

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Accident survenu le 10 janvier 1995 à Paris Charles de Gaulle (95) au Boeing 737 immatriculé CN-RMN exploité par Royale Air Maroc affrété par Aéropostale

L'avion se déplace de son aire de stationnement située sur l'aire de fret de la plate-forme de Paris Charles de Gaulle, jusqu'au point d'arrêt de la piste 27. En traversant l'aire de trafic R, il heurte les quatre câbles soutenant les grues de dégivrage implantées au nord de cette aire. L'équipage ne s'en rend pas compte et effectue le vol prévu jusqu'à Marseille.

### **Rapport d'enquête technique du BEA**

Réception par la DGAC : 10 Octobre 2002

### **Recommandation 01**

BEA (extrait)

L'enquête a mis en évidence que le contrôleur et l'équipage ont échangé des communications contenant des indications implicites, à l'origine de l'erreur de cheminement. En conséquence le BEA recommande que :

Que la DGAC et les exploitants s'assurent que les contrôleurs et les pilotes sont régulièrement sensibilisés au fait que l'utilisation d'informations implicites lors des communications radio est source d'erreurs et de confusions pouvant conduire à des accidents graves.

### **Réponse de la DGAC**

Les actions de communication et de formation en matière de phraséologie auprès des contrôleurs sont permanentes. Elles insistent notamment sur l'importance du collationnement et la rigueur avec laquelle il doit être fait. De plus, une action de formation spécifique a accompagné la mise en application du nouvel arrêté radiotéléphonie publié en septembre 2000.

Afin d'aider à maintenir la mobilisation nécessaire des contrôleurs sur ce thème, la DNA a demandé au SCTA de publier régulièrement des fiches "retour d'expérience" rappelant ainsi le type d'incident auquel tel ou tel défaut de phraséologie peut conduire.

Pour les pilotes exerçant dans une compagnie, l'utilisation de cette phraséologie est vérifiée. Les contrôles sont réalisés, chez les exploitants français, par des personnels agréés. Si des déviations sont détectées, l'examineur en informe l'équipage et lui rappelle l'importance d'une utilisation rigoureuse de la phraséologie. De plus, dans le cadre du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols (OPS 1.037), des publications sont diffusées régulièrement aux personnels navigants techniques.

Pour les pilotes exerçant en privé, ceux-ci sont contrôlés lors des prorogations de qualification de type ou de classe ou lors des contrôles nécessaires au renouvellement ou prorogations de licences. Les instructeurs portent une attention particulière à une utilisation rigoureuse de la phraséologie.

Degré d'avancement ( 20 Mars 2007)



## Recommandation 02

BEA (extrait)

L'enquête a mis en évidence la mauvaise visibilité des signaux au sol la nuit quand le sol est mouillé. En conséquence, le BEA recommande  
Que la DGAC et Aéroports de Paris étudient la conception des marques d'axe de voie de circulation afin d'améliorer leur visibilité la nuit lorsque le sol est mouillé

### Réponse de la DGAC

Par lettre 20884/DNA/2A du 16 décembre 2002, la DNA a demandé aux services de la DGAC et à AdP de suivre la recommandation suivante de l'annexe 14 : "Il est recommandé qu'aux aérodromes où s'effectuent des opérations de nuit, les marques de chaussées soient faites de matériaux réfléchissants conçus pour améliorer la visibilité des marques"

### Degré d'avancement ( 20 Mars 2007)

