

TRANSPORTS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident grave survenu le 16 août 2008 au décollage de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle (95) au Boeing 737-800 immatriculé SU-BPZ exploité par AMC Airlines

De nuit en conditions VMC, l'équipage du vol AMV6104, à destination de Louxor, s'aligne depuis l'intersection Y11 sur la piste 27L de l'aérodrome de Paris Charles de Gaulle. La longueur de piste disponible au décollage est provisoirement réduite en raison de travaux. Lors du roulement au décollage, l'avion heurte des feux provisoires d'extrémité de piste puis, au cours de la rotation, détruit des balises du dispositif de sécurité placé en amont de la zone de travaux. Il décolle avant une barrière anti-souffle provisoire et poursuit son vol jusqu'à destination.

<http://www.bea.aero/docspa/2008/su-z080816/pdf/su-z080816.pdf>

Réception par la DGAC : 06 Septembre 2011

Recommandation 01

BEA (extrait)

La problématique soulevée par cet événement relativement aux risques d'erreur d'insertion fait écho aux conclusions d'une étude menée par le BEA, la DGAC et le LAA sur le sujet. Cette étude avait mis en évidence des défaillances relatives à l'insertion de la masse au décollage. Cet événement fait apparaître un autre type potentiel d'erreurs, celles associées à l'insertion de la longueur de piste disponible. Le développement d'outils informatiques de calcul des performances doit s'accompagner d'une meilleure connaissance des défaillances associées. En conséquence, le BEA recommande :

- à la DGAC que, dans le cadre du Programme de Sécurité de l'Etat (PSE), soient pris en compte les risques associés à la mise en place par les exploitants de nouveaux outils informatiques ; - à l'AESA qu'elle conduise une étude sur les normes qui devraient être prises en compte lors de la certification des systèmes embarqués de calcul des performances, afin de s'assurer que leur ergonomie et leurs procédures d'utilisation sont compatibles avec les exigences de sécurité.

Réponse de la DGAC

Les éléments ci-dessous concernent la première partie de la recommandation, adressée à la DGAC.

Tout exploitant désirant utiliser une documentation électronique en lieu et place de la documentation papier doit obtenir une autorisation de l'Autorité au titre de l'OPS 1.1040(m).

Ceci concerne également l'utilisation de logiciels pour le calcul des performances.

Un dossier d'approbation opérationnelle *EFB* doit être soumis conformément à des normes spécifiques AMC 20-25, la TGL36 et la SIC n°7 développés par les autorités européennes pour en garantir ce niveau.

Dans ce dossier, une « *Operational Risk Analysis* » (ORA) doit être fournie. Celle-ci permet de montrer quels sont les risques associés à l'utilisation d'une application et quels sont les moyens de mitigation mis en œuvre.

La DSAC a développé des procédures internes pour encadrer l'approbation des dossiers soumis par les opérateurs français : guide d'approbation *EFB* du manuel de surveillance MCT-TP et chapitre du Guide des Pratiques Recommandées utilisé par le pôle d'expertise PN pour évaluer les procédures des exploitants.

Dans ce cadre, l'utilisation de deux *EFB* indépendants et la réalisation de vérifications croisées a été érigée comme principe pour l'insertion des données essentielles de sécurité des vols.

Ces éléments permettent de clôturer le suivi de la recommandation pour ce qui concerne la DGAC.

Degré d'avancement (12 Janvier 2012)

 100%