

Accident du Piper PA28 immatriculé F-HEHM survenu le 01/07/2015 à Treilles (11)

Le pilote effectue un vol de convoyage en VFR au départ de Montpellier et à destination de Perpignan (66) en suivant un cheminement côtier connu.

Une couche nuageuse englobe la totalité de la région côtière au lever du jour. Les prévisions météorologiques indiquent une évolution favorable en fin de matinée. Sur l'aérodrome de Montpellier (34), une franche amélioration des conditions météorologiques est observée aux alentours de 10 h 30. Déjà, l'aérodrome de Perpignan (66), fermé aux trafics VFR lors de son ouverture à 6 h 30 du fait des conditions météorologiques, est passé en condition de VFR spécial à 8 h.

Néanmoins, des conditions de plafond en-dessous de 500 ft aux alentours du point NL (au nord de la CTR de Perpignan), ne figurant pas sur les cartes de prévisions météorologiques, rendent impossible la poursuite du vol VFR sur un transit côtier à cet endroit.

Deux autres avions qui faisaient route sur un transit côtier depuis Montpellier avaient reporté au contrôle de Montpellier Approche leur décision de se dérouter du fait des mauvaises conditions météorologiques régnant aux alentours du point NL.

Le pilote du F-HEHM, approchant du point NL en contact radio avec Montpellier Approche, a commencé une descente du fait des couches nuageuses, sans faire de demande d'information météorologique ou d'assistance auprès du contrôle. Le contrôleur lui a demandé de « garder les conditions VMC ».

Le pilote a incurvé sa trajectoire vers l'intérieur des terres en annonçant « contourner une couche nuageuse ».

Des témoins situés dans le village de Treilles (11) ont aperçu l'avion passer sous la couche. À cet endroit, la visibilité réduite a pu empêcher le pilote d'identifier suffisamment tôt le relief présent devant lui, d'éventuelles manipulations d'affichage de fréquences ayant pu contribuer à la non-détection du relief à temps.

Le F-HEHM percute en régime de croisière et à une altitude de 690 ft un relief, situé à proximité de Treilles (11), dont le sommet était alors dans le brouillard.

L'enquête a mis en évidence que la forte volonté du pilote de se rendre à destination, une sur confiance due à une très bonne connaissance du trajet ainsi que la proximité de l'aérodrome de destination, ont pu le conduire à poursuivre le vol malgré la dégradation des conditions.

Dans une telle situation, une intervention extérieure peut aider un pilote à sortir de son projet d'action initial et le conduire à anticiper une modification de sa trajectoire ou à envisager un demi-tour. La retransmission systématique auprès des pilotes VFR des informations liées à des conditions météorologiques rendant impossible la poursuite du vol en VFR ainsi que des comptes rendus de pilotes, ne fait pas partie des pratiques de l'organisme de contrôle.

Ces informations ne sont pas transmises lors des relèves de contrôleurs, ce qui ne permet pas de garantir que les contrôleurs prenant leur service en auront connaissance.

Lien vers le rapport :

<https://www.bea.aero/index.php?id=40&news=14124&cHash=a8796e37dac7d0f131d3304f7513ded>

Recommandation FRAN-2019-028 B2019/05

Retransmission des observations exceptionnelles d'aéronefs en VFR :

Deux avions avaient précédemment reporté à l'organisme de contrôle leur demi-tour du fait des mauvaises conditions météorologiques régnant sur la zone côtière aux alentours du point NL. Ces informations n'ont pas été transmises au pilote du F-HEHM qui était en contact avec le même organisme de contrôle et qui bénéficiait du SIV.

Certains phénomènes sont locaux et ne figurent pas sur les messages météorologiques d'aérodrome ou sont susceptibles de survenir soudainement. Pour les phénomènes dangereux, localisés, non prévisibles, les informations transmises par les pilotes en temps réel constituent une aide précieuse et non remplaçable.

Le SERA.12010 indique que le pilote commandant de bord informe l'organisme de la circulation aérienne compétent sous forme d'observation exceptionnelle lorsqu'il estime que des conditions météorologiques peuvent avoir une incidence sur la sécurité ou des répercussions importante sur l'efficacité de l'exploitation d'autres aéronefs. L'article cite à titre d'exemple les conditions de cisaillement de vent. Le SERA.12020 précise que les organismes de la circulation aérienne transmettent, dès que possible, les comptes rendus en vol spéciaux et exceptionnels aux autres aéronefs concernés et aux autres organismes de la circulation aérienne concernés.

En conséquence, le BEA recommande que :

La DGAC conduise une campagne d'information et de sensibilisation auprès des pilotes de l'aviation générale afin d'encourager l'émission de compte rendus en vol exceptionnels lorsque les conditions météorologiques ou tout autre événement rendent impossible la poursuite de leur vol sur la route prévue selon les règles de vol à vue.

