

Vous trouverez ci-après, à titre informatif, une liste des actes législatifs ou réglementaires applicables en Nouvelle-Calédonie en matière d'aviation civile qui ont été recensés et adoptés ou publiés en **juin 2023**, des publications de l'EASA, de la DSAC et du STAC et enfin des rapports d'enquêtes de sécurité du BEA.

1-Liste des actes recensés :

Aérodromes

- Arrêté n° 2023-4274/GNC-Pr du 1er juin 2023 relatif à la conduite en zone côté piste sur les aérodromes domestiques de Nouvelle-Calédonie ayant un prestataire de service de navigation aérienne : [lire](#)

→ *entre en vigueur le 13/12/2023, définit les conditions et formations nécessaires à la conduite en ZCP sur les aérodromes domestiques doté d'un PSNA, abroge des articles (9, 15, 19 et 20) de l'arrêté de police de Magenta (28/05/2015)*

Navigation aérienne

- Rectificatif au règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020 modifiant le règlement (UE) n° 923/2012, le règlement (UE) n° 139/2014 et le règlement (UE) n° 2017/373 concernant des exigences applicables aux services de gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne, à la conception des structures d'espace aérien et à la qualité des données, et à la sécurité sur les pistes et abrogeant le règlement (UE) n° 73/2010 : [lire](#)

→ *CR des équipages de conduite aux services ATS en cas d'efficacité de freinage inférieure à celle signalée (GRF), disponibilité et conditions d'utilisation de la VHF d'urgence, fourniture de renseignements relatifs aux conditions météorologiques dangereuses pour renforcer l'appréciation de situation et contribuer à une gestion plus efficace des itinéraires, fourniture AIS, exigences communes applicables aux prestataires de services de conception de procédures de vol.*

Sûreté

- Arrêté du 28 juin 2023 portant application des articles R. 2364-1 et suivants du code de la défense et R. 213-2 et suivants du code de la sécurité intérieure et relatif au brouillage des aéronefs circulant sans personne à bord : [lire](#)

→ *entré en vigueur le 01/07/2023 et applicable en NC (art 9). Etude d'impact préalable validée par l'ANFR, caractéristiques techniques du matériel de brouillage et formation des agents civils et militaires en charge du brouillage*

- Arrêté n° 2023-DAC-33161 du 16 mai 2023 relatif à la composition du comité local de sûreté des aérodromes domestiques en Nouvelle-Calédonie : [lire](#)

→ *abroge l'arrêté HC/AC/n° 2170-2017-0306 du 13 avril 2017 de même objet*

- Arrêté n° 2023-DAC-42351 du 14 juin 2023 portant nomination de la commission de sûreté instituée auprès de l'aérodrome de Nouméa-La Tontouta : [lire](#)

→ *abroge l'arrêté n° 2021-DAC-10699 du 10 janvier 2022 de même objet*

- Arrêté n° 2023-DAC-39924 du 14 juin 2023 modifiant l'arrêté HC/DAC/SSAC/n° CS20-6030-319 du 30 juillet 2020 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de l'île des Pins-Moué - Partie sûreté : [lire](#)

→ *modifie l'arrêté HC/DAC/SSAC/n° CS20-6030-319 du 30/07/2020, modifie les limites et le secteur P de la ZSAR (travaux d'aménagement d'aérogare) et remplace les annexes 2, 3 et 4 de l'arrêté initial*

Opérations aériennes

- Règlement d'exécution (UE) 2023/1152 de la Commission du 12 juin 2023 rectifiant certaines versions linguistiques du règlement (UE) no 1321/2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches : [lire](#)

→ rectifie des terminologies des versions FR et DE : M.A.201 b) de l'annexe I et ML.c)3) ii) de l'annexe Vter, CAO.1 2) ii) de l'annexe V quinquies (propriétaire/locataire), annexe III (systèmes de flottabilité de secours). Entre en vigueur à compter du 03/07/2023

- Arrêté du 22 juin 2023 homologuant la décision n° 2023-1141 de l'Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse en date du 25 mai 2023 fixant les conditions d'utilisation des fréquences radioélectriques en vue de fournir un service de communications mobiles à bord des aéronefs circulant dans l'espace aérien français : [lire](#)

→ homologue la [décision n° 2023-1141](#) qui définit les conditions d'utilisation des installations radioélectriques pour l'exploitation de services de communications mobiles à bord des aéronefs (services MCA).

