

Accident survenu le 30 avril 2015 sur l'aérodrome de Lens-Bénifontaine (62) entre un parachutiste type Crossfire 2-109 et l'ULM ELA07 R110 immat 62-AYF. Compatibilité des activités simultanées des parachutistes et autres aéronefs
L'instructeur et l'élève effectuent en autogire des circuits de piste sur l'aérodrome de Lens - Bénifontaine (62). Dans le même temps, des largages de parachutistes sont réalisés par le CERPL(2) à 1 500 mètres puis à 4 000 mètres. Peu après la croisée des pistes 03/21 et 09/27, l'autogire et un des parachutistes entrent en collision à une hauteur de 30mètres. L'autogire heurte le sol et s'immobilise après avoir effectué plusieurs tonneaux. Le parachutiste est tué dans l'accident.

Lien vers le rapport : https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2015-0183.pdf

Recommandation B2017/02 FRAN-2017-008

Compatibilité des activités simultanées des parachutistes et autres aéronefs

L'instruction du 29 juillet 1981 relative aux activités de parachutage en vigueur limite ces activités simultanées en se basant sur le terme général de « risque pour la circulation aérienne ».

Il est possible de s'interroger sur la pratique de plusieurs activités aériennes simultanées dans cet espace aérien sans qu'une identification et une évaluation préalable des risques encourus n'ait été conduite.

Cette instruction permet également à l'autorité compétente d'interdire les activités de parachutage en cas d'importantes activités simultanées d'aéroclubs et de parachutage sur des aérodromes non contrôlés. Là encore le terme « importantes » ne permet pas pour autant d'évaluer des modalités de fonctionnement adaptées.

Enfin, cette instruction comprend des dispositions qui nécessiteraient une mise à jour car elle fait référence à des termes obsolètes comme les districts aéronautiques.

En conséquence le BEA recommande que :

La DGAC, en liaison avec le ministère des Sports, clarifie les textes actuels et propose des modalités permettant de gérer la cohabitation d'activités simultanées de parachutisme et d'autres aéronefs. Ces modalités peuvent par exemple concerner la ségrégation des trajectoires dans l'espace ou dans le temps ou l'utilisation de la radio. [Recommandation FRAN-2017-008]

Réponse

L'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs, qui remplace l'arrêté du 17 juillet 1992, explicite la possibilité pour la DSAC, concrètement les DSAC IR, de prendre des consignes locales de sécurité, à valeur réglementaire, sous forme de décisions s'imposant pour l'utilisation d'un aérodrome, et publiées à l'AIP ou avec les cartes d'aérodrome. De telles consignes, dans la mesure où elles constituent des contraintes pour les usagers, devront faire l'objet d'une consultation en comités consultatifs régionaux de l'Aviation générale et de l'Aviation légère et sportive (CCRAGALS).

Ces consignes pourraient notamment viser des activités de largage ou de parachutisme lorsqu'un besoin est établi. La création d'un espace aérien réglementé en vue de ségréguer certaines activités particulières sur un aérodrome donné fait également partie des mesures qui peuvent être prises dans ce cadre.

Avancement 100%

Date de mise à jour 05/08/2019