Réponse

La DSAC établit un lien fort entre cette recommandation et la recommandation 2019-003 émanant du rapport d'enquête établi à la suite de l'accident de l'avion Extra 200 immatriculé F-GPIT, par lequel le BEA demande à la DSAC de réaliser une action de sensibilisation sur l'importance de se déclarer sans délai en situation d'urgence auprès du contrôle aérien en cas d'évolution dans des conditions marginales.

La DSAC a réalisé une vidéo sur le portail sécurité DGAC CNFAS (www.securitedesvols.aero), publiée le 24 mars 2020 :

<https://www.securitedesvols.aero/productions/les-phases-de-vol/en-route/croisiere/pan-pan-x-3-conditionsvisuelles-degradees>

Elle met en avant l'importance de la coopération entre les pilotes de l'aviation légère et les contrôleurs aériens, ainsi que les services que les contrôleurs peuvent rendre aux pilotes en difficulté. L'assistance que le contrôleur peut apporter aux pilotes qui sont confrontés à des situations marginales sera d'autant plus efficace que le contrôleur disposera d'informations pertinentes et récentes transmises par d'autres pilotes.

Avancement **100%**

Date de mise à jour 24/03/2020

Recommandation FRAN-2019-027 B2019/05

Fourniture du service d'information de vol :

La forte volonté du pilote de se rendre à destination, une sur confiance due à une très bonne connaissance du trajet ainsi que la proximité de l'aérodrome de destination, ont pu conduire le pilote à poursuivre le vol à destination de Perpignan malgré la dégradation des conditions météorologiques.

L'analyse des accidents survenus en France montre qu'entre 2010 et 2016, le BEA a enquêté sur 40 accidents mortels d'avion ou d'hélicoptères légers associés à des conditions météorologiques dégradées. Parmi eux, 25 sont survenus dans des conditions de nébulosité ou de visibilité défavorables au vol à vue alors que le vol était réalisé en régime VFR.

Dans ces situations, une intervention extérieure peut aider un pilote à sortir de son projet d'action initial et le conduire à anticiper une modification de sa trajectoire ou à envisager un demi-tour.

La réglementation SERA prévoit qu'en classe D ou en classe G, un aéronef bénéficie, dès lors qu'il est connu du contrôle, du service d'information de vol. Celui-ci comprends « les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques lorsque ces conditions sont susceptibles de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue ». La mention « sur demande du pilote » qui figurait dans le précédent règlement (SCA) pour ces renseignements a été supprimée. Ce changement implique des modifications des pratiques concernant le service d'information de vol à destination des vols VFR. Ce changement n'a pas été repris dans les formations au niveau local, traduisant ainsi la sous-estimation des implications sur les pratiques de contrôle.

Le guide de phraséologie publié par le SIA au niveau national qui est une référence pour la formation des contrôleurs n'a pas supprimé la mention « sur demande du pilote » dans le chapitre correspondant au service d'information de vol concernant la dégradation des conditions météorologiques.

Les changements règlementaires concernant le service d'information de vol à destination des vols VFR nécessitent une mise en pratique efficace et une bonne appropriation par les contrôleurs. Pour cela, l'accompagnement doit aller au-delà d'une simple reprise du texte dans les manuels d'exploitation et apporter des réponses opérationnelles qui prennent en compte les particularités locales

En conséquence, le BEA recommande que :

La DGAC s'assure de la fourniture effective par les organismes de contrôle du service d'information de vol tel que décrit dans le SERA.9005 c), lorsque les conditions météorologiques rendent impossible la poursuite du vol en conditions de vol à vue et ce, même sans demande explicite du pilote.

Réponse

La DSAC mettra en place un objectif d'audit pour les auditeurs de la DSAC qui audient la DSNA afin de s'assurer que les MANEX sont désormais conformes à la disposition de SERA 9005 c) rédigée comme suit : "Le service d'information de vol destiné aux aéronefs effectuant des vols VFR comprendra, outre les renseignements indiqués au point a), les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions sont susceptibles de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue." Cet objectif d'audit durera au maximum jusqu'à la fin de l'année 2020, et tiendra jusqu'à ce qu'une éventuelle non-conformité ait été relevée. Cette éventuelle non-conformité devra, le cas échéant, être traitée au niveau national par la DSNA. La DSAC partagera l'objectif d'audit avec la sous-direction "surveillance et audit" de la DIRCAM qui assure la surveillance des prestataires de services de la défense.

Par ailleurs, la DSAC mettra également en place un objectif d'audit pour les auditeurs des organismes de formation ATCO, afin de s'assurer que les formations des contrôleurs aériens (initiale et maintien de compétences) réalisant du service d'information de vol à des VFR contiennent effectivement des rappels à la disposition de SERA décrite ci-dessus.

Le rapport souligne une inexactitude du guide de phraséologie, sans en recommander la mise à jour.

Parmi les actions entreprises, la DSAC souhaite informer le BEA qu'elle s'attachera à ce que le guide de phraséologie fasse l'objet d'une mise à jour avec la suppression de la mention erronée "sur demande du pilote".

Avancement 90%

Date de mise à jour 01/07/2020