

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident survenu le 25 octobre 2004 sur l'aérodrome de Saint-Denis Gillot (974) à l'avion Boeing B747-200 immatriculé G-BDXE affrété par Air Austral exploité par European Air Charter

Au décollage de nuit de l'aérodrome de Saint-Denis Gillot, alors que l'avion a atteint une hauteur d'environ 300 ft, le réacteur n° 4 subit un pompage. Des flammes sont aperçues par certains passagers et membres de l'équipage de cabine. L'équipage de conduite applique la procédure d'urgence « feu, grave dommage ou séparation-réacteur », ce qui le conduit à arrêter le réacteur n° 4. Il décide de poursuivre le vol sur trois réacteurs, avec comme objectif, dans un premier temps, d'atteindre l'Europe. Arrivé au-dessus de l'Italie, il prend la décision de poursuivre jusqu'à la destination planifiée, Paris Charles de Gaulle. L'avion atterrit après 11 h 34 min de vol, soit quarante-quatre minutes de plus que la durée prévue au plan de vol, avec une quantité de carburant proche de la réserve finale.

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 15 Décembre 2009

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'équipage a décidé de poursuivre à partir de critères non formalisés. Certaines données qui auraient été utiles pour prendre cette décision n'étaient pas disponibles. Or, la poursuite du vol dans ces conditions nécessite une gestion rigoureuse du carburant et une bonne connaissance des outils de gestion carburant associés. L'équipage du vol s'est appuyé sur les données du FMS sans nécessairement connaître les limitations et la précision de ses données. Toutes les conséquences en termes de sécurité n'ont pas pu être mesurées. En conséquence le BEA recommande que :

les autorités européennes imposent aux exploitants de fournir à leurs équipages des consignes opérationnelles détaillées sur la poursuite éventuelle du vol vers un aérodrome autre que l'aérodrome accessible le plus proche.

Réponse de la DGAC

Lettre préliminaire n°10-038/DSAC/D du 04 mars 2010

Cette recommandation incite à codifier la gestion opérationnelle d'un vol, par l'équipage, après un incident majeur, en l'occurrence une panne moteur après décollage. Une telle codification du travail d'un équipage est complexe car elle touche à la fois à l'appréciation de la dégradation des systèmes et des performances de l'aéronef et à la prise de décision du commandant de bord.

Plutôt que d'imposer des consignes opérationnelles strictes aux équipages qui peuvent se révéler inadaptées aux cas réels considérés, la DGAC préfère soutenir la démarche entreprise par l'OACI (Special Operations Task Force) visant à instaurer un cadre réglementaire donnant au niveau de la préparation du vol toutes les procédures et informations nécessaires à l'équipage pour pouvoir prendre sa décision de déroutement la plus adaptée en cas de panne en vol. Ce projet prévoit notamment qu'un temps maximum de déroutement en cas de panne moteur devra être défini et approuvé par l'Autorité,

en prenant en compte les procédures et limitations associées à ce type de scénario.
Après publication de l'amendement de l'annexe 6 reprenant ces principes, il appartiendra à l'AESA d'étudier l'introduction de ces dispositions dans les textes communautaires.

La DGAC n'envisage pas d'action complémentaire spécifiquement liée à cette recommandation.

Degré d'avancement (04 Mars 2010)

