

DSAC Nord Réunion annuelle

9 février 2024
Maison de l'Environnement
CDG
Tremblay en France

Participants CAMI:

- Pierre Lecocq
- Thierry Wiart

Notes sur les interventions

Thomas Vezin, Directeur Adjoint DSAC Nord

Résultats sécurité aviation générale 2024 :

- Évolution positive des accidents mortels avec 2 accidents sur la DSAC Nord
- Mais croissance des évènements graves et en particulier des rapprochements dangereux

Sur l'environnement : rappel de l'importance du rôle pédagogiques des instructeurs sur le respect des règles et des riverains.

Jeux Olympiques : il y aura un fort impact pour l'aviation générale en région parisienne en particulier. Un SupAIP détaillé sera publié au printemps.

Alain Jamet : Chef Mission Évaluation et Amélioration de la Sécurité (MEAS) à la DSAC

Présentation des vidéos qu'il publie sur les différents éléments de la sécurité sur le site www.securitedesvols.aero, le portail sécurité de l'aviation légère décidé par le **CNFAS** et mis en place par la DSAC regroupe les initiatives sécurité en aviation légère.

Accidents mortels France 2023 : 29
Avion 9 ; ULM 17 ; Hélicoptères 2 ; planeurs 1
Évènements : 288 en 2021 ; 346 en 2022 ; 400 en 2023

Stéphane Hunault, pilote inspecteur DSAC Nord

Deux sujets détaillés : l'anti-abordage et les pannes moteur

Anti-abordage :

Les situations de quasi-collisions sont en hausse sur la région comme en national.

Les causes principales restent :

- Des préparations de vol insuffisantes
- Des briefings Arrivée mal ou pas faits
- Des procédures d'intégrations non respectées.
- Tout ceci particulièrement amplifié lors de l'absence de contrôle (l'absence de contrôle risque de s'amplifier)

Rappel de l'importance. Du « VOIR et EVITER » considéré comme insuffisamment enseigné.

Une indication quantitative intéressante :

- Un DR400 de face à 20 secondes représente une taille de 1/3 cm ; à 10 secondes 1 cm ; à 2 secondes 5 cm
- Le temps de réaction du pilote (voir, reconnaître, se rendre compte du risque, décider, réagir et temps de réaction de l'avion) est estimé au mieux à 12,5 secondes ...

Intégration AD : Rappel du règlement si non contrôlé (arrêté du 12 juillet 2019) :

- Intégration en début de Vent Arrière à l'altitude du circuit de piste
- Après une reconnaissance verticale
- Exception : si AFIS et si confirmé seul dans le circuit par l'AFIS

Comment surveiller le ciel :

- Balayage de l'horizon par point fixe de 2 secondes tous les 10°. Si regard non fixé, les mouvements ne sont pas perçus.

Pannes Moteur

Une comparaison édifiante :

- De 2000 à 2010, sur 10 ans :
 - o 147 accidents sur panne réelle, pour 314 POB, 20 morts, 39 blessés, 254 indemnes.
 - o Sur panne simulée : 15 accidents pour 35 POB, 21 morts, 4 blessés, 10 indemnes

Pour les pannes simulées, la raison unique a été le non-respect des règles avec des descentes à des niveaux trop bas. La règle Européenne SERA impose une limite basse de 500 ft. La France a publié un arrêté autorisant des descendre à 150 ft MAIS uniquement pour l'entraînement aux atterrissages forcé avec instructeur et un mini de 150 m sur tout obstacle environnant.

Trop souvent les instructeurs font descendre trop bas, oubliant que l'objectif de ces simulations n'est pas de valider la possibilité d'atterrir mais de valider **la bonne gestion des priorités** : Piloter, traiter la panne, alerter, choisir un champ, assurer la survie à l'atterrissage dans l'ordre requis par l'altitude de la panne avec toujours la priorité au pilotage.