

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Accident survenu le 22 mars 2001 sur l'aérodrome de Orléans Saint Denis de l'Hôtel (45) au Piper PA-31-350 immatriculé PH-ABD exploité par Tulip Air

L'équipage oublie de retirer avant le décollage le dispositif de blocage des commandes de vol. A l'issue du roulement au décollage, il ne parvient pas à faire décoller l'avion. Un arrêt du décollage est entrepris mais l'avion dépasse l'extrémité de la piste après une légère déviation de la trajectoire vers la gauche. Il s'immobilise dans le sol boueux d'une prairie à cent quatre-vingts mètres environ après le bout de piste. Le train avant est cassé, les hélices et la pointe avant du fuselage sont endommagées.

### **Rapport d'enquête technique du BEA**

Réception par la DGAC : 17 Juin 2002

### **Recommandation 01**

BEA (extrait)

L'enquête a montré que le manuel d'exploitation était incomplet par rapport au manuel de vol de l'avion. En conséquence le BEA recommande  
Que le RLD s'assure que les procédures de la compagnie Tulip Air relatives à l'utilisation de ses avions sont bien en conformité avec le manuel de vol. Que les JAA étendent l'obligation de formation adaptée aux principes du travail en équipage lorsque la présence à bord de deux pilotes sur un avion monopilote résulte du choix de l'exploitant.

### **Réponse de la DGAC**

L'amendement 3 du JAR-OPS1 (adopté le 01/12/2001) introduit l'obligation du CRM (Crew Resource Management) dans toutes les phases de formation et pour tout pilote lorsque les notions de travail en équipage sont abordées. La DGAC n'envisage donc pas d'action complémentaire et le suivi de la recommandation est clos.

Pour information L'obligation de formation décrite dans la recommandation figure dans la réglementation française (arrêté OPS1) pour les pilotes exerçant sur un avion certifié à plus de 10 passagers ou un avion à réaction.

### **Degré d'avancement ( 06 Décembre 2007)**

