

Suites données aux recommandations de sécurité

Etude sur les turbulences en transport aérien

Les phénomènes de turbulence occasionnent régulièrement des blessures graves parmi le personnel de cabine et les passagers, ainsi que des dommages à la structure de l'avion. Dans certains cas, ils provoquent des blessures mortelles. Cette étude s'intéresse aux accidents et incidents de transport public survenus en croisière au cours desquels les turbulences rencontrées sont d'origine atmosphérique. Sont donc exclus les événements pour lesquels une action sur les commandes est la cause principale des accélérations rencontrées et ceux engendrés par des turbulences de sillage. Dans ce cadre, le BEA a recensé quarante-huit occurrences entre 1995 et 2007 survenues en France ou à l'étranger à des avions exploités, immatriculés ou construits en France. Dix-neuf de ces occurrences pour lesquelles le dossier est particulièrement complet, ont été utilisées pour identifier les facteurs contributifs dans ce type d'événements.

Etude sur les turbulences en transport aérien

Réception par la DGAC : 10 Décembre 2008

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'absence d'actualisation des informations météorologiques en vol, alors qu'elles sont disponibles au sol, est un facteur récurrent dans la survenue des accidents ou incidents de turbulence. L'étude a montré que les acteurs concernés par la présence de turbulences ne disposaient pas tous du même niveau d'information car : la transmission d'informations météorologiques par liaison de données est un service interne aux exploitants qui en disposent, lorsqu'elle est transmise, cette information n'est pas toujours présentée d'une manière facilement interprétable par les équipages, en l'absence de tels moyens, l'accès aux messages météorologiques se fait de manière verbale, consommatrice de temps et d'attention, et donc peu employée, les informations des radars météorologiques au sol ne sont pas disponibles pour les équipages en vol et ne sont pas directement accessibles aux contrôleurs sur leurs écrans radar. Les technologies actuelles de transmission et de partage d'informations numériques permettraient la centralisation et la redistribution de ces informations vers les écrans radars et les postes de pilotage. De telles études sont actuellement en cours. Sous réserve d'une ergonomie adaptée, ceci fournirait : aux pilotes, une source d'information complémentaire au radar embarqué, aux contrôleurs, des informations plus précises sur la position et l'étendue des phénomènes turbulents. Ces outils devraient permettre de situer en trois dimensions les précipitations susceptibles d'être associées à des turbulences, les informations sur l'activité électrique de ces phénomènes, ainsi que les informations disponibles sur la turbulence en ciel clair. En conséquence, le BEA recommande que :

1) l'AESA et Eurocontrol veillent à la mise en oeuvre de systèmes de communication d'informations météorologiques par liaison de données permettant leur centralisation et leur redistribution vers les postes de pilotage et les positions de contrôle ; 2) dans le cadre de l'application de la recommandation ci-dessus, que la DGAC introduise des outils, et définisse des méthodes de travail associées, permettant aux contrôleurs en route et d'approche de visualiser sur les écrans de contrôle les zones orageuses et les zones de turbulence.

Réponse de la DGAC

La DGAC a interrogé l'AESA qui a confirmé avoir pris en compte la recommandation et a fourni la réponse suivante :

The concept of the provision of AIS/MET Services (Aeronautical Information Services and Meteorological Services) and data distribution including the use of datalink is part of the Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research (SESAR) work programme. As the concept and technology improves, the Agency will develop the required regulatory material.

La DGAC n'envisage pas d'action complémentaire sur ce point.

En ce qui concerne le point 2, les actions sont suivies dans le cadre de la recommandation B2011/014-01 émise par le BEA.

Le suivi de cette recommandation est clos pour la DGAC.

Degré d'avancement (24 Avril 2013)

