

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident survenu à l'avion Reims Aviation F172M immatriculé F-GBFG le 25 octobre 2012 aux Herbiers (85)

Dix jours après un atterrissage forcé en campagne (cf. rapport F-GBFG du 15 octobre 2012), le pilote (différent de celui ayant atterri en campagne) décolle face à l'ouest du même champ. Le champ présente une légère pente descendante vers la gauche. Lors du roulement au décollage, l'avion part légèrement vers la gauche. Après la rotation, la jambe gauche du train d'atterrissage principal heurte un poteau en bois de la clôture du champ. Le pilote poursuit le décollage et atterrit sur l'aérodrome de La Roche-sur-Yon (85). Après l'atterrissage en campagne, deux sociétés avaient été contactées pour démonter l'avion mais aucune ne pouvait effectuer l'opération avant trois semaines. L'exploitant de l'avion a donc souhaité le faire décoller depuis le champ. Un agent de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) a évalué l'état du champ et des dégagements. Il a demandé que des aménagements soient réalisés pour permettre le décollage en sécurité et obtenir l'autorisation de décollage par le préfet. Le jour du décollage : - les aménagements demandés ont été effectués en présence de l'agent de la DSAC et du pilote : la clôture, située perpendiculairement à l'axe de décollage, a été déposée sur une largeur d'environ 20 mètres et une butte a été aplanie avec un engin agricole. Plusieurs passages avec l'engin ont permis de damer le terrain et de coucher l'herbe ; - une inspection à pied de la bande de roulement envisagée dans le champ a été effectuée ; - un mécanicien a vérifié l'état général de l'avion et a démonté les sièges passagers pour l'alléger ; - pour assurer le vol vers l'aérodrome le plus proche (La Roche-sur-Yon), environ 40 litres de carburant ont été versés dans les réservoirs.

Réception par la DGAC : 23 Décembre 2014

Recommandation 01

BEA (extrait)

Lorsque l'aéronef est endommagé à la suite d'un atterrissage en campagne, le redécollage depuis le même endroit est rarement envisagé. En revanche, cette solution est souhaitée par les exploitants ou propriétaires lorsque l'état de l'aéronef et l'environnement du lieu d'atterrissage le permettent car elle fait gagner du temps et épargne des dépenses. Une autorisation préfectorale est alors nécessaire pour que le pilote, sous sa responsabilité, puisse effectuer la manoeuvre. Elle est délivrée après avis des autorités compétentes sur les risques encourus. Selon l'article D 132-2 du Code de l'aviation civile, cette compétence est attribuée aux « Services de la Navigation Aérienne ». C'est pourquoi le BEA recommande à la DGAC :

- de réviser l'article D132-2 du Code de l'aviation civile pour prendre en compte les missions en vigueur confiées à ses services en matière d'autorisation de décollage des aéronefs en campagne et, en fonction, d'établir les procédures internes à la DGAC et les critères techniques à prendre en compte pour fournir les avis au préfet territorialement compétent relatifs aux décollages en campagne ; [Recommandation FRAN-2014-014]

Réponse de la DGAC

La DGAC a réalisé une première analyse des éléments mis en évidence par le rapport vis-à-vis du texte en vigueur. Il en ressort que l'article D132-2 du Code de l'aviation civile nécessite effectivement une révision afin de clarifier le rôle des agents de la DGAC dans l'octroi des autorisations de redécollage et de revoir le paragraphe relatif aux critères de délivrance de l'autorisation. Ces critères n'ont pas vocation à être détaillés au niveau d'un décret mais plutôt dans un guide d'application ou une procédure.

L'article D132-2 du Code de l'aviation civile, sera donc révisé et complété par une procédure uniformisée à destination des agents de la DSAC. Pour cela, la DGAC a d'ores et déjà débuté un recensement des procédures locales à ce sujet. Les points énoncés dans l'attendu seront intégrés à cette nouvelle procédure. Les agents de la DSAC auront donc à leur disposition des critères techniques détaillés encadrant le redécollage suite à un

atterrissage en urgence.

A l'occasion de la révision de l'article D132-2, la terminologie sera mise à jour et la situation dans laquelle un autre pilote procède au redécollage sera traitée.

Degré d'avancement (22 Avril 2015)



Recommandation 02

BEA (extrait)

Au fil du temps, la réglementation est devenue caduque puisque les autorisations sont actuellement données par des agents de la DSAC. Par ailleurs, elle ne précise pas si l'avis doit couvrir les seuls risques encourus par les riverains et autres utilisateurs de l'espace aérien local ou s'il doit prendre en compte ceux encourus par le pilote, même s'il effectue le décollage sous sa propre responsabilité. Les agents de la DSAC ne disposent donc pas de critères pertinents pour se prononcer. C'est pourquoi le BEA recommande à la DGAC : d'établir un guide pour les clubs ou sociétés présentant les formalités administratives et les dispositions de sécurité à prendre avant d'envisager un décollage après un atterrissage en campagne. [Recommandation FRAN-2014-015]

Réponse de la DGAC

En parallèle des actions entreprises dans le cadre de la recommandation Fran-2014-014, la DGAC publiera un guide présentant les formalités administratives et dispositions de sécurité à prendre avant d'envisager un décollage après un atterrissage en campagne. Ce guide sera mis à la disposition des usagers.

Degré d'avancement (22 Avril 2015)

