

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Incident grave survenu le 3 janvier 2008 sur l'aérodrome de Deauville (14) au Boeing 737-400 immatriculé CN-RMX exploité par Atlas Blue

L'équipage atterrit de jour en piste 30 sur l'aérodrome de Deauville, après une approche ILS. La piste est partiellement verglacée. L'avion glisse et sort longitudinalement de la piste, puis s'immobilise environ quarante mètres plus loin.

### Rapport du BEA

Réception par la DGAC : 22 Juillet 2010

### Recommandation 01

Rapport BEA (extrait)

L'absence de plan neige et de moyens d'évaluation de la glissance de la piste à Deauville a conduit les personnels au sol à improviser alors que la situation requérait l'application de méthodes rigoureuses. On rappelle que les normes internationales recommandent qu'un plan neige soit établi lorsque l'aérodrome est normalement exposé au risque de neige. Dans l'hypothèse où la situation géographique de Deauville ne justifierait pas le déploiement d'un plan neige, la transmission aux exploitants d'informations claires sur les moyens disponibles permettrait d'alerter les équipages. En outre, l'utilisation de moyens de mesure du coefficient de frottement est une norme internationale, applicable lorsque la piste ne peut être totalement décontaminée. L'homologation des aérodromes repose sur des critères qui ne couvrent pas l'ensemble de l'Annexe 14. Toutefois certains de ces aérodromes sont desservis régulièrement par des exploitants étrangers et il semble alors inacceptable que le niveau de sécurité offert soit en-deçà des exigences internationales. En conséquence le BEA recommande que :

la DGAC mette en oeuvre des procédures de suspension temporaire des opérations aériennes sur les aérodromes qui ne disposent d'aucun moyen de déneigement ou de décontamination des voies et des aires dès lors que les pistes sont recouvertes par la neige ou le verglas et que la glissance mesurée ou estimée est incompatible avec l'infrastructure.

### Réponse de la DGAC

Lettre réponse préliminaire n°10-172/DSAC/D du 20 août 2010

Un groupe de travail constitué de représentants de la DSAC, de la DSNA et de l'UAF a produit une procédure de décision de suspension des opérations aériennes sur une piste en conditions météorologiques dégradées. Elle décrit le rôle et la responsabilité des acteurs de la plateforme (PSNA, exploitant d'aérodrome et compagnies aériennes) en cas de dégradation anticipée ou progressive des conditions météorologiques. Cette procédure a été diffusée aux DSAC-IR pour une mise en oeuvre dès l'hiver 2010-2011. Un retour d'expérience sur son applicabilité sera réalisé auprès des DSAC IR, des exploitants d'aérodrome et des services de la navigation aérienne, à l'issue de cette période. En particulier, un groupe de travail sur les opérations en conditions hivernales à Paris CDG est en cours.

L'incident grave de Deauville révèle cependant d'autres problèmes, évoqués dans l'attendu de la recommandation, mais non traité par la recommandation elle-même :

- l'adéquation des informations fournies aux équipages leur permettant d'évaluer les performances à l'atterrissage. Un groupe de travail sur le sujet est en cours : il est prévu que les conclusions de ce groupe soient rendues avant le début de la période hivernale 2010.
- La vitesse de changement des conditions météorologiques, nécessitant des prises de décision rapides des exploitants d'aérodrome et du PSNA.

Il est prévu de clôturer la recommandation après que les actions suivantes sont mises en œuvre :

- retour d'expérience sur la procédure de suspension des opérations aériennes,
- remise du guide à l'usage des personnels en charge des mesures de contaminant,
- retour d'expérience sur le guide durant la période hivernale et modifications éventuelles.

Pour autant, des actions de formation et de sensibilisation devront continuer à être mises en œuvre durant plusieurs années, afin de conduire les exploitants d'aérodrome et les PSNA à mettre en œuvre des procédures permettant une réaction rapide en cas de dégradation des conditions météorologiques.

#### Degré d'avancement ( 20 Août 2010)

