vigueur, un moyen de sensibiliser les pilotes en contact avec un CIV sur le fait que l'information de vol qu'ils reçoivent ne concerne qu'un nombre restreint de vols VFR ; - afin d'harmoniser les services rendus aux pilotes VFR, la DGAC étudie la possibilité de mettre en oeuvre un ou plusieurs SIV en région parisienne afin de gérer les espaces actuellement gérés par le CIV du CRNA Nord.

Réponse de la DGAC

Lettre réponse préliminaire n°12 -170/DSAC/D du 23 août 2012

En réponse à la première partie de la recommandation, la DGAC va mettre en oeuvre des moyens de communication venant en complément de l'AIC mentionnée. Ainsi la DSAC prévoit de réaliser une note d'une lecture simple transmise vers les fédérations, voire les aéroclubs à l'instar de ce qui a été fait par la DSNA pour la région parisienne lors de la mise en oeuvre des mesures du Grenelle.

Cette note reprendra l'importance du « voir et éviter », les fondamentaux des classes d'espace et les limites des services rendus par les organismes d'information de vol, CIV et SIV.

La seconde partie de cette recommandation est en phase avec la politique de la DSNA dans les espaces intérieurs qui prévoit, entre autres, la jonction des services d'information de vol (SIV) sur l'ensemble du territoire national. Dans ce cadre, le service d'information de vol ne sera alors plus rendu que par des SIV situés dans les approches. La gestion de l'information de vol dans l'ouest de la région parisienne sera ainsi, à terme, assurée par un organisme de type SIV. Cette politique doit être déclinée sur un horizon 2015-2020. Elle a fait l'objet d'une première réunion de consultation qui a permis d'évoquer le lancement d'un groupe de travail pour examiner les différentes possibilités pour assurer ce service, préalables indispensables pour définir le meilleur service aux usagers. Le déploiement de cette politique se devra de prendre également en compte les ressources humaines, financières ou techniques (couvertures radio et radar, qualité de la visualisation des secteurs. suppression des brouillages parasites inhérents aux transpondeurs modes A & C) de la DSNA. La DSAC veillera à ce que des priorités soient définies dans la mise en oeuvre des SIV, en particulier dans les zones à fort trafic.

Degré d'avancement (23 Août 2012)

