

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident survenu le 17 juin 2010 à l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (68) à l'avion British Aerospace Avro immatriculé EI-RJW exploité par City Jet

L'équipage effectue un vol entre Paris Charles de Gaulle et Zürich. A l'arrivée à Zürich vers 16 h 50, l'équipage effectue une remise des gaz au cours de l'approche finale à cause des mauvaises conditions météorologiques. Compte tenu de l'évolution prévue de celles-ci et de l'absence d'heure estimée pour une nouvelle approche, l'équipage décide de se dérouter vers l'aérodrome de décollage Bâle-Mulhouse, sans effectuer d'attente à Zürich. La quantité de carburant restante est d'environ 2 170 kg, ce qui correspond environ à 75 minutes en régime de croisière.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 20 Août 2012

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'incident est dû à la communication tardive de l'équipage au contrôleur aérien de sa situation de bas niveau de carburant et de sa situation d'urgence. Ceci a induit un manque de conscience de la part du contrôleur de la situation d'urgence. Les éléments suivants ont contribué à l'événement : - l'absence d'une procédure adaptée « Carburant Minimal » ; - les communications en français ne permettant pas à l'équipage anglophone de comprendre immédiatement qu'un autre avion allait décoller avant lui. Notion de « minimum fuel » La notion de « Carburant minimal » (ou « minimum fuel »), définie par l'OACI permet à un équipage de décrire au service du contrôle une situation potentiellement critique lors d'un déroutement tout en évitant de déclarer une situation d'urgence ou de détresse. Cette notion de « minimum fuel » n'est pas définie dans la réglementation européenne. Dans son rapport relatif à l'incident grave survenu le 28 août 1999 à Paris Charles de Gaulle (95) au Boeing 737-528 immatriculé F-GJNF exploité par Air France, le BEA avait déjà recommandé à la DGAC de définir l'annonce « Minimum fuel ». En réponse à cette recommandation la DGAC avait considéré : « L'annonce « minimum fuel » est source de confusion. Cette annonce n'entraîne pas d'action du contrôleur, l'équipage doit donc se déclarer en situation d'urgence dès lors que la quantité de carburant prévue à l'atterrissage est inférieure à la réserve finale ». Au regard de cet événement, le BEA recommande que :

- la DGAC et l'AESA mettent en oeuvre l'annonce « minimum fuel » déjà prévue par l'OACI, ainsi que des procédures associées.
[Recommandation FRAN-8209-2012-026]

Réponse de la DGAC

Aujourd'hui, la notion de "carburant minimal" ou "minimum fuel" est mentionnée dans le document 4444 de l'OACI. L'amendement N°4 de ce document 4444, applicable le 15 novembre 2012, précise cette notion : il est indiqué notamment que « quand un pilote signale une situation de carburant minimal, le contrôleur l'informerá dès que possible de tout délai prévu ou lui indiquera qu'il n'y a pas de délai prévu. » (15.5.4.1).

La DGAC a intégré cette notion dans la réglementation française, à l'occasion de la dernière mise à jour du RCA3 (arrêté du 6 juillet 1992 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale) par l'arrêté du 8 novembre 2012. Dans ce texte, les procédures du contrôleur sont clarifiées pour répondre à une annonce "minimum fuel". La parution de la mise à jour du RCA3 a été accompagnée de la publication d'une AIC mettant en exergue le changement de phraséologie associé. Cette AIC permet de sensibiliser les exploitants d'aéronefs sur ce changement. Elle est accessible à l'adresse suivante :

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier%5Ccaicfrancea%5CAIC_A_2012_26_FR.pdf

Le suivi de cette recommandation par la DGAC est clos.

Degré d'avancement (08 Novembre 2012)

 100%