

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident grave survenu le 23 septembre 2009 sur l'aérodrome Paris Charles de Gaulle (95) à l'Airbus A 319-111 immatriculé F-GRHU

L'équipage du vol AF 2545 réalise une finale ILS CAT 1, en piste 27 R de l'aérodrome de Paris Charles de Gaulle. La hauteur de décision est de 200 pieds. Le commandant de bord est pilote en fonction (PF). Aux minimas, il effectue une remise de gaz en raison des conditions météorologiques qui se sont dégradées au cours de l'approche. Lors de cette manoeuvre, il engage le pilote automatique. L'avion redescend et une alarme GPWS retentit. La hauteur la plus basse enregistrée est de 76 pieds. Note : les paramètres utilisés proviennent de l'exploitation du QAR, de l'enregistrement des communications avec le service du contrôle et des témoignages de l'équipage. Cet événement a été notifié au BEA le 16 octobre 2009. Dès lors, les données des enregistreurs de paramètres (FDR) et de conversations (CVR) de l'avion n'étaient plus disponibles.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 07 Octobre 2010

Recommandation 01

BEA (extrait)

Des imprécisions dans la rédaction des procédures à disposition des équipages peuvent les placer dans des situations critiques, alors que les systèmes de l'avion fonctionnent de manière nominale. La formation suivie lors de la qualification de type et lors des entraînements et contrôles périodiques passe en revue les principaux scénarios conduisant les pilotes à gérer des situations de plus en plus dégradées. Même si la compagnie a intégré des scénarios de remise de gaz en conditions normales d'exploitation, la reproduction de la procédure dans la réalité des opérations peut ne pas traduire les fondamentaux de la remise de gaz. De plus, certaines contraintes environnementales peuvent conduire les pilotes à une adaptation de la procédure. C'est pourquoi, le BEA recommande :

- que la DS AC s'associe au constructeur et aux exploitants pour conduire une revue des procédures de remise de gaz de façon à les mettre en adéquation avec les objectifs de cette manoeuvre.

Réponse de la DGAC

La DGAC, tout comme l'AESA, les constructeurs et les compagnies aériennes ont participé à un groupe de travail lancé à l'initiative du BEA sur le thème des pertes de contrôle en remise de gaz, et avait décidé de ne pas lancer une activité parallèle, en attendant les conclusions de ce groupe de travail.

Toutefois, dans son rôle de supervision des exploitants, la DGAC avait :

1) demandé à Air France de s'assurer que son manuel d'exploitation A320 était bien conforme aux procédures et annonces prévues par le constructeur dans son FCOM. Ce point est traité dans le cadre de l'enquête interne initiée par la compagnie. Ce rapport a été communiqué à la DGAC en avril 2012. De plus, dans le cadre du réexamen de ses méthodes de travail (groupe Trajectoire), Air France revise l'ensemble de sa documentation d'exploitation pour la faire converger vers celle des constructeurs. Ceci implique également des actions spécifiques de formation des équipages.

2) par lettre 010-013 DSAC/NO/D du 1 février 2010, donné comme consigne aux pilotes inspecteurs chargés de la surveillance des compagnies, de porter une attention particulière :

- lors des contrôles d'exploitation, en vol et au simulateur, au strict respect des procédures prévues dans le manuel d'exploitation de la compagnie ; les annonces des FMA, les vérifications entre PF et PNF devant être complètes et efficaces,

- lors de l'expertise des parties des procédures normales et anormales des manuels d'exploitation des compagnies,

à la qualité des procédures et des annonces, dans le respect des consignes développées par le constructeur, - lors de l'étude des cours CRM, au traitement effectif des points relatifs aux vérifications ou annonces entre membres d'équipage.

Par ailleurs, Air France réalise d'ores et déjà des remises de gaz tous moteurs en fonctionnement en simulateur.

Le groupe de travail a mené à la publication d'une étude, dont les recommandations ont suivies par ailleurs.

Degré d'avancement (06 Février 2014)



100%

Recommandation 02

BEA (extrait)

Cet incident a été notifié tardivement au BEA. L'arrêté du 4 avril 2003 stipule que la perte de contrôle d'un aéronef inscrit sur une liste de flotte doit être notifiée à l'organisme d'enquête (BEA). Dans le cas présent, cela aurait permis de déterminer rapidement la gravité de l'événement et de sauvegarder tous les enregistrements, notamment le CVR, qui aurait pu contribuer à une analyse plus fine de l'incident au travers du travail en équipage. C'est pourquoi le BEA recommande :

- que la DSAC s'assure que les exploitants disposent de procédures de saisine de l'organisme d'enquête d'une part et de préservation des enregistreurs de vol d'autre part lorsqu'un incident s'est produit.

Réponse de la DGAC

La notification tardive de cet incident, qui n'a pas permis la préservation des enregistreurs, provient du fait que ni l'équipage, ni la compagnie, à laquelle cet événement a été rapporté sans délai, ni des tiers, ne l'ont assimilé dans l'immédiat à une perte de contrôle. Son niveau de gravité n'a réellement été déterminé que lors du dépouillement des données d'analyse des vols. La perte des enregistrements n'est donc pas la conséquence de l'absence de procédures - qui sont déjà incluses dans le manuel d'exploitation d'Air France en application des paragraphes EU-OPS 1.037, 1.085, 1.160 et 1.420 - mais plutôt celle d'une évaluation erronée de la situation.

La DSAC a cependant complété ses procédures de surveillance pour s'assurer que les exploitants disposent d'une procédure de saisine de l'organisme d'enquête et de préservation des enregistreurs de vol. Dans ce cadre, la question de la réalisation d'un vol retour sans enregistreur en fonctionnement en cas de décision de préservation a été traitée.

La visite de standardisation OPS de l'Agence auprès de la DSAC réalisée en 2013 a mis en évidence une contradiction formelle entre les exigences du règlement 996/2010 relatif aux enquêtes de sécurité, qui réserve la préservation des enregistreurs exclusivement aux organismes d'enquête officiels, et l'OPS 1.160, qui autorise leur exploitation par la compagnie aérienne sous certaines conditions. L'agence a admis la pertinence des dispositions du paragraphe OPS 1.160.

Degré d'avancement (21 Octobre 2014)



100%

