

Accident survenu le 1er août 2013 sur l'aérodrome d'Argenton-sur-Creuse (36) aux avions Mudry Cap 21 immatriculé F-GLOT et Mudry Cap 10 immatriculé F-GUMI exploités par par l'aéroclub Marcel Dassault Voltige

Résumé:

L'instructeur et son élève décollent à bord du Cap 10 immatriculé F-GUMI vers 9 h 40 pour une séance d'instruction à la voltige élémentaire dans la zone de voltige située à 2 km à l'est nord-est de l'aérodrome (axe de voltige de la Bouesse). Le pilote du Cap 21 immatriculé F-GLOT décolle vers 09 h 58 pour une séance de voltige à la verticale de l'aérodrome. L'instructeur et son élève expliquent qu'à l'issue de leur séance de voltige, ils s'annoncent sur la fréquence d'auto-information (123,5 MHz) en intégration pour la piste 22 non revêtue. L'analyse de la vidéo montre le Cap 10 en courte finale pour la piste 22, à grande vitesse, et le Cap 21 sur une trajectoire parallèle derrière et un peu plus haut. Le pilote du Cap 10 débute un virage serré à gauche en montée peu avant le seuil 22. A environ 130 mètres (420 ft AAL), le Cap 10 et le Cap 21 entrent en collision. Les pilotes du Cap 10 expliquent qu'ils ressentent un choc et s'aperçoivent de la perte du demi-plan gauche de la profondeur. L'instructeur effectue un circuit adapté et atterrit sur la piste.

Lien vers le rapport : https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/f-ot130801.pdf

Recommandation B2016/01 FRAN-2016-001

Organisation de stage de voltige

L'enquête a montré que l'organisation de l'aéroclub n'avait pas été en mesure de prévenir l'accident. Elle n'avait, entre autres, pas su identifier les risques inhérents à l'activité particulière que constitue l'organisation d'un stage de voltige sur un aérodrome non contrôlé. Ainsi, l'absence de procédures clairement établies quant à la préparation des vols, la surveillance du trafic et la veille de la fréquence radio au sol, et la lutte contre les dérives comportementales de certains de ses membres a contribué à l'accident.

La mise en place réglementaire à partir de 2018 d'un système de gestion de la sécurité devrait permettre de fournir aux aéroclubs les outils leur permettant d'améliorer la sécurité sous la surveillance de leur autorité de tutelle.

Les structures d'encadrement des aéroclubs ne délivrant pas de formation PPL ne sont pas soumises aujourd'hui à une surveillance de leur autorité de tutelle. L'enquête a également identifié une certaine hétérogénéité dans la manière dont ces aéroclubs appréhendaient les aspects de sécurité, et en particulier dans le cadre spécifique de l'organisation d'un stage de voltige sur un aérodrome non contrôlé.

A la différence de l'organisation d'un stage tel que celui organisé par l'aéroclub impliqué dans l'accident, l'organisation d'une manifestation aérienne ou d'une compétition nécessite une autorisation préalable et doit satisfaire à des obligations et contraintes strictes afin de garantir son bon déroulement. Les risques gérés dans les deux cas présentent néanmoins des similitudes. La DGAC, en coordination avec les fédérations, a réalisé des campagnes de promotion de la sécurité et édité des guides de bonnes pratiques sur le thème de la manifestation aérienne.

En conséquence le BEA recommande que :

- la DGAC, en coordination avec les fédérations, conduise une réflexion sur les actions à mettre en oeuvre pour aider les aéroclubs à garantir un niveau de sécurité acceptable, y compris lors d'une période d'activité intense ou inhabituelle.

Réponse

A partir de 2018, les organismes de formation au pilotage devront être ATO (Approved Training Organisation) ou satisfaire au règlement européen relatif à une nouvelle forme d'organisme de formation, qui fait actuellement l'objet de travaux à l'AESA (NPA 2015-20), auxquels la DGAC participe activement. Il est d'ores et déjà acté que ces organismes devront mettre en place des éléments de systèmes de gestion de la sécurité (SGS). La DGAC travaille avec les fédérations à ce que ces SGS s'appliquent à l'ensemble des activités des aéroclubs et non seulement à leurs activités de formation.

En parallèle, la DGAC met en œuvre depuis 2015 des campagnes de promotion de la sécurité, portant sur les compétences techniques et sur les compétences non techniques, ces dernières étant identifiées comme le facteur principal de gravité des accidents.

L'utilisation des rapports du BEA tient une place importante dans ce travail, et l'accident d'Argenton sur Creuse sera exploité dans ce cadre en 2016, via l'Instance de Sécurité de l'Aviation de Loisir.

Les compétences non techniques sont clairement le facteur déterminant cet accident. Le non respect des règles d'intégration, l'occultation des risques liés aux manœuvres entreprises, dans un espace aérien totalement ouvert, non contrôlé, ni surveillé, en sont à l'origine.

A travers ces campagnes de promotion de la sécurité, portant sur l'exploitation des retours d'expérience, l'analyse et le suivi des événements, la présentation aux pratiquants de l'aviation légère de l'accidentologie de leurs activités, c'est une véritable culture de la sécurité que la DGAC travaille à promouvoir.

La promotion de la sécurité, renforcée par les évolutions réglementaires qui se profilent, devrait concourir à améliorer la gestion, par les aéroclubs, des procédures inhabituelles et des dérives en général.

Le BEA ayant émis un avis partiellement adéquat sur cette réponse, la DGAC informe que La Fédération Française Aéronautique a mis au point et tient à la disposition des structures affiliées à la fédération, l'outil "Aérodagnostic". Il s'agit d'un dispositif d'auto-évaluation du niveau de sécurité d'un aéroclub par son dirigeant responsable, basé sur des questions ciblant les enjeux de sécurité.

La DSAC a demandé à la commission sécurité de la FFA d'intégrer à ce dispositif les questions relatives à la gestion des risques liés aux périodes d'activité intense ou inhabituelle et suivra la bonne prise en compte de ce point par la FFA. Compte tenu de ces éléments, le suivi de cette recommandation est clos par la DGAC.

Avancement 100%

Date de mise à jour 16/01/2019