

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident de l'ATR-72-202 immatriculé en Tunisie TS-LBB et exploité par Tuninter - amerrissage près de Palerme (Italie)

Airplane took off from Bari with 39 persons on board (35 passengers, 4 crew).minutes after, while cruising at FL 230, the crew experienced the right engine (n°2) failure and decided to divert to Palermo airport with only one engine operating. After 3-4 minutes, during the descent required by the operational condition at 17 000 ft ca, left engin (n°1) also failed. The crew reported that they attempted to relight the engines with no success. After gliding for about 16 minutes, the aircraft was flown to ditching procédure at approximately 23 NM North-East offshore from Palermo airport. The aircraft broke into three parts at impacting the sea surface. 15 passengers and 1 flight assitant reported fatal injuries ; other occupants reported serious and minor injuries.

Safety recommendation

Rapport d'enquête technique

Réception par la DGAC : 18 Décembre 2009

Recommandation 01

ANSV (extrait)

Some passengers did not follow the instructions given by the cabin crew regarding preparation for ditching. Some of them, for instance, inflated their life jacket before ditching, which then became lost or damaged after the impact.

Sensitize the airlines to the importance of the safety demonstration (briefing) addressed to the passengers, emphasising the importance of carefully following the cabin crew's instructions, especially during emergencies.

Réponse de la DGAC

Cette recommandation a été initialement adressée à l'Agence Européenne de l'Aviation Civile (AESA) par l'ANSV puis transmise par l'AESA à la DGAC.

Une vérification des conditions de réalisation et du contenu des démonstrations de sécurité effectuées, soit directement par les équipages de cabine, soit par le biais des moyens vidéo, a été réalisée pour les principaux transporteurs aériens français. Les premiers constats indiquaient que les modalités d'utilisation des gilets de sauvetage étaient correctement décrites aux passagers et que la consigne de ne gonfler un gilet qu'après avoir quitté l'avion était bien rappelée, tant lors des démonstrations avant un survol maritime que lors d'une situation d'urgence. Le contenu des plaquettes de sécurité était aussi satisfaisant.

Dans un second temps, une campagne de vérification des consignes et démonstration de sécurité de tous les transporteurs aériens a été initiée en avril 2010 (lettres 10-050 et 10-051 DSAC/NO) via les services déconcentrés de la DSAC. Aucune anomalie significative n'a été trouvée.

L'AESA a été avisée des actions réalisées suite à sa correspondance. Le suivi de cette recommandation par la DGAC est clos.

Degré d'avancement (23 Novembre 2010)



100%

[Contacts](#) [Mentions légales](#) [Plan du site](#)