
Accident survenu le 31/08/2014 à l'ULM autogire DTA J-Ro identifié 974-OA sur la commune de Saint-Philippe (974) (Balises de détresse) Résumé: Le pilote décolle avec un passager de l'aérodrome de Pierrefonds pour un vol local touristique à titre onéreux vers le Piton de la Fournaise. Le pilote indique que lors de ce vol, il y avait une importante masse nuageuse autour du volcan. Il a donc choisi de survoler le versant sud du volcan en descendant sous les nuages. Il explique que peu après sa descente les écrans de l'EFIS(1) et de l'EMS(2)s'éteignent et se rallument immédiatement. Alors qu'ils sont en palier, à une vitesse de 90 km/h et une hauteur de moins de 1000 ft, il constate que la vitesse diminue. L'altitude du terrain survolé à ce moment-là est d'environ 7 700ft. Il augmente la puissance du moteur, mais la vitesse continue de diminuer jusqu'à 50 km/h(3). L'altitude diminue également et devient inférieure à celle du relief auquel ils font face. Perturbé par la panne de ses afficheurs, le pilote explique qu'il ne sait pas si leurs informations sont fiables. Il a néanmoins l'impression que le moteur ne délivre plus de puissance et décide d'interrompre le vol lorsqu'il réalise qu'ils ne pourront pas franchir le relief environnant. Il atterrit en urgence sur des rochers. L'autogire bascule sur le côté puis sur le dos. Le pilote et le passager évacuent l'autogire. Ils tentent d'alerter les secours sans succès, la radio n'étant plus alimentée et la couverture du réseau téléphonique inexistante. Ils marchent trois heures en direction du pas de Bellecombe avant de réussir à alerter les secours par téléphone.

Lien vers le rapport : https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/974-a140831.pdf

Recommandation B2016/02 FRAN-2016-039

Emport de la balise de détresse pour les vols commerciaux en ULM

Le vol de l'accident a été réalisé au-dessus de zones inhospitalières. Les secours n'ont pu être prévenus qu'après trois heures de marche, ce qui aurait pu s'avérer impossible en cas de blessures des occupants. Le téléphone portable est soumis à la disponibilité d'un réseau téléphonique, et la radio au sol a une portée limitée.

Le 7 juin 2015, un pilote de 79 ans est resté coincé environ 10 heures dans son ULM accidenté dans un champ sur la commune de Châteaulin (29) faute de pouvoir prévenir les secours. Il n'était pas équipé d'une balise de détresse. Le 3 mars 2015, le pilote d'un planeur accidenté dans les Alpes-de-Haute-Provence a passé la nuit dans son planeur car celui-ci était équipé d'une balise de détresse obsolète n'émettant pas sur la fréquence 406 MHz. Le 5 mai 2014 un ULM a subi un accident lors d'un atterrissage d'urgence dans les Pyrénées espagnoles. Le pilote blessé n'ayant pas de balise de détresse n'a pas pu alerter les secours. La disparition de l'ULM a été signalée le 6 mai en fin de journée, et le dispositif de recherche et de sauvetage a été mis en place le lendemain matin. L'ULM, et le pilote toujours vivant, ont été finalement localisés fortuitement le 8 mai, trois jours après l'accident, par un agriculteur.

Le bénéfice d'une balise de détresse est double : elle facilite la localisation de l'appareil par les secours, en particulier si elle est équipée d'un récepteur GPS ; et surtout, en permettant de donner l'alerte immédiatement, elle augmente les chances de survie des occupants s'ils sont blessés ou si l'accident s'est produit dans un environnement inhospitalier. C'est en outre le seul moyen d'alerte lorsque le pilote n'est pas en contact avec un service de la navigation aérienne qui, en cas d'accident, assure le service d'alerte.

Les ULM ne sont pas soumis à la réglementation européenne, et la réglementation française ne leur impose pas cet équipement. Or il est possible d'effectuer avec un ULM des activités commerciales et notamment de transporter un passager, dans le cas d'un vol local à titre onéreux par exemple.

A la suite de l'accident survenu le 1er août 2014 à l'aéronef identifié 68-TK(7), le BEA a identifié que, de manière générale et pour une même activité commerciale, les garanties de sécurité sont différentes selon que l'activité est réalisée en avion ou en ULM.

L'accident du 974-OA souligne plus particulièrement que la réglementation n'offre pas au passager d'un vol commercial en ULM l'assurance de bénéficier d'un émetteur de localisation d'urgence, alors que ce dispositif est obligatoire pour tous les vols, y compris non commerciaux, en avion ou hélicoptère certifié.

En conséquence, le BEA recommande que :

- la DGAC définisse des conditions dans lesquelles un ULM réalisant des vols commerciaux avec emport de passager doit être équipé d'une balise de détresse.

Réponse

L'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale contient déjà une exigence d'emport de balise de détresse, mais exclut aujourd'hui les ULM et CDN restreints.

Dans le cadre de la révision de cet arrêté, rendue nécessaire par l'entrée en vigueur de la Partie SPO en 2017, la DGAC étudiera, en concertation avec les usagers, l'extension des exigences d'emport d'une balise de détresse aux ULM réalisant des activités spécialisées commerciales, conformément à la recommandation du BEA.

En outre, la DGAC va étudier, également en concertation avec les usagers, les conditions de renforcement des exigences relatives aux vols locaux commerciaux avec emport de passagers en ULM (baptêmes de l'air). Dans ce cadre, l'extension des exigences d'emport d'une balise de détresse aux ULM, réalisant ce type d'activité sera également examinée.

Avancement 50%

Date de mise à jour 06/03/2019