

Assemblée générale du 13 mars 2026



SÉCURITÉ DES VOLS

- rapport BEA
- en cas d'accident
- événement relatif à la sécurité

RAPPORT BEA

En 2025 :

- 33 rapports concernant des avions légers.
- ces accidents ont eu des conséquences corporelles (19 personnes décédées et 14 blessées)

6 thèmes ressortent plus particulièrement de ces rapports

- dysfonctionnements techniques (7 rapports)
- gestion de la diminution de la puissance moteur au décollage (4 rapports)
- rôle et exemplarité de l'instructeur (2 rapports)
- vol au second régime (4 rapports)
- vol en environnement montagneux (5 rapports)
- pannes d'essence (4 rapports)

mais aussi pression des passagers, expérience du pilote, gestion de la trajectoire d'approche

RAPPORT BEA

Dysfonctionnements techniques : (5 morts et 2 blessés)

- panne ou diminution de la puissance moteur (notamment pour mauvaise gestion carburant)
- défaillance technique (hors moteur) :
commandes, volets, incendie, verrière... mauvaises opérations de maintenance

RAPPORT BEA

gestion de la diminution de la puissance moteur au décollage (9 morts)

importance d'une vitesse maîtrisée (et donc de l'assiette associée)

vol au second régime

- au décollage : importance de la vitesse de rotation et de montée
- passage progressif en cours de vol (notamment en montagne, approches sur plans faibles, ...)



Assemblée générale du 13 mars 2026

RAPPORT BEA

rôle et exemplarité de l'instructeur

L'INSTRUCTEUR N'EST PAS INFAILLIBLE ! (fatigue, routine, mauvais jugement entraînant des manœuvres inadaptées ou de mauvaises prises de décision)

Vous avez le droit et même le DEVOIR de demander des explications (pourquoi ? comment?) si une manœuvre vous semble inappropriée ou injustifiée.

RAPPORT BEA

pannes d'essence

- mauvaise gestion du pilote (de la quantité ou des différents réservoirs).
- NE PAS FERMER LES RÉSERVOIRS D'ESSENCE

gestion des trajectoires d'approche

- importance d'un plan stable et d'une vitesse maîtrisée
- RAPPELS :
 - toujours agir dans l'ordre suivant : maîtrise de la trajectoire (à l'aide du manche), puis de la vitesse (à l'aide de la manette de gaz)
 - une fois l'arrondi débuté, ne jamais repousser sur le manche.

Assemblée générale du 13 mars 2026

EN CAS D'ACCIDENT

Contacts Importants

SAMU	15
POMPIERS	18
POLICE NATIONALE	17
URGENCES / SECOURS	112
URGENCE AÉRONAUTIQUE	191
BGTA BORDEAUX	05 57 92 81 30
BGTA NANTES	02 40 84 80 63
AÉRO-CLUB	05 49 81 85 54
PRÉSIDENT (Pierre GUILLAUME)	06 28 35 85 92
VICE-PRÉSIDENT (Jean LECLAIRE)	07 68 16 47 70
INSTRUCTEUR AVION (Frédéric BOISARD)	06 17 30 84 81
RESPONSABLE SÉCURITE (Jean-Pierre MARQUIS)	06 83 10 16 47
RESPONSABLE MÉCANIQUE (Jean LECLAIRE)	07 68 16 47 70
BNIA BORDEAUX	05 57 92 60 84
CLÔTURE PLANS DE VOL	01 56 301 301
ASSISTANCE RAPATRIEMENT FFA	08 06 80 28 00

BGTA : Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens
- Bordeaux : si en région Nouvelle Aquitaine
- Nantes : si en région Pays de Loire



PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE

Assemblée générale du 13 mars 2026

EN CAS D'ACCIDENT

INCIDENT OU ACCIDENT SUR LA PLATEFORME

Pas de SERVICES de CONTRÔLE

✦ PRIORITE aux SECOURS

- ☒ Appeler le 18 ou 112 (gsm)
- ☒ SAMU : le 15
- ☒ BGTA + Gendarmerie territoriale
- ☒ DSAC Régionale

✦ IMPORTANT *(Valable pour tous les items)*

NOTER TOUTES LES HEURES de vos ACTIONS et le NOM de VOS INTERLOCUTEURS.

Préciser le plus calmement possible :

- ☒ La localisation précise de l'événement.
- ☒ Descriptif du nombre de personnes à bord.
- ☒ Etat de santé apparent ou constaté des personnes.
- ☒ Placer quelqu'un sur la route pour guider les secours.
- ☒ S'inquiéter de l'ouverture des accès à l'aérodrome.
- ☒ Prévenir les services ATS les plus proches *(déroutement d'aéronefs éventuels)*.
- ☒ Prévenir le Président de l'aéro-club.
- ☒ Prévenir le Chef Pilote (ou son représentant).
- ☒ Prévenir le Responsable technique du club.
- ☒ Prévenir les familles des victimes ou blessés éventuels *(prévoir un accompagnement psychologique)*.