Code l'aviation civile / code des transports

- Décret n° 2023-530 du 29 juin 2023 relatif à l'organisation de l'administration centrale de la police nationale et modifiant diverses dispositions relatives à la police nationale : [lire](#)

→ modifie l'article D.213-2 du CAC, applicable en NC

2- Publications :

2.1- de l'EASA (en anglais) :

- SIB [2023-05](#) : Possible Risks Emerging During Summer 2023 (ATM/ANS, Aerodromes, Operations)

- Looking back to move forward : EASA celebrates its [20th anniversary \(timeline\)](#)

2.2- de la DSAC :

- Guide classification du risque des comptes-rendus d'évènements de sécurité [Ed1.v1](#)

- Modification de la structure/contenu de l'[AIP](#) (modification AD 2.7 et création AD 2.25)

- [Cartographie des risques](#) - plan horizon 2028 : [sondage en ligne](#)

- SAFAER [#9](#) : REX évènements de sécurité des aérodromes français

- REX maintien de navigabilité [#2](#) : opérations de maintenance non conformes

- Conférence ATO du 15 juin 2023 : [documents supports](#), [enregistrement vidéo](#)

- Conférence FSTD du 16 juin 2023 : [présentations](#), [enregistrement vidéo](#)

- Séminaire exploitants de transport public en avion du 20 juin 2023 : [documents supports](#), [enregistrement vidéo](#)

2.3- du STAC :

- Retour sur la journée technique du STAC du [13 juin 2023](#)

- Rapport d'activité [2022](#)

3- Les enquêtes et études pouvant intéresser les usagers calédoniens :

Le BEA a publié les rapports d'enquête suivants :

- Accident survenu au **Tecnam P92** identifié 73TH le 28/07/2022 à Val Thorens (73) : **Interruption de l'approche en montagne, collision avec le relief** lors d'une tentative de dégagement

Le pilote a décollé d'Albertville, avec un vent calme de secteur sud-ouest à ouest, pour un vol à destination de l'altisurface de Val Thorens. Le vent du sud soufflait fort en montagne pouvant occasionner sous le vent du relief de violents rabattants et des turbulences. Le pilote a probablement subi ces phénomènes lors de l'approche finale vers l'altisurface et a été contraint d'interrompre l'approche. L'ULM est alors entré en collision avec le relief en amont de la piste lors de la tentative de dégagement par la gauche face au relief.

L'enquête n'a pas permis de savoir comment le pilote avait préparé le vol et en particulier de quelles informations météorologiques il disposait avant de décoller. Il n'a pas été possible d'obtenir d'informations sur la méthode et la trajectoire utilisées lors de la phase de reconnaissance de l'altisurface en vue de l'atterrissage.

[Rapport](#)

- Accident survenu à l'**ULM multiaxes Skyranger** identifié 988FC le 18/02/2023 à **Païta (Nouvelle Calédonie)** : **Panne moteur, atterrissage forcé en campagne**, collision avec un talus, incendie

Lors d'un vol de navigation, accompagné par un second ULM, le pilote a rencontré des problèmes de moteur. Il a décidé de faire demi-tour afin de revenir vers la plate-forme ULM de Nakutakoin. Peu après, le moteur a cessé de fonctionner, obligeant le pilote à réaliser un atterrissage forcé. Ce dernier a identifié une zone dégagée et a tenté d'y atterrir en évitant des tas de pierres situés juste avant. Il n'a probablement pas identifié la pente descendante ni la composante de vent arrière. Les roues de l'ULM n'ont touché le sol qu'à la fin de la zone dégagée et le pilote n'a pas pu éviter le talus situé à son extrémité.

