

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 24/02/2016 au planeur type Pégase piloté par un officier-élève de l'Ecole de l'air à Château-Arnoux-Saint-Auban.

Le mercredi 24 février 2016 à 14h47, un élève-officier de l'école de l'Air décolle de Château-Arnoux-Saint-Auban pour un vol local à bord d'un planeur de type Pégase. Après une heure de vol, le pilote rejoint le circuit d'atterrissage. En sortie de virage, il constate un fort taux de chute et rentre les aérofreins (AF) tout en maintenant une vitesse de 110 km/h. A 50 m de l'entrée de piste, l'aile droite du planeur heurte le sommet d'arbres en lisière d'aérodrome puis impacte le sol. Le pilote est légèrement blessé. Le planeur est détruit.

Recommandation D2017/01 R4-(A-2016-005-A)

Trouée d'atterrissage

L'aire d'atterrissage de Saint-Auban est délimitée par des balises pyramidales et coniques. Aucun dégagement d'obstacle n'est associé à cette aire même pour l'axe principal mentionné dans la documentation aéronautique. Cette particularité n'est pas communiquée aux usagers.

En conséquence, le bureau enquêtes accidents défense air recommande :

- à la DGAC d'étudier la prise en compte des dégagements et des franchissements d'obstacle pour le contrôle CHEA de Saint-Auban.

Réponse

Dans le cadre d'une action de suivi des conditions d'homologation et des procédures d'exploitation de l'aérodrome (CHEA) de l'aérodrome de Château-Arnoux-Saint-Auban en décembre 2013, des échanges entre la DSAC-SE et l'exploitant d'aérodrome - le Centre National de Vol à voile (CNVV) - ont été engagés sur l'application de l'arrêté du 28 août 2008 modifié (dit arrêté CHEA) par l'exploitant.

Cette action de surveillance a en effet mis en lumière les difficultés rencontrées par l'exploitant dans la mise en œuvre de l'arrêté CHEA, qui fonde ses dispositions relatives aux dégagements d'aérodrome et au franchissement d'obstacles sur la notion de « piste », notion difficilement applicable en l'état à l'aérodrome de Saint-Auban, doté d'une configuration de type champ d'aviation.

En effet, afin d'accueillir en toute sécurité une forte activité saisonnière véliplane, l'aérodrome est doté de 5 « mini-bandes » bitumées destinées au décollage et réparties de part et d'autre d'un axe principal, ainsi que de zones à axes privilégiés pour l'atterrissage des planeurs.

Du fait des particularités reconnues de l'infrastructure de l'aérodrome, la DGAC s'est attachée au cours de son action de surveillance à vérifier la conformité du balisage et à déterminer dans quelles mesures les procédures mises en place par l'exploitant d'aérodrome permettaient d'assurer une inspection de l'aire de mouvement pertinente ainsi qu'une information aux usagers appropriée.

Une première phase d'échanges entre l'autorité de surveillance et l'exploitant a permis de mettre en place de nouvelles procédures en 2015, notamment en ce qui concerne l'inspection de l'aire de mouvement.

L'accident du Pégase C101A du 24 février 2016 confirme la nécessité de poursuivre les réflexions en cours relatives à la prise en compte des dégagements et des franchissements d'obstacles sur l'aérodrome de Château-Arnoux-Saint-Auban.

Cette priorité a été identifiée par la DGAC et un audit de contrôle CHEA a été planifié fin mars 2018 sur l'aérodrome de Château-Arnoux-Saint-Auban, en sus de son plan de surveillance annuel. L'équipe d'audit, animée par un auditeur OPS-INFRA, a abordé entre autres le suivi des actions correctives de l'exploitant. En parallèle, une analyse approfondie de l'application du CHEA sur cet aérodrome pourra conduire à déterminer des conditions particulières d'exploitation, et éventuellement des restrictions, notamment au regard de la présence d'obstacles.

Avancement 100%

Date de mise à jour 29/03/2019