



Suites données aux recommandations de sécurité



Edité le : vendredi 2 août 2019

Accident survenu le 1er juillet 2017 à Vaulx-en-Velin (69) à l'ULM multiaxe ICP Savannah identifié 01-ACM.

Résumé : Le vol s'inscrit dans le cadre d'une prestation à titre onéreux fournie par la société Planet'pilot sous la mention de « vol d'initiation ». C'est le quatrième vol de ce type réalisé par le pilote durant cette journée. Après une présentation de l'aéronef et la visite pré-vol, le pilote, accompagné de son passager assis en place gauche, décolle de la piste 34(2) de Lyon Bron (69) pour un vol local d'une trentaine de minutes. Le pilote indique qu'en montée, à une altitude d'environ 1 800 ft, il ressent un mouvement à cabrer important et positionne le manche au neutre pour corriger l'attitude de l'aéronef. L'ULM se met alors en piqué vers le sol. Ne parvenant pas à reprendre le contrôle de l'aéronef, le pilote déclenche le parachute de secours. L'aéronef poursuit sa descente suspendu au parachute et bascule sur le dos lors du contact avec le sol. Le pilote et le passager, indemnes, parviennent à s'extraire de l'épave avant que les secours n'arrivent sur le site de l'accident.

Lien vers le rapport :

<https://www.bea.aero/index.php?id=40&news=17116&cHash=cf41305edbca9b6695639d7efb0a6a8c>

Recommandation B2019/01 FRAN-2019-001

Le régime ULM, dont la justification initiale est de rendre l'activité de loisir aérien accessible au plus grand nombre, est par nature peu contraint. A titre d'exemple il n'existe pas d'exigences règlementaires relatives au maintien de compétence des pilotes ou de vérification de leur aptitude médicale. De plus, il n'existe aucune exigence de sécurité particulière pour la réalisation de vols locaux à titre onéreux avec passager, à l'exception de la limitation de ces vols à 40 km de l'aérodrome de départ. Dans ce contexte, un niveau minimal de sécurité ne peut pas être garanti à un passager lors d'un vol commercial en ULM. En l'absence de contrainte, le niveau de sécurité dont bénéficient les passagers lors d'un vol commercial dépend uniquement d'initiatives propres à l'exploitant. L'enquête a montré que la société avait choisi d'exploiter un ULM en raison de ce régime peu contraint sans en prendre en compte les spécificités. Le pilote contracté par la société n'avait qu'une expérience très faible sur ce modèle ainsi qu'une connaissance théorique lacunaire de l'aéronef. Ainsi il lui était difficile d'identifier un comportement non nominal de l'aéronef ou d'éventuels signes annonciateurs de la perte de contrôle. Seule l'utilisation du parachute de secours a permis d'atténuer les conséquences de cet accident.

Il est de plus à noter que la majorité des événements mortels en ULM résultent d'une perte de contrôle en vol. Entre 2015 et 2017, le BEA a ouvert cinq enquêtes sur des accidents mortels survenus lors d'un vol commercial avec un passager. Une perte de contrôle est survenue dans trois cas de ces accidents et un seul ULM était équipé d'un parachute de secours qui n'a pas été déclenché.

En conséquence, le BEA recommande que :

- la DSAC impose l'installation d'un parachute de secours, lorsque cela est techniquement réalisable, sur tous les ULM qui sont exploités pour des vols locaux à titre onéreux avec passager (recommandation FRAN 2019-001).

Réponse

La DGAC a bien pris en compte les deux recommandations émises par le BEA dans son rapport. Elles interviennent alors qu'un processus de révision de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale a été lancé.

C'est dans ce contexte que la DGAC étudie les conditions de la mise en œuvre de l'exigence d'installation d'un parachute de secours lorsque cela est techniquement réalisable aux ULM utilisés dans le cadre d'activités commerciales, en réponse à la recommandation FRAN-2019-001. Ces dispositions concernant l'exigence de l'installation d'un parachute de secours feront également l'objet d'une concertation avec les usagers.

En outre, des dispositions sont prévues dans ce projet d'arrêté du 24 juillet 1991 révisé afin que les sociétés réalisant des vols commerciaux avec passagers s'assurent que leurs pilotes connaissent la procédure d'utilisation du parachute de secours, en réponse à la recommandation FRAN-2019-002.

Avancement 80%

Date de mise à jour 14/06/2019

Recommandation B2019/01 FRAN-2019-002

Le propriétaire de l'ULM avait rédigé et inclus dans le manuel de l'ULM une procédure d'utilisation du parachute conformément aux exigences réglementaires. L'exploitant disposait bien de la documentation relative à l'ULM ; toutefois le pilote de l'accident n'en avait pas pris connaissance. La procédure comprenait notamment des dispositions pour prévenir le risque d'incendie post-impact. L'exploitant ne lui avait pas communiqué cette procédure. Le pilote n'a pas éteint le moteur ni fermé l'alimentation en carburant de l'aéronef. Une omission similaire a conduit dans un autre accident au décès des deux occupants de l'ULM identifié 59-CAW.

En conséquence, le BEA recommande que :

- La DGAC impose à toutes les sociétés réalisant en ULM des vols locaux à titre onéreux avec passager de s'assurer que leurs pilotes ont pris connaissance de la procédure d'utilisation du parachute de secours (recommandation FRAN 2019-002).

Réponse

La DGAC a bien pris en compte les deux recommandations émises par le BEA dans son rapport. Elles interviennent alors qu'un processus de révision de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale a été lancé.

C'est dans ce contexte que la DGAC étudie les conditions de la mise en œuvre de l'exigence d'installation d'un parachute de secours lorsque cela est techniquement réalisable aux ULM utilisés dans le cadre d'activités commerciales, en réponse à la recommandation FRAN-2019-001. Ces dispositions concernant l'exigence de l'installation d'un parachute de secours feront également l'objet d'une concertation avec les usagers.

En outre, des dispositions sont prévues dans ce projet d'arrêté du 24 juillet 1991 révisé afin que les sociétés réalisant des vols commerciaux avec passagers s'assurent que leurs pilotes connaissent la procédure d'utilisation du parachute de secours, en réponse à la recommandation FRAN-2019-002.

Avancement 80%

Date de mise à jour 14/06/2019