

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 27 novembre 2008 au large de Canet-Plage (66) à l'Airbus A320-232 immatriculé D-AXLA exploité par XL Airways Germany

Le vol au départ de l'aérodrome de Perpignan – Rivesaltes est effectué dans le cadre de la fin du contrat de location, avant restitution du D-AXLA à son propriétaire. Le programme de vérifications prévu ne pouvant être effectué en circulation aérienne générale, le vol est écourté. Après environ une heure de vol, l'avion est de retour dans l'espace aérien de l'aérodrome de départ et l'équipage est autorisé à réaliser une procédure ILS pour la piste 33 suivie d'une remise de gaz et d'un départ vers Francfort/Main (Allemagne). Peu après le survol du point d'approche initiale, au cours d'une phase de vol à basse vitesse, l'équipage perd le contrôle de l'avion qui s'écrase en mer.

Rapport d'étape du BEA

Réception par la DGAC : 02 Mars 2009

Recommandation 01

BEA (extrait)

Le vol effectué était destiné à vérifier l'état d'un avion en service, en fin de location. Ce type de vols, bien que non exceptionnel dans le transport aérien mondial, ne figure pas dans la liste des vols non commerciaux énumérés dans l'EU-OPS (1.1045), en notant que cette liste ne comporte aucune précision ou définition pour les vols cités. A ce jour, le BEA n'a pu identifier aucun texte à portée communautaire ou extracommunautaire fixant un cadre pour les vols non commerciaux, et a fortiori pour les vols « d'acceptance ». De plus, aucun document ne précise les contraintes s'imposant à ces vols ou les compétences requises des pilotes. De ce fait, les exploitants sont amenés à définir eux-mêmes le programme et les conditions d'exécution de ces vols dans leur manuel d'exploitation, sans nécessairement avoir évalué les risques particuliers que ces vols peuvent présenter. Il semble que la plupart des exploitants assimilent les vols « d'acceptance » aux vols de contrôle effectués après certaines opérations d'entretien. Dans le cadre de leur contrat, Air New Zealand et XL Airways Germany avaient convenu d'un programme de vérifications en vol basé sur un programme d'Airbus utilisé pour les vols en vue de la livraison d'un avion neuf à un client. Ces vols sont réalisés par des pilotes et des ingénieurs de réception d'Airbus. Les premières constatations de l'enquête ont fait apparaître une grande diversité dans la description que font les exploitants des vols non commerciaux, dans le cadre qu'ils fixent pour la préparation ou pour l'exécution de ces vols ou dans la sélection et l'entraînement des pilotes. Cette diversité et l'absence quasi totale d'indications ou de normes sur les vols non commerciaux peuvent conduire aussi bien à improviser plus ou moins dans l'exécution d'essais ou de vérifications qu'à effectuer de tels essais ou vérifications dans des parties d'espace aérien inadaptées et/ou au cours de phases de vol à charge de travail élevée. C'est pourquoi le BEA recommande : - que l'AESA explicite dans l'EU-OPS les différents types de vols non commerciaux qu'un exploitant communautaire est autorisé à effectuer, - que l'AESA impose que les vols non commerciaux fassent l'objet d'une description précise dans les éléments approuvés du manuel d'exploitation, description qui détermine notamment leur préparation, leur programme et leur cadre d'exécution ainsi que la qualification et l'entraînement des équipages, et - qu'à titre transitoire, l'AESA impose que ces vols soient subordonnés à une autorisation ou à une déclaration de l'exploitant au cas par cas.

Réponse de la DGAC

Ce rapport contient une recommandation adressée à l'AESA visant à clarifier les exigences concernant les vols non commerciaux réalisés par des exploitants de transport public. La DGAC soutient cette recommandation.

En ce qui concerne le premier point de la recommandation, l'AESA a prévu une tâche réglementaire pour y répondre, comme mentionné dans son suivi annuel des recommandations paru en juin 2011 : *Rulemaking Tasks OPS.075 (a) "Operator's description of non-revenue flights (Implementing Rules)" and OPS.075 (b) "Operator's description of non-revenue flights (CS/AMC/GM)" are identified in the Rulemaking programme inventory as published in the EASA website, and will address the issue.* La DGAC note que l'AESA a formellement pris en compte ce point et n'envisage pas d'action complémentaire.

Par ailleurs, les deux derniers points de la recommandation sont traités dans le paragraphe ORO.AOC.125 présenté au vote du comité AESA :

ORO.AOC.125 Non-commercial operations of aircraft listed in the operations specifications by the holder of an AOC

The holder of an AOC may conduct non-commercial operations with an aircraft otherwise used for commercial operations that is listed in the operations specifications of its AOC, without being required to submit a declaration in accordance with this Part, provided that the operator:

(a) describes such operations in detail in the operations manual, including:

(1) identification of the applicable requirements;

(2) a clear identification of any differences between operating procedures used when conducting commercial and non-commercial operations; and

(3) a means of ensuring that all personnel involved in the operation are fully familiar with the associated procedures;

(b) submits the identified differences between the operating procedures referred to in (a)(2) to the competent authority for prior approval;

Le suivi de la recommandation par la DGAC est clos.

Degré d'avancement (05 Juillet 2011)