✦ PREVENTION

- ☒ Amener des extincteurs sur place.
- ☒ Couper les sources électriques et éloigner les produits inflammables.

Lorsque les victimes ou blessés sont dégagés :

- ☒ Ne rien toucher ou déplacer, surtout pas l'épave.
- ☒ Prendre un maximum de photos (tableau de bord, instruments, position de l'avion, traces de freins, de choc, pièces éloignées de l'avion, etc.).
- ☒ Prendre des photos de l'environnement, nature, arbres, clôtures, etc.
- ☒ Assurer la sécurité au sol (éloigner les curieux, personne ne touche à rien et pas de gesticulation dans tous les sens, rester calme).

✦ INVESTIGATIONS - ENQUETE

Quand la BGTA ou les autorités judiciaires et la DGAC ont terminé leurs investigations préliminaires, procéder seulement à ce moment à l'enlèvement de l'épave à la seule condition d'avoir l'autorisation des mêmes autorités. Noter le nom et la qualité des personnes qui vous la donnent et à quelle heure. **Si l'épave est isolée, organiser une surveillance de jour comme de nuit. L'aéro-club en est responsable.**

INCIDENT OU ACCIDENT SUR LA PLATEFORME

SERVICES du CONTRÔLE ACTIFS

Le déclenchement des secours est effectué par les services du contrôle. En cas de fermeture temporaire des services ATC (notam par exemple), procéder comme page 2 (cas des aérodromes non contrôlés).

INCIDENT OU ACCIDENT à L'EXTERIEUR

Hors CTR ou en campagne

- ☒ Désigner UN interlocuteur privilégié qui centralise les infos, n° de téléphones ou mobiles.
- ☒ Se rapprocher de l'Aéro-club local afin de solliciter leur concours et une aide.
- ☒ S'informer de l'état de santé de l'équipage.
- ☒ Demander à faire réaliser des photos.
- ☒ Si la situation est grave : dépêcher un membre expérimenté du bureau sur place.
- ☒ Demander à l'A/C local de bien vouloir assurer le gardiennage de la machine en attendant un relais (objets personnels, etc.).
- ☒ Vérifier les fichiers du club:
 - Licence du pilote (validité)
 - Documents de l'avion à jour (assurance, visites, etc.)

CONSEILS et RECOMMANDATIONS

N'effectuer aucune déclaration inconsidérée sous le coup de l'émotion, surtout pas à la presse et aux représentants de la justice.

Se cantonner aux faits: rien qu'aux faits.

Une seule personne mandatée à répondre, afin d'éviter les contradictions. Ne pas oublier que tout ce qui est déclaré, est consigné et peut porter préjudice aux victimes et à l'A/C.

- ☒ Accompanyer le Président de l'A/C dans cette difficile épreuve.
- ☒ Rencontrer les familles à toutes fins utiles (soutien).
- ☒ Contacter la FFA, le CRA pour se faire assister.
- ☒ Télécharger documents et déclarations sur le site FFA.
- ☒ En cas d'immobilisation et si souscription à l'assurance de base FFA, contacter FFA Assistance au 01 48 82 62 97 (N'engager aucune dépense sans accord préalable)

www.ff-aero.fr

ÉVÉNEMENT RELATIF A LA SÉCURITÉ

N'hésitez pas à faire part d'un événement qui a ou aurait pu engager la sécurité, au correspondant prévention sécurité, ou encore au président ou à votre instructeur. Il sera décidé ensuite de l'intérêt de déposer un compte-rendu d'évènement ou un REX (retour d'expérience). Vous pouvez aussi utiliser l'application REX FFA.

Rappel : ces documents sont anonymes et n'entraînent pas de sanctions.

C'est l'analyse de ces événements qui permettra de déterminer des actions pour éviter leur répétition et ainsi améliorer la sécurité de tous.

Événement à déclarer obligatoirement : opérations aériennes

- 1) Perte de contrôle involontaire.
- 2) Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue.
- 3) Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage.
- 4) Incursion sur piste.
- 5) Sortie de piste.
- 6) Tout vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 7) Vol involontaire en conditions IMC d'un aéronef non certifié IFR, ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 8) Largage involontaire de cargaison

Événement à déclarer obligatoirement : événements techniques

- 1) Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).
- 2) Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.
- 3) Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef.
- 4) Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol.
- 5) Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.
- 6) Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

Événement à déclarer obligatoirement :

Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

- 1) Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Non-respect de l'espace aérien

Événement à déclarer obligatoirement :

Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence.
- 2) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

Événement à déclarer obligatoirement : environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle.
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.
- 3) Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.
- 4) Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 5) Impact de foudre provoquant des dégâts ou la perte de fonctions à l'aéronef.
- 6) Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence.
- 7) Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.



Assemblée générale du 13 mars 2026

Merci de votre attention !