

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident lors d'une opération d'assistance en escale

L'équipage effectue un vol entre l'aérodrome de London City (Royaume Uni) et celui de Chambéry Aix-les-Bains (73). En approche finale pour la piste 18, l'avion est soumis à un cisaillement de vent. L'équipage indique qu'il a des difficultés à contrôler la vitesse et décide de sortir les pleins volets. Il ne peut empêcher une légère survitesse dans cette configuration. Il remet les gaz, effectue une seconde approche et atterrit sans problème. Lors du roulage, les deux pilotes s'interrogent sur les actions de maintenance nécessaires à réaliser après la survitesse et sur l'opportunité de contacter le service des opérations de la compagnie. Arrivés au parking, ils débutent la procédure d'arrêt des moteurs puis l'interrompent pour reparler de la remise de gaz. Le commandant de bord reprend la procédure, arrête les feux anti-collision et oublie d'arrêter les moteurs. Voyant que les feux anti-collision sont éteints, le Responsable Zone Avion (RZA) autorise les agents de piste à évoluer autour de l'avion. L'un d'entre eux, chargé de positionner les cales sur le train principal gauche et de positionner les cônes anti-collision au sol en bout d'aile, longe le fuselage et passe derrière le réacteur. Il est violemment projeté vers l'arrière par le souffle du moteur encore en fonctionnement. Lorsque le personnel de cabine ouvre les portes de l'avion, un message d'alerte apparaît sur l'écran du tableau de bord rappelant à l'équipage que les moteurs sont toujours en fonctionnement. Au même instant, le chef de cabine entre dans le poste de pilotage pour signaler que les moteurs ne sont pas arrêtés. L'équipage arrête alors les moteurs.
Réception par la DGAC : 22 Octobre 2013

Recommandation 01

BEA (extrait)

La procédure habituelle utilisée par de nombreux exploitants et sociétés d'assistance au sol permet l'accès en zone avion sur la seule extinction des feux anti-collision. L'enquête a montré qu'une telle procédure n'est pas suffisante pour garantir la sécurité autour de l'avion lors de son arrivée au parking. La société d'assistance impliquée dans cet incident a depuis ajouté dans ses procédures une liaison radio entre les agents de piste et l'équipage confirmant l'arrêt effectif des moteurs. Des procédures similaires pour toutes les sociétés d'assistance au sol permettraient d'éviter des incidents similaires dans le futur. En conséquence, le BEA recommande que :
la DGAC et l'AESA s'assurent que les procédures d'arrivée au parking des exploitants et des sociétés d'assistance au sol garantissent que les agents au sol n'interviennent autour de l'avion que lorsque les moteurs sont effectivement arrêtés. [Recommandation FRAN-2013-083]

Réponse de la DGAC

Lettre réf : 14-056/D du 28 mars 2014

La DGAC a noté que l'AESA va examiner cette recommandation dans le cadre de ses travaux RMT 0485 et RMT 0465 visant à définir des règles de sécurité relatives à l'assistance en escale.

Dans l'attente de l'existence d'une réglementation européenne dans ce domaine, la DGAC estime que la mise en oeuvre d'une pratique additionnelle spécifiquement nationale pourrait engendrer d'autres situations à risques, par le manque d'uniformité de la procédure pour les équipages, suivant l'aéroport sur lequel ils opèrent, alors même que la procédure des feux anti-collision est universelle.

Il convient de noter que lors des audits d'escale effectués par la DSAC dans le cadre de la surveillance continue des exploitants français, une attention particulière est portée à la bonne utilisation des feux anti-collision. Suite à certaines

dérives constatées,
la DSAC a notamment publié début 2013 l'info sécurité IS2013-01 traitant de l'allumage des feux anticollision au cours d'activités d'assistance en escale. Cette info sécurité insiste sur la nécessaire vigilance des équipages et des agents d'assistance en escale, plus particulièrement lors des phases de mise en route et de repoussage. Elle est accessible à l'adresse suivante :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/IS2013_01_rotating-2.pdf

Le suivi de cette recommandation par la DGAC est clos pour la DGAC.

Degré d'avancement (28 Mars 2014)

