



Suites données aux recommandations de sécurité



Édité le : mercredi 6 mars 2019

Incident grave survenu le 22/07/2013 à l'avion Cessna Citation 525B immatriculé F-HCIC à 10NM au nord-ouest de l'aéroport d'Orly.

Fumées dans le poste de pilotage, descente d'urgence et vol en zone interdite à basse altitude lors d'un vol de mise en place en Transport Public.

Lien vers le rapport : https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/f-ic130722.pdf

Recommandation B2017/01 FRAN-2017-003

La situation de l'incident grave imposait d'atterrir au plus vite sans perdre de temps. Pendant l'apparition de fumée, l'équipage n'était pas en mesure d'atterrir sur un aérodrome sans aide extérieure. L'équipage est revenu au Bourget sans qu'il ne soit certain d'y arriver en sécurité. Il n'est pas prévu dans la fiche réflexe au CRNA Nord que les contrôleurs proposent d'informer les équipages sur les aérodromes les plus proches en situation d'urgence tout en laissant ces derniers prendre la décision de la conduite du vol.

En conséquence, le BEA recommande que :

- la DSNA s'assure que, en cas de déclaration de "MAYDAY", les contrôleurs aériens informent systématiquement les équipages de la localisation des terrains environnants et leur demandent s'ils souhaitent une assistance pour atterrir sur l'un d'eux.

Réponse

