

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 24 décembre 2000 sur l'aérodrome de Tahiti Faaa au DC10-10 immatriculé N132AA exploité par Hawaiian Airlines

A l'atterrissage en piste 04, sous un orage, l'avion touche à environ mi-piste. Il sort dans l'axe et s'immobilise en appui sur les moteurs, le nez dans le lagon.

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 25 Novembre 2004

Recommandation 01

BEA (extrait)

La réalisation d'une approche par des conditions météorologiques de type orage tropical localisées sur l'aérodrome ne garantit ni l'atterrissage ni la remise de gaz. Or, une fois prise la décision de réaliser l'approche, il est difficile pour un équipage de la reconsidérer, dans ce cas en fonction d'une dégradation de la situation météorologique, s'il n'a pas prévu de le faire quand il a élaboré sa stratégie d'atterrissage lors du briefing arrivée. En conséquence le BEA recommande que :

les exploitants s'assurent que les équipages sont sensibilisés à l'importance de prévoir explicitement lors du briefing arrivée les circonstances qui amèneraient une modification de la stratégie d'approche, lorsque la situation météorologique le justifie.

Réponse de la DGAC

Dans un premier temps, la DGAC a formellement demandé en 2006 aux exploitants d'incorporer cet item dans leur prochaine version de programme ECP (Entraînement et Contrôle Périodique).

Dans un second temps et pour pérenniser la réponse à cette recommandation, la DGAC a créé un groupe de travail sur le thème "Approches et atterrissages en conditions météorologiques adverses". Le groupe, composé d'experts internes DGAC mais aussi d'exploitants d'aéronefs, a conclu ses travaux et publié un rapport mi 2009.

Pour clôturer cette recommandation et reprendre les conclusions du groupe de travail, DSAC/NO a rédigé un guide des bonnes pratiques sur "les approches et atterrissages en conditions météorologiques adverses" destiné aux exploitants.

La problématique de l'assistance aux équipages dans la rencontre de conditions météo dégradées a été également le thème central du symposium DSAC de 2010. Le guide a été publié dans le cadre de ce symposium et sa diffusion large, notamment auprès des Officiers de Sécurité des Vols, est programmée comme action concrète suite au symposium.

Degré d'avancement (25 Novembre 2010)



Recommandation 02

BEA (extrait)

Les seules informations disponibles concernant les caractéristiques de la piste de l'aérodrome de Tahiti Faaa sont qualitatives, ce qui est insuffisant pour apprécier de manière précise l'influence de ce facteur sur le freinage des avions. En conséquence le BEA recommande que :

La DGAC mesure les caractéristiques d'adhérence de la piste de l'aérodrome de Tahiti Faaa.

Réponse de la DGAC

La DGAC a lancé début 2006 des travaux de décapage du ressuage des extrémités de la piste.

En ce qui concerne le traitement de la partie centrale, le service technique de l'Aviation civile (STAC) a effectué une mission d'expertise début décembre 2006 portant sur le contrôle des caractéristiques de frottements intrinsèques de la piste 04/22 de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a.

Les conclusions indiquent que la piste présentait alors une section de 200 mètres avec un niveau d'adhérence très proche mais en deçà du niveau minimal admissible. Cet état de fait a été notifié à Sétill Aéroports, gestionnaire de l'aéroport de Tahiti Faa'a, qui a réalisé des travaux de traitement de l'état de surface.

Degré d'avancement (17 Mars 2010)



Recommandation 03

BEA (extrait)

L'absence de balisage lumineux axial a pu contribuer à accroître les difficultés de l'équipage pour se positionner latéralement et par rapport à l'extrémité de piste. En conséquence le BEA recommande :
La DGAC étudie l'opportunité d'équiper l'ensemble des aérodromes du territoire français accueillant du transport public d'un balisage lumineux axial.

Réponse de la DGAC

Les règles internationales sur ce thème sont définies par l'OACI dans l'annexe 14 intitulée «Aérodromes».

La réglementation française en conformité avec l'annexe 14:

- n'exige pas que les pistes avec approche de précision de catégorie I soient systématiquement équipées de feux lumineux d'axe de piste ;
- exige l'installation de feux d'axe de piste pour les approches de précision de catégorie II ou III (ainsi que pour les décollages par faible visibilité) afin de renforcer le guidage sur l'axe, car les minima opérationnels de Hauteurs de Décision (Decision Height, DH) de 100ft ou 50ft permettent au pilote d'acquiescer les références visuelles associées à la piste seulement à partir d'une distance de 300m en amont du seuil, ou au niveau du seuil.

