

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 15 novembre 2007 sur l'aérodrome de Toulouse Blagnac à l'Airbus A340-600 numéro de série 856 - immatriculé F-WWCJ

Lors d'essais au point fixe réalisés à forte poussée, l'avion commence à avancer. Il heurte un des murs anti-souffle qui bordent l'aire d'essais.

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 10 Décembre 2008

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'enquête a mis en évidence des dérives répétitives par rapport aux procédures opérationnelles écrites au sein de la direction des essais pour la réalisation des essais au sol. Compte tenu du risque que comportent ces dérives, il est nécessaire de garantir que les procédures sont efficaces et appliquées, y compris pour les autres étapes de la livraison. La livraison fait partie du processus de production supervisé par l'AESA et les essais au sol et en vol d'aéronefs sont placés, en France, sous la tutelle du CEV. En conséquence le BEA et le BEAD-Air recommandent :

- que l'AESA et le CEV évaluent les procédures utilisées lors des essais au sol et des vols de livraison clients, et contrôlent leur bonne application.

Réponse de la DGAC

Ce rapport contient une recommandation adressée à l'AESA et au CEV visant à évaluer les procédures utilisées lors des essais au sol et des vols de livraison clients, et de contrôler leur bonne application.

La DGAC suit avec attention les suites qui seront données à cette recommandation, compte tenu de l'impact potentiel des actions décidées par l'AESA ou le CEV.

A ce titre, l'AESA a indiqué avoir pris en compte la recommandation. En particulier dans le cadre de la surveillance du POA d'Airbus, les procédures "first engine runs and engines runs for customers" ont été revues. De plus, l'AESA a indiqué avoir programmé une évaluation conjointe avec le CEV des procédures d'essais au sol du constructeur. Le suivi de cette action est clos pour la DGAC.

Degré d'avancement (18 Février 2011)

