

## **Accident de l'avion Extra 200 immatriculé F-GPIT survenu le 25 février 2016 à Saint-Héand (42)**

*Le pilote du F-GPIT souhaite convoyer son avion pour une opération de maintenance programmée à Avignon. Dans ce but, il prévoit d'effectuer un vol en formation avec un pilote de son club, aux commandes du F-WVAP. Les deux pilotes, qui ont conscience de prévisions météorologiques dégradées sur leur route, décident de décoller et d'adapter leur navigation en cours de vol en fonction des conditions rencontrées. Alors que les conditions météorologiques se dégradent, conformément aux prévisions, les pilotes se perdent de vue, et le pilote du F-GPIT, qui devait suivre le F-WVAP, se retrouve alors à la tête de la formation. Arrivés dans les secteurs aériens de Lyon, les pilotes s'éloignent l'un de l'autre, et le contrôleur aérien annonce la fin de leur vol en formation. Le pilote du F-GPIT, avion équipé d'instruments inadaptés pour le vol sans visibilité et sans moyen de radionavigation, continue son vol dans des conditions météorologiques incompatibles avec le vol à vue pendant une trentaine de minutes. Le contrôleur ne détecte pas cette situation d'urgence non déclarée, malgré une tentative de déroutement du pilote vers l'aérodrome de Saint-Etienne qui a échoué en raison des conditions IMC qui prévalent sur cet aérodrome. Le pilote du F-WVAP, avion équipé d'une avionique moderne, décide de faire demi-tour après avoir tenté pendant plusieurs minutes de retrouver le F-GPIT pour l'aider à sortir de ces conditions défavorables. Le contrôleur est relevé par un deuxième contrôleur qui prend rapidement conscience de la situation anormale du F-GPIT. Un troisième contrôleur est appelé spécifiquement pour porter assistance au pilote, mais ce dernier, probablement épuisé par le temps passé à évoluer dans des conditions météorologiques incompatibles avec le vol à vue, perd le contrôle de son avion lors d'un virage. Le F-GPIT entre en collision avec le relief dans le brouillard. L'enquête a montré que le pilote du F-GPIT a poursuivi son vol sans informer le contrôle aérien des conditions météorologiques dégradées dans lesquelles il a évolué durant une trentaine de minutes. En l'absence d'une telle annonce, le contrôleur, non formé à la détection de ce type de situation, n'a pas été en mesure de comprendre rapidement les difficultés rencontrées par le pilote du F-GPIT, retardant la mise en place d'une assistance adaptée.*

Lien vers le rapport :

<https://www.bea.aero/index.php?id=40&news=13521&cHash=5bb0895b879d33d071825c32d14090c4>

## Recommandation FRAN-2019-003 B2019/02

### Déclaration des situations de détresse par les pilotes VFR.

Le pilote du F-GPIT ne s'est à aucun moment déclaré en situation d'urgence et a répondu de façon évasive aux différentes sollicitations du contrôle quant à ses conditions de vol. L'analyse des accidents survenus à l'issue d'un passage involontaire en conditions IMC par des pilotes VFR en contact radio avec un organisme de contrôle montre que les pilotes ne se déclarent pas spontanément en détresse. De plus au cours de ces événements, les pilotes répondent généralement de façon évasive sur leur situation lorsque le contrôle aérien leur demande leurs conditions de vol. Cela rend ainsi plus compliquée la détection de ces situations par les contrôleurs, privant ainsi ces pilotes d'une possibilité d'assistance en vol. Il est possible d'expliquer cela notamment par une possible crainte de la sanction, le contrôleur pouvant être perçu comme une autorité prête à sanctionner tout écart. Le contrôle dispense avant tout un service envers les pilotes, notamment celui de l'assistance. Ce service s'inscrit dans un cadre de culture juste où sont uniquement sanctionnées les violations délibérées ou répétées. A titre d'exemple, en 2015 et 2016, seules deux infractions concernant le passage involontaire d'un VFR en IMC ont donné lieu à un traitement de la part de la DSAC et ont été classées sans suite avant le passage en commission. Face à la criticité d'un passage en IMC, il est donc primordial qu'un pilote se sente dans des conditions propices pour se déclarer en urgence dans délai afin de bénéficier d'une assistance immédiate.

En conséquence, le BEA recommande que :

La DSAC réalise une action de sensibilisation auprès des pilotes d'aviation générale sur l'importance de se déclarer sans délai en situation d'urgence auprès du contrôle aérien en cas d'évolution dans des conditions marginales, dans un contexte de culture juste. (FRAN-2019-003)

### Réponse

Des outils destinés à sensibiliser les pilotes à l'importance de se déclarer sans délai en situation d'urgence auprès du contrôle aérien existent d'ores et déjà.

En particulier, l'affiche suivante :

[https://www.securitedesvols.aero/images/affiches/espace-aerien-affiche\\_nattendez-pas\\_aide-web.pdf](https://www.securitedesvols.aero/images/affiches/espace-aerien-affiche_nattendez-pas_aide-web.pdf)

même si elle ne cible pas l'évolution dans des conditions marginales,

et la courte vidéo disponible ici :

<https://www.securitedesvols.aero/productions/les-phases-de-vol/en-route/croisiere/im-avion>, illustrent particulièrement bien les services que les contrôleurs aériens peuvent rendre aux pilotes en difficulté.

Mis en place depuis plusieurs mois, le Portail Sécurité ([www.securitedesvols.aero](http://www.securitedesvols.aero)), réalisé par la DSAC en partenariat avec le Conseil National des Fédérations aéronautiques et sportives (CNFAS), permet de donner une meilleure visibilité à ces outils de promotion. Le rapport relatif à l'accident du F-GPIT survenu le 25 février 2016 fait l'objet d'une mise en avant sur ce site : <https://www.securitedesvols.aero/productions/les-phases-de-vol/en-route/croisiere>.

La DSAC a également réalisé une vidéo sur le portail sécurité le 24 mars 2020 s'appuyant sur ce rapport du BEA : <https://www.securitedesvols.aero/productions/les-phases-de-vol/en-route/croisiere/pan-pan-x-3-conditionsvisuelles-degradees>

**Avancement 100%**

**Date de mise à jour** 15/07/2020