
Accident survenu le 21 septembre 2014, à Vitry-en-Artois (62), à l'avion Robin DR400-160 immatriculé F-GGQF

Le pilote décolle à 15 h 25 de la piste 03 de l'aérodrome de Lens Bénifontaine (62) pour aller chercher trois amis à Vitry-en-Artois et réaliser un vol d'agrément.

Après une dizaine de minutes de vol, il atterrit sur la piste 30 de l'aérodrome de Vitry en Artois. Il décolle vers 16 h 00 de la même piste accompagné des trois passagers et prévoit de survoler la côte et d'atterrir à Dieppe (76) pour y faire une pause avant de rentrer à Vitry-en-Artois. Au cours du vol, approchant de Dieppe, il constate une dégradation des conditions de visibilité et rentre directement à Vitry-en-Artois.

Le pilote indique qu'à l'arrivée, il survole la manche à air à deux reprises mais qu'il a des difficultés à apprécier la direction du vent. Il estime que l'intensité du vent est d'environ 15 km/h (environ 8 kt) pour une direction comprise entre 250° et 300°.

Il s'intègre en vent arrière main gauche pour la piste 12. Il indique qu'en dernier virage il a senti « une rafale de vent le plaquer au sol ». L'avion s'est enfoncé, incliné à gauche et en piqué. Le pilote a réduit la puissance, remis les ailes à l'horizontale et cabré fortement l'avion avant la collision avec le sol.

Lien vers le rapport : <https://www.bea.aero/docspa/2014/f-qf140921/pdf/f-qf140921.pdf>

Recommandation B2015/03 FRAN-2015-056

En tant que produit de consommation courante, l'alcool suscite une méfiance insuffisante à l'égard de l'altération du jugement et des performances qu'il produit, en particulier pour des taux d'alcoolémie considérés comme faibles et qui peuvent être atteints dès le premier verre.

Dans treize enquêtes sur des accidents en aviation générale survenus après le 1er janvier 2000, le BEA a établi que la consommation d'alcool par le pilote avait contribué à l'événement. Dans quatre de ces accidents le taux d'alcoolémie du pilote était dans les tolérances admises pour un conducteur de véhicule terrestre (hors transport en commun). Dans un cas, le taux demeure inconnu.

Le règlement européen (EU) n° 923/2012 interdit de piloter sous influence de l'alcool sans pour autant définir cette notion. Les dispositions relatives au règlement européen (EU) n° 965/2012 fixent un seuil d'alcoolémie à 0,20 gramme pour mille pour le transport public, les opérations spécialisées mais également pour les vols non commerciaux sur des aéronefs complexes. Ce seuil prend en compte les données physiologiques pour garantir un niveau de performance nominal. Un pilote peut facilement évaluer son imprégnation alcoolique en utilisant un éthylotest électronique. Toutefois pour un pilote effectuant un vol non commercial sur un aéronef non complexe, l'absence de seuil d'alcoolémie confère à la notion « d'être sous l'influence » de l'alcool un caractère interprétatif et subjectif.

En conséquence, le BEA recommande que :

- L'AESA complète les dispositions du règlement (EU) n° 965/2012 concernant les vols non commerciaux sur un aéronef non complexe (NCO) par un AMC/GM indiquant taux d'alcoolémie au-delà duquel l'altération du jugement et des performances qu'il entraîne risque d'affecter la sécurité des vols. [FRAN-2015-055]
- Dans l'attente, que la DGAC réalise une action de sensibilisation auprès des pilotes d'aviation générale sur les risques que peut entraîner la consommation de boissons alcoolisées même si l'alcoolémie qui en résulte peut paraître minimale et sans conséquence dans les circonstances de la vie courante. [FRAN-2015-056]

Réponse

Suite à la recommandation du BEA, l'Instance de Sécurité de l'Aviation de Loisir a été saisie au sujet des risques associés à la consommation de boissons alcoolisées en aviation générale. Il a été convenu que la DSAC publie un article de sensibilisation à ce risque dans son bulletin « Objectif sécurité », article que les fédérations d'aviation de loisir françaises reprendront ensuite dans leurs supports de communication fédéraux. Cet article est paru dans le Bulletin "Objectif sécurité" n°24 : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/bulletin_securite_DSAC_No24.pdf . Par ailleurs, une affiche de sensibilisation a été publiée et est disponible à l'adresse suivante: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aviation-loisir#e4>.

Le suivi de cette recommandation par la DGAC est clos.

Avancement 100%

Date de mise à jour 28/08/2017