

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 12 novembre 2001 à New York à l'A300-605R immatriculé N14053

Extrait du rapport final du NTSB sur l'accident : On November 12, 2001, about 0916:15 eastern standard time, American Airlines flight 587, an Airbus Industrie A300-605R, N14053, crashed into a residential area of Belle Harbor, New York, shortly after takeoff from John F. Kennedy International Airport, Jamaica, New York. Flight 587 was a regularly scheduled passenger flight to Las Americas International Airport, Santo Domingo, Dominican Republic, with 2 flight crewmembers, 7 flight attendants, and 251 passengers aboard the airplane. The airplane's vertical stabilizer and rudder separated in flight and were found in Jamaica Bay, about 1 mile north of the main wreckage site. The airplane's engines subsequently separated in flight and were found several blocks north and east of the main wreckage site. All 260 people aboard the airplane and 5 people on the ground were killed, and the airplane was destroyed by impact forces and a postcrash fire. Flight 587 was operating under the provisions of 14 Code of Federal Regulations Part 121 on an instrument flight rules flight plan. Visual meteorological conditions prevailed at the time of the accident.

Lettre du BEA 1784/BEA DU 08 février 2002

Rapport technique du NTSB

Réception par la DGAC : 08 Février 2002

Recommandation 01

NTSB (extrait)

Il s'agit des recommandations issues de l'étude préliminaire concernant l'accident survenu le 12 novembre 2001 à New York à l'A300-605R immatriculé N14053 et adressées à la DGAC par le BEA. Deux ans plus tard, le 26 octobre 2004, le rapport final ainsi que les recommandations de sécurité associées ont été publiés par le NTSB. L'une de ces recommandations est adressée directement à la DGAC. Le suivi de cette recommandation est publié dans la partie concernant l'année 2004.

Que la DGAC demande aux constructeurs et exploitants d'avions de transport de définir et de mettre en oeuvre un programme de formation des pilotes qui explique : 1) les exigences de certification relatives à la résistance structurelle pour la gouverne de direction et la dérive sur les avions de transport, 2) qu'un braquage complet ou pratiquement complet de la gouverne direction, suivi d'un braquage complet, ou pratiquement complet dans le sens opposé, ou certaines combinaisons de dérapage de l'avion et de positions de la gouverne de direction peuvent provoquer des efforts potentiellement dangereux sur la dérive, même à des vitesses inférieures à la vitesse de manoeuvre, 3) que sur certains avions, lorsque la vitesse augmente, le débattement maximal autorisé de la gouverne de direction peut être obtenu avec des actions sur les palonniers d'intensité et d'amplitude relativement faible.

Réponse de la DGAC

Les actions réalisées par la DGAC sont les suivantes :

- En ce qui concerne la formation initiale, deux instructions ont été émises en février 2003. La première demande aux organismes de formation d'introduire un cours destiné aux pilotes en 1ère QT et en QT additionnelle basé sur les documents fournis par le bureau formation écoles (traduction des Upset Recovery en français et CD-ROM). Ce document, conçu par les principaux constructeurs aéronautiques avec la coopération de la communauté aéronautique internationale (exploitants, autorités), propose des principes de formation. La seconde demande aux organismes de formation délivrant des qualifications de type

multipilote de développer un cours prévenant les pilotes des conditions de dimensionnement et d'utilisation de la gouverne de direction sur les avions lourds.

- En ce qui concerne les entraînements et contrôles périodiques, une consigne opérationnelle a été émise sur la base de l'instruction précédente le 15 avril 2005 à l'attention des compagnies aériennes afin qu'elles prévoient des dispositions adéquates dans les programmes périodiques de rafraîchissement pour les pilotes. L'attention des DAC, en charge du contrôle des exploitants, a été ensuite attirée sur le contrôle nécessaire de l'application de cette consigne opérationnelle.

- Quant aux actions menées auprès des constructeurs Airbus, ATR et Dassault, celles-ci ont abouti à des révisions du manuel de vol de chaque type d'avion faisant apparaître un avertissement afin d'éviter des mouvements opposés de la gouverne de direction. De plus Airbus a émis des FCOM bulletins sur le sujet pour chaque type d'avion.

Les actions réalisées permettent de clore ces trois recommandations.

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)



Recommandation 02

NTSB (extrait)

Il s'agit des recommandations issues de l'étude préliminaire concernant l'accident survenu le 12 novembre 2001 à New York à l'A300-605R immatriculé N14053 et adressées à la DGAC par le BEA. Deux ans plus tard, le 26 octobre 2004, le rapport final ainsi que les recommandations de sécurité associées ont été publiés par le NTSB. L'une de ces recommandations est adressée directement à la DGAC. Le suivi de cette recommandation est publié dans la partie concernant l'année 2004.

