



Suites données aux recommandations de sécurité



Edité le : lundi 23 mai 2016

Accident survenu le 29 mars 2013 sur l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (69) à l'Airbus A321 immatriculé SX-BHS exploité par Hermes Airlines affrété par Air Méditerranée

Résumé:

L'équipage effectue une approche ILS de catégorie 1 (CAT I) en piste 36R sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry. Les conditions météorologiques sont telles que les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) prévalent.

Lors du passage de la hauteur de stabilisation à 1 000 ft, la vitesse de l'avion est supérieure de 57 kt à la vitesse d'approche. A 140 ft, une augmentation inappropriée de la poussée par l'auto poussée maintient l'avion à une vitesse élevée.

L'arrondi est long et l'avion touche la piste 1 600 mètres après le seuil 36R. L'avion sort longitudinalement de piste et s'immobilise environ 300 mètres au-delà du seuil opposé.

Lien vers le rapport : <https://www.bea.aero/docspa/2013/sx-s130329/pdf/sx-s130329.pdf>

Recommandation B2015/02 FRAN-2015-020

Diffusion des messages ATIS à l'aide du Data-Link

L'une des recommandations du plan européen traite de l'implémentation du D-ATIS. La réception et l'impression de l'ATIS à l'aide du Data-Link permettent à un équipage d'éviter les mauvaises interprétations et les omissions d'informations importantes notamment lors des phases de vol critiques nécessitant une charge de travail importante. Un D-ATIS aurait probablement permis à l'équipage du SX-BHS de prendre conscience de la présence d'un vent arrière important.

En conséquence le BEA recommande que, conformément aux recommandations du plan européen EAPPRE :

- DGAC accorde une priorité importante au déploiement du D-ATIS sur les aérodromes accueillant un trafic important en transport aérien commercial.

Réponse

La mise en œuvre du D-ATIS présente effectivement de nombreux avantages, tant pour les services de contrôle, par une transmission plus efficace des données météorologiques grâce à une transmission automatisée, que pour les équipages qui peuvent bénéficier d'une information transmise par liaison de données directement disponible à bord. Cet équipement permet ainsi d'éviter en particulier les problèmes liés à la qualité de réception de l'information par fréquence vocale et les risques d'erreur de retranscription ou d'omission de données, sous réserve toutefois également d'un équipement de réception à bord.

La DSNA, consciente de l'intérêt de déployer des équipements de transmission d'information ATIS par liaison de données sur les plateformes dont elle assure le service de contrôle, l'a intégré dans les exigences du cahier des charges du programme de modernisation des équipements de contrôle des Approches et Tours (programme SYSAT) dont le déploiement est prévu entre 2017 et 2022. Le planning et le périmètre du déploiement effectif seront définis au second semestre 2017 et une attention sera évidemment donnée pour en doter en priorité les grandes approches.

A noter que ce type d'équipement était déjà installé sur les aéroports de Paris Charles de Gaulle, Paris Orly et Pau avant la date de l'accident, et a été récemment mis en place sur l'aéroport de Nice, sur lequel des difficultés particulières étaient rencontrées dans la réception de la fréquence ATIS vocale pour les vols à l'arrivée. L'installation de ce système a également eu lieu sur l'aéroport du Bourget en 2016. Les équipements suivants se feront dans le cadre du programme SYSAT.

Avancement 100%

Date de mise à jour 22/05/2016

Recommandation B2015/02 FRAN-2015-022

Assistance à l'équipage

Après la sortie de piste du SX-BHS, il apparaît que seule l'intervention du contrôleur a permis à l'équipage de le sortir de son état de stupeur et lui a permis d'initier les premières actions afin de sécuriser l'aéronef notamment en éteignant les moteurs.

En conséquence le BEA recommande que :

- La DGAC étudie les modalités de l'intervention d'une tierce personne (contrôleur, agent SSLIA) afin de rappeler aux équipages qu'ils doivent sécuriser l'avion, après une sortie de piste.

Réponse

Dès la survenue d'un accident, il est attendu que l'équipage applique, sans tarder, les premières actions de la procédure d'évacuation d'urgence, afin de sécuriser l'avion et permettre l'accès des secours. Il incombe ensuite aux personnels du SSLIA, qui dans le cadre de leur mission sont amenés à intervenir auprès des aéronefs accidentés, d'exécuter, si nécessaire, les gestes pour demander à l'équipage de couper les moteurs et sécuriser l'appareil. Les programmes de formations initiale et continue des agents SSLIA, validés par la DGAC, comprennent un rappel sur les gestes à employer pour demander l'extinction des moteurs dans le cas où l'équipage ne l'exécute pas de sa propre initiative. Les modalités d'intervention des agents du SSLIA sont donc définies.

L'étude des modalités d'une intervention du contrôle auprès de l'équipage, dans le cas d'une sortie de piste, fait apparaître différents points :

- cette intervention ne doit pas compromettre la réalisation des missions principales des agents du contrôle aérien,
- cette intervention ne doit pas perturber le travail des acteurs principaux des situations d'urgence, que sont les agents du SSLIA
- l'évaluation de la pertinence d'une intervention exige une proximité immédiate avec le site de l'évènement.

C'est pourquoi, il ne paraît pas opportun d'engager l'ATC à intervenir de sa propre initiative, de manière systématique ni de façon normalisée compte tenu de la diversité des situations d'urgence rencontrées ; cela risquerait en effet de perturber les actions de secours et de détourner de plus le contrôle de son rôle premier de guider les secours et de traiter le trafic aérien encore en compte.

Les services de contrôle aérien répondent toutefois à toute demande d'assistance, qui serait formulée, soit par l'équipage en détresse, soit par les services de secours, avec notamment le relais radio entre l'équipage et les secours engagés.

Le suivi de cette recommandation par la DGAC est clos.

Avancement 100%

Date de mise à jour 12/11/2015