Les raisons de la diminution totale de puissance n'ont pas été établies. Néanmoins, on ne peut pas exclure qu'un dysfonctionnement de la pompe à essence mécanique ou les interventions du pilote sur le circuit de carburant aient pu causer un défaut d'alimentation en carburant pendant le vol.

[Rapport](#)

- Accident survenu au **Robin DR400** immatriculé F-HMY Y le 05/08/2021 au col du Glandon (73) : **Collision avec des arbres**, incendie, lors d'un vol dans une vallée **en zone montagneuse**

Le pilote, après avoir passé Albertville, a suivi une route vers le sud qui ne semble pas en adéquation avec sa destination prévue. L'enquête n'a pas permis d'établir les raisons qui ont conduit le pilote à suivre cette route et en particulier si son suivi était intentionnel ou non.

Le pilote est ensuite entré dans la vallée menant au col du Glandon et a suivi une route directe en direction du col. Cette trajectoire directe, compte tenu des performances de l'avion et de l'altitude d'entrée dans la vallée, ne laissait pas le temps suffisant pour gagner l'altitude nécessaire pour franchir le col. Ainsi, bien que l'avion ait pris de l'altitude, il s'est rapproché progressivement du sol et des versants de la vallée. De plus, évoluant au centre de la vallée, le pilote ne disposait que de la moitié de l'espace disponible pour réaliser un demi-tour.

Au fur et à mesure que la hauteur diminuait, il devenait de plus en plus difficile, pour un pilote non entraîné au vol en zone montagneuse, de manœuvrer en l'absence d'horizon naturel qui était masqué par le relief. Le pilote a ainsi poursuivi sa route tout en continuant de se rapprocher du sol. L'avion a heurté des obstacles cinq minutes environ après l'entrée dans la vallée.

[Rapport](#)

- Accident survenu au **Robin DR400** immatriculé F-GTPV le 10/09/2021 à proximité de Dijon-Darois (21) : **Sortie de groupe par conditions météorologiques défavorables au vol à vue**, déroutement, **perte de contrôle en approche finale**

Au cours d'un voyage de groupe d'une semaine, la dégradation des prévisions météorologiques de l'avant-dernier jour a modifié le projet de vol de la fin du voyage. Deux groupes ont décidé de reporter leur vol tandis que trois autres ont décidé de décoller entre deux fronts de précipitations, malgré des prévisions météorologiques défavorables au vol à vue sur le trajet. Les conditions météorologiques rencontrées par les trois pilotes étaient conformes aux prévisions. Elles ne permettaient pas localement le respect des hauteurs minimales de survol ou des marges de franchissement d'obstacle. Le pilote du F-GTPV s'est retrouvé bloqué par un front de précipitations et s'est dérouteré vers l'aérodrome le plus proche, à savoir celui de Dijon-Darois. Lors de l'approche effectuée sous averses, les conditions de visibilité étaient probablement faibles et le plafond bas.

Dans ces conditions, le pilote ne s'est pas intégré dans le circuit d'aérodrome de manière standard :

- aucune reconnaissance visuelle à la verticale du terrain ;
- intégration en branche vent arrière du côté opposé au circuit publié, à une altitude bien inférieure au tour de piste, à une hauteur de l'ordre de 400 ft ;
- circuit d'aérodrome resserré et basse hauteur ;
- approche finale à contre QFU avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 kt sous rafales.

Ces éléments semblent montrer que les conditions météorologiques aux abords de l'aérodrome ont conduit le pilote à précipiter son approche et à raccourcir sa trajectoire. Le pilote a probablement

perdu le contrôle de l'avion, à faible hauteur, à environ 360 m du seuil de piste, avec du vent arrière et sous une averse de pluie qui a pu dégrader la visibilité.

[Rapport](#)