
Incident grave survenu à l'Airbus A321-211 immatriculé G-DHJH le 18 juillet 2008

During a landing at Manchester Airport the aircraft was not flared sufficiently and a 'hard' landing, categorised as 'severe hard' occurred. The possibility of a landing parameter exceedance was not reported by the crew following discussion with ground engineers who had been on the flight. The presence of a landing parameter exceedance report was identified after a further two sectors had been flown, when an unrelated inspection of the landing gear found a crack in a wing rib gear support lug.

Recommandation E2009/002-01

Formation personnel entretien - Engineering Analysis

After consulting with ground engineers and informally discussing the incident within the airline, the flight crew chose not to report a suspected parameter exceedance formally. The lack of any supporting evidence available at the time, such as an automated printout of a LOAD <15> report, required the crew to make a subjective assessment of the landing. The ground engineers consulted by the flight crew were unaware that a LOAD<15> report would not always be automatically printed and the subsequent lack of even a precautionary tech log entry meant that no process for a formal engineering investigation was initiated. Consequently the DMU was not interrogated and the presence of the LOAD <15> report confirming the hard landing was not identified before the next flight.

Safety Recommendation: 2009-061

It is recommended that the European Aviation Safety Agency ensure adequate training is provided for ground engineers maintaining Airbus aircraft regarding the correct approach to troubleshooting suspected hard landings and the correct means of obtaining and interpreting the Airbus LOAD<15> report.

Réponse

La recommandation de sécurité, dans sa forme prévue dans le rapport d'accident émis par l'AAIB, porte essentiellement sur la vérification de la pertinence des programmes de formation des personnels de maintenance impliqués dans des contrôles consécutifs à des atterrissages durs d'avions Airbus. Elle était adressée à l'AESA. Cette recommandation a été initialement examinée par la DGAC comme l'est chaque recommandation émise lors de la publication d'un rapport d'accident par un organisme d'enquête d'un pays membre de l'OACI.

Sur cette base, l'action envisagée par la DGAC pour répondre à la recommandation était de veiller avec un soin particulier à ce que les programmes de formation aux licences Part 66 explicitent bien le module 7.19 Evénements anormaux (b) (2.2) Inspection à la suite d'événements anormaux tels que atterrissages durs et vols en turbulence. En effet, la formation aux procédures atterrissages durs est prévue dans le cursus de mécanicien A et B1 décrit dans le règlement 2042/2003.

En novembre 2009, l'AESA, a envoyé cette recommandation à la DGAC, considérant que la surveillance des exploitants n'est pas de sa compétence. Dans son courrier, l'AESA expose son analyse de la recommandation émise par l'AAIB et demande à la DGAC d'agir dans trois domaines qui élargissent sensiblement la portée de la recommandation initiale:

- a) s'assurer des compétences des mécaniciens traitant d'un atterrissage dur, quel que soit le type d'avion concerné,
- b) superviser les formations pour s'assurer que les mécaniciens d'avions Airbus ont les connaissances appropriées pour exploiter des « Airbus load 15 report »,
- c) s'assurer que les exploitants ont mis en place des procédures de coordination adaptées entre les opérations de vol et la maintenance afin d'établir les conditions favorables à la transmission des informations sur l'état de l'avion nécessaires à la réalisation des tâches de chaque entité.

La DSAC a examiné les suites à donner à la demande de l'AESA.

Aucune action complémentaire à celles déjà menées n'est envisagée pour répondre au point (a). En effet, les spécifications de la Part M, notamment les paragraphes MA 306, MA 307, MA 706 et leurs AMC associées, sont appliquées à tous les exploitants d'avions engagés dans du transport aérien et leur bonne application est régulièrement vérifiée lors des audits de surveillance!.

Pour répondre au point (b), trois actions ont été réalisées:

- La mise à jour, par l'OSAC, du bulletin d'information "Règles de l'art de l'entretien", pour mettre l'accent sur la nécessité de suivre les procédures constructeurs, a été publiée le 2 avril 2014, et mis à jour le 9 avril 2015.
- La publication, par l'OSAC, du bulletin d'information "Notes techniques - Organismes de gestion du maintien de navigabilité", en décembre 2014, qui met l'accent sur l'usage qui doit être fait de ces notes ainsi que sur la formation des personnels d'entretien à leur utilisation. Ce BI prend pour exemple le cas de l'atterrissage dur d'un A340 d'Air France.
- La coordination avec l'OSAC des modalités propres à assurer la vérification de la prise en compte des procédures constructeurs dans la documentation interne des CAMO, en particulier pour ce qui concerne les atterrissages durs.

Les actions réalisées répondant pleinement à la recommandation, le suivi de cette recommandation par la DGAC est clos.

Avancement 100%

Date de mise à jour 21/08/2017