

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident du Cessna T 210 Immatriculé N442SF survenu dans la baie de Girolata (2A)

Le déroulement du vol a été reconstitué à partir des enregistrements radar et du témoignage des occupants de l'avion. Lundi 12 octobre 2009 vers 11 h 25, le pilote et 5 passagers d'un Cessna 210 décollent en piste 28 de l'aérodrome de Propriano (2A) pour un vol privé vers Cannes (06). Un plan de vol VFR prévoit une route passant par les points NW et LONSU. A 11 h 27, le pilote contacte le secteur d'information en vol d'Ajaccio (SIV) et active le plan de vol. Vers 11 h 29, il obtient l'autorisation de monter au niveau de vol 65. A 11 h 36 min 25, il est autorisé à procéder directement sur le point LONSU. Il atteint le niveau demandé en passant les Iles Sanguinaires et sort de la TMA d'Ajaccio sur la route directe qui lui a été attribuée (voir trajectoire du vol en figure 1). Vers 11 h 50, il perçoit une chute du régime moteur et ressent un ralentissement de l'avion. Il observe que la pression d'admission a diminué et que le débit de carburant est anormalement élevé. Il annonce au contrôleur d'Ajaccio que son moteur ne fonctionne plus. Il entame un virage à droite, désengage le pilote automatique puis affiche une vitesse entre 95 et 100 nœuds. Il prend un cap au sud-est pour profiter du vent arrière et se rapprocher de la côte. Il tente plusieurs fois de redémarrer le moteur. Vers 2 400 pieds, il diminue son cap pour préparer un amerrissage parallèle à la houle. En basses couches, le vent souffle du nord / nord-est pour 15 à 20 kts. Pendant ce temps, la passagère en place avant droite, hôtesse de l'air professionnelle, a pris l'initiative de faire enfiler les gilets de sauvetage à tous les passagers. Elle aide également le pilote à enfiler le sien. Elle rappelle la position à adopter au moment de l'impact et fait dégrafer les ceintures de sécurité. Seul le pilote, qui ne l'a pas entendue, conserve sa ceinture attachée. A 11 h 53, le contrôleur d'Ajaccio annonce qu'il prévient les services de recherche et de sauvetage (SAR). Vers 500 pieds, le pilote fait ouvrir les deux portes et stoppe les tentatives de redémarrage du moteur. Il met l'avion en configuration pleins volets et décide de ne pas sortir le train. A 11 h 55 min 56, le contrôleur lui demande s'il veut afficher 7700 au transpondeur. Il répond qu'il se trouve à une hauteur de 5 mètres et qu'il va amerrir.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 28 Septembre 2011

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'enquête a révélé que les occupants de l'avion avaient correctement préparé l'amerrissage et qu'ils disposaient de l'équipement de flottaison individuel indispensable. Elle a cependant montré que leur ignorance de certains principes ou informations utiles en matière de survie auraient pu, à terme, s'avérer pénalisantes. En conséquence, le BEA recommande :
que la DGAC étudie, en liaison avec les fédérations concernées, les moyens d'informer ou de réactualiser les connaissances des pilotes effectuant des traversées maritimes sur les principes de survie, de recherches et de sauvetage en mer.

Réponse de la DGAC

La DSAC a publié un bulletin sécurité sur le sujet (http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bulletin_securite_DSAC_No18.pdf). Il a été proposé aux fédérations d'en faire la promotion auprès de leurs membres.

Une vidéo sur ce thème est en cours de préparation par l'IASA.

Degré d'avancement (05 Février 2014)



Recommandation 02

BEA (extrait)

Les naufragés n'ont pas été en mesure de se signaler de jour aux équipages de secours malgré l'importance des moyens déployés. En conséquence, le BEA recommande :
que la DGAC étudie la possibilité d'emport de moyens de signalisation adaptés à l'aviation de loisir, dans le cas d'une traversée maritime à moins de 100 NM d'une côte.

Réponse de la DGAC

La réglementation relative à l'emport de gilet de sauvetage et de moyen de signalisation en cas de survol de l'eau est aujourd'hui sous responsabilité nationale et cela à travers l'arrêté modifié du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale. Les exigences de moyens de survie et de signalisation sont décrites au paragraphe 2.7 "Survole de l'eau" de l'arrêté précité.

Considérant les travaux actuels de l'AESA et afin de proposer à la commission européenne un règlement relatif à toutes les opérations non commerciales réalisés par des aéronefs dits "complexes" ou "non-complexes", la DGAC estime qu'il n'est pas souhaitable de faire évoluer la réglementation nationale, compte tenu des délais de mise en œuvre à prévoir et du remplacement de cette réglementation nationale par un nouveau règlement européen. Néanmoins, la DGAC s'est assurée, dans le cadre de la consultation sur le projet de règlement européen, que la recommandation du BEA était effectivement prise en compte.

Ainsi, le projet de règlement européen impose pour un avion monomoteur, dès que la côte n'est plus accessible en vol plané, l'emport de gilets de sauvetage. Ces gilets de sauvetage devront être équipés de moyens lumineux électriques de signalisation afin de faciliter les recherches. La DGAC a fait savoir à l'agence qu'elle soutient ce projet et qu'elle souhaite également qu'il soit recommandé l'emport d'un pack de fluorescéine.

La DGAC n'envisage pas de mener d'action complémentaire à celles déjà réalisées et transmet la recommandation et sa réponse à l'AESA.

Degré d'avancement (20 Avril 2012)



Recommandation 03

BEA (extrait)

Les naufragés ont séjourné dans l'eau, pour certains, jusqu'aux limites de l'hypothermie. La réduction de la superficie des zones de recherches aurait peut-être permis de diminuer le temps des recherches. Cette diminution aurait été rendue possible si l'équipage du Bréguet Atlantique avait eu conscience de l'erreur d'altitude et de la précision réelle des coordonnées. En conséquence, le BEA recommande : que la DGAC demande aux organismes concernés que les informations transmises entre les divers acteurs de la chaîne SAR soient collationnées et que leur précision, lorsqu'elle est connue, soit rappelée.

Réponse de la DGAC

Les procédures standards à appliquer par les divers acteurs de la chaîne SAR prévoient que l'opérateur s'assure que les informations données soient correctement comprises pour éviter d'allonger le temps des recherches sur zone. L'analyse de l'accident a cependant montré qu'une erreur de transmission s'était glissée dans les informations diffusées aux différents intervenants.

Une note à l'attention de tous les intervenants SAR a été diffusée. Celle-ci leur indique que les dernières coordonnées connues doivent être accompagnées de leur précision théorique et estimée en fonction de la source de l'information, et que l'altitude doit rester associée avec l'unité utilisée.

Le suivi de cette recommandation est clos.

Degré d'avancement (14 Décembre 2012)