Par ailleurs, les feux d'extrémité de piste qui équipent toutes les pistes d'aérodromes (excepté si elles ne sont utilisées qu'à vue de jour) sont rouges et les feux de bord de piste blancs. En outre, la réglementation française, comme l'annexe 14 de l'OACI, prévoit la possibilité d'utiliser des feux jaunes de bord de piste pour baliser les 600 derniers mètres de la piste et signaler ainsi davantage la proximité de la fin de piste. Il est à noter que les feux jaunes ont une intensité lumineuse égale à 40% de l'intensité lumineuse qu'ils auraient en blanc.

Dans cet accident, de nombreux facteurs ont pu intervenir tels que

- l'état de fonctionnement du balisage de la piste ;
- le niveau de brillance du balisage lumineux de la piste,
- la configuration du balisage de l'extrémité de piste (feux disposés de part et d'autre de l'axe du fait d'un seuil décalé dans l'autres sens) ;
- la possibilité de dégradation subite de la visibilité sous l'effet des fortes pluies.

L'efficacité d'un tel investissement sur l'ensemble des aéroports français accueillant du transport public, allant de plus au-delà de la réglementation internationale, n'est donc pas démontrée, alors même que dans le cas particulier de Tahiti-Faaa, des améliorations sensibles peuvent être apportées dans le cadre des pratiques internationales recommandées.

Ainsi, la DGAC a décidé d'améliorer les repères visuels de nuit sur l'aérodrome de Tahiti Faa'a afin que le pilote situe mieux la position de l'aéronef par rapport à l'extrémité de piste. Ainsi, des feux de bord de piste

de couleur jaunes ont été installés en août 2005, sur les 600 derniers mètres de la piste, pour évaluation par les pilotes conformément à la réglementation citée ci-dessus.

Degré d'avancement (15 Mars 2007)



Recommandation 04

BEA (extrait)

La documentation réglementaire sur les aérodromes français est publiée par le Service de l'Information Aéronautique (carte IAC et AIP). La mise à jour de cette documentation peut faire l'objet d'un NOTAM. De leur côté, les équipages utilisent fréquemment la documentation Jeppessen et une information erronée dans celle-ci peut avoir des conséquences en matière de sécurité. En conséquence le BEA recommande :
Les exploitants s'assurent systématiquement de la conformité de la documentation utilisée par les équipages avec la documentation nationale réglementaire.

Réponse de la DGAC

Cette recommandation n'est pas adressée à la DGAC mais aux exploitants.
Sur le plan réglementaire, la conformité de la documentation utilisée par les équipages avec la documentation nationale réglementaire est requise au travers des paragraphes OPS1.135 et MIN.1.230 de l'arrêté du 12 mai 1997, transposition en réglementation française du JAR OPS 1.
L'utilisation de la documentation aéronautique, que ce soit celle du SIA ou celle de Jeppesen, doit être complétée par la prise en compte des NOTAM
La DGAC, quant à elle, vérifie systématiquement, lors des inspections réalisées dans le cadre de la surveillance des compagnies, que les exploitants prennent en compte les NOTAM.

Degré d'avancement (15 Mars 2007)



Recommandation 05

BEA (extrait)

L'exploitation de l'enregistreur de paramètres a été compliquée et aurait pu être compromise par l'absence de documents de conversion. Hawaiian Airlines n'était pas en possession de ces documents et ceux obtenus d'American Airlines, propriétaire de l'avion, comportaient des erreurs. En France, les exploitants sont tenus de déposer ces documents auprès de l'autorité de tutelle pour tous les avions figurant en liste de flotte. En conséquence le BEA recommande que :
La FAA s'assure que les exploitants américains disposent bien des tables de conversion à jour des paramètres enregistrés à bord des avions utilisés pour du transport public.

Réponse de la DGAC

Cette recommandation est adressée à la FAA pour une action vers les exploitants américains. La réponse à cette recommandation n'est donc pas de la compétence de la DGAC. Aucune action n'est envisagée envers la FAA.
En revanche, la DGAC traite les recommandations issues de l'étude sur les enregistreurs de vol réalisée par le BEA et publiée en 2005.

Degré d'avancement (15 Mars 2007)

