

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 28 août 2005 sur l'aérodrome de Lyon Bron (69) à l'ATR 42-500 immatriculé F-GPYA exploité par Airlinair

En dernier virage lors d'une approche à vue de nuit pour la piste 34 de l'aérodrome de Lyon Bron, l'équipage perd momentanément la vue des installations. L'avion se présente en courte finale avec une vitesse élevée, nettement au-dessus du plan d'approche. Au moment de l'arrondi, alors que l'avion est encore en vol, les moteurs sont amenés vers le régime ralenti sol. L'avion atterrit durement puis gagne le parking par ses propres moyens. Les amortisseurs de train principal sont cassés.

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 29 Août 2006

Recommandation 01

BEA (extrait)

Le déverrouillage de l'idle gate en vol aurait eu des conséquences bien plus graves s'il était survenu à une hauteur plus importante. En conséquence, le BEA recommande que : Airlinair modifie son manuel d'exploitation, partie B, de façon à réduire le risque d'action intempestive sur la tirette IDLE GATE lorsque l'avion est en vol.

Réponse de la DGAC

Les recommandations de ce rapport sont adressées à la compagnie Airlinair. Ces recommandations sont traitées par la DGAC dans le cadre de la surveillance d'Airlinair.

Les modifications du MANEX d'Airlinair pour le rendre conforme au FCOM ont entraîné de nouvelles discussions techniques entre la DGAC, l'AESA, l'exploitant et le constructeur.

Le manuel d'exploitation d'Airlinair a intégré la majeure partie des modifications du FCOM ATR pour la procédure d'atterrissage. La méthode de surveillance du retrait des tirettes Idle Gate restait un point de discussion technique. La DGAC a sollicité l'AESA pour avis sur ce point et le FCOM a été modifié ; il est aujourd'hui satisfaisant et répond à la recommandation.

Les actions de la DSAC auprès d'Airlinair ont conduit à des modifications du manuel d'exploitation de la compagnie pour le rendre conforme au FCOM.

Les vérifications documentaires et les contrôles lors d'entraînement des équipages et lors de vol commerciaux indiquent une application des procédures conforme au manuel d'exploitation et au FCOM.

Le suivi de la recommandation par la DGAC est clos.

Degré d'avancement (15 Octobre 2010)



Recommandation 02

BEA (extrait)

L'approche n'a jamais été stabilisée. Les pilotes se sont plusieurs fois interrogés sur la possibilité de réaliser l'atterrissage. Il n'y a pas de critère d'appréciation de la stabilisation de l'avion en approche dans le manuel d'exploitation d'Airlinair. En conséquence, le BEA recommande que :

- Airlinair modifie son manuel d'exploitation pour introduire des planchers de stabilisation, accompagnés de critères d'appréciation et des annonces associées. - Airlinair mette en oeuvre une politique de sensibilisation des équipages sur l'importance pour la sécurité des vols des approches stabilisées.

Réponse de la DGAC

Réponse préliminaire de la DGAC (novembre 2006)

Les recommandations de ce rapport sont adressées à la compagnie Airlinair. Ces recommandations sont traitées par la DGAC dans le cadre de la surveillance d'Airlinair.

- Premier point : Airlinair a modifié son manuel d'exploitation dans ce sens depuis la révision du 29 octobre 2005.

- Second point : Les équipages ont été sensibilisés à deux niveaux : par une campagne d'affichage interne et un reporting mensuel des approches non stabilisées dans une revue interne ; et par l'introduction dans les cours au sol de l'item "approche stabilisée".

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)



Recommandation 03

BEA (extrait)

Au cours de l'approche, la répartition des tâches au sein de l'équipage et la gestion de ses ressources ont été inefficaces. En conséquence, le BEA recommande que :

Airlinair revoie sa politique relative aux programmes d'entraînement et contrôles périodiques, notamment en matière de CRM.

Réponse de la DGAC

Les recommandations de ce rapport sont adressées à la compagnie Airlinair. Ces recommandations sont traitées par la DGAC dans le cadre de la surveillance d'Airlinair.

Airlinair a réalisé plusieurs actions visant à améliorer sa politique de formation en matière de CRM : nouveaux supports de cours, nouveaux films traitant du CRM, introduction du cas de Lyon Bron dans les entraînements et contrôles périodiques (ECP). En outre, le responsable de la formation PN a mis en place un debriefing CRM à l'issue d'une séance de simulateur de vol, avec enregistrement des résultats et analyse par l'instructeur et le stagiaire. Enfin Airlinair a mis en place un suivi quantitatif et qualitatif des séances de simulateur.

En outre, les programmes de formation et d'évaluation CRM d'Airlinair (comme de l'ensemble des compagnies françaises) ont été refondus fin 2007 pour répondre les exigences plus larges et complètes de l'arrêté du 1er juin 2006 qui modifie l'arrêté du 12 mai 1997 (OPS1), et de son instruction du 1er juin 2006 qui modifie l'instruction du 23 juillet 2003 (OPS1/AMC-IEM), ce pour se mettre en conformité au JAR-OPS1 et surtout à l'EU-OPS.

Les DAC ont diffusé à cette occasion la note DCS/PN/PEPN n°GPR07-001 du 2 juillet 2007 qui s'intitule "CRM en compagnie".

Enfin, le programme ECP d'Airlinair a été revu entièrement et approuvé mi septembre 2007 par la DAC Nord, après avis de DCS/PN/PEPN. La formation a notamment été allongée par l'ajout de séances sur simulateurs de type FFT à l'ATC de Toulouse.

La recommandation est considérée close par la DGAC.

Degré d'avancement (22 Août 2008)