Que la DGAC s'assure que les manuels des constructeurs et des exploitants soient revus de façon à refléter et souligner ces informations. Que la DGAC s'assure que cette formation ne compromet pas l'essence ou l'efficacité des formations existantes relatives à l'utilisation appropriée des palonniers dans les conditions telles que la panne moteur immédiatement après le décollage ou des décollages et atterrissages par fort vent de travers ou rafales.

Réponse de la DGAC

Les actions réalisées par la DGAC sont les suivantes :

- En ce qui concerne la formation initiale, deux instructions ont été émises en février 2003. La première demande aux organismes de formation d'introduire un cours destiné aux pilotes en 1ère QT et en QT additionnelle basé sur les documents fournis par le bureau formation écoles (traduction des Upset Recovery en français et CD-ROM). Ce document, conçu par les principaux constructeurs aéronautiques avec la coopération de la communauté aéronautique internationale (exploitants, autorités), propose des principes de formation. La seconde demande aux organismes de formation délivrant des qualifications de type multipilote de développer un cours prévenant les pilotes des conditions de dimensionnement et d'utilisation de la gouverne de direction sur les avions lourds.

- En ce qui concerne les entraînements et contrôles périodiques, une consigne opérationnelle a été émise sur la base de l'instruction précédente le 15 avril 2005 à l'attention des compagnies aériennes afin qu'elles prévoient des dispositions adéquates dans les programmes périodiques de rafraîchissement pour les pilotes. L'attention des DAC, en charge du contrôle des exploitants, a été ensuite attirée sur le contrôle nécessaire de l'application de cette consigne opérationnelle.

- Quant aux actions menées auprès des constructeurs Airbus, ATR et Dassault, celles-ci ont abouti à des révisions du manuel de vol de chaque type d'avion faisant apparaître un avertissement afin d'éviter des mouvements opposés de la gouverne de direction. De plus Airbus a émis des FCOM bulletins sur le sujet pour chaque type d'avion.

Les actions réalisées permettent de clore ces trois recommandations.

Degré d'avancement (04 Décembre 2007)



Recommandation 03

NTSB (extrait)

Que la DGAC vérifie l'ensemble des consignes et de la formation, existantes ou à venir, dispensées aux pilotes des avions de transport et qui concernent les manoeuvres spécifiques visant à faire face aux situations inusuelles ou d'urgence, et si nécessaire, demande des modifications qui garantissent que les équipages n'ont pas reçu de formations à l'utilisation des palonniers susceptibles de générer des combinaisons dangereuses de dérapage et de position de gouverne ou autres paramètres de vol.

Réponse de la DGAC

Les actions réalisées par la DGAC sont les suivantes :

- En ce qui concerne la formation initiale, deux instructions ont été émises en février 2003. La première demande aux organismes de formation d'introduire un cours destiné aux pilotes en 1^{ère} QT et en QT additionnelle basé sur les documents fournis par le bureau formation écoles (traduction des Upset Recovery en français et CD-ROM). Ce document, conçu par les principaux constructeurs aéronautiques avec la coopération de la communauté aéronautique internationale (exploitants, autorités), propose des principes de formation. La seconde demande aux organismes de formation délivrant des qualifications de type multipilote de développer un cours prévenant les pilotes des conditions de dimensionnement et d'utilisation de la gouverne de direction sur les avions lourds.
- En ce qui concerne les entraînements et contrôles périodiques, une consigne opérationnelle a été émise sur la base de l'instruction précédente le 15 avril 2005 à l'attention des compagnies aériennes afin qu'elles prévoient des dispositions adéquates dans les programmes périodiques de rafraîchissement pour les pilotes. L'attention des DAC, en charge du contrôle des exploitants, a été ensuite attirée sur le contrôle nécessaire de l'application de cette consigne opérationnelle.
- Quant aux actions menées auprès des constructeurs Airbus, ATR et Dassault, celles-ci ont abouti à des révisions du manuel de vol de chaque type d'avion faisant apparaître un avertissement afin d'éviter des mouvements opposés de la gouverne de direction. De plus Airbus a émis des FCOM bulletins sur le sujet pour chaque type d'avion.

Les actions réalisées permettent de clore ces trois recommandations.

Degré d'avancement (19 Mars 2007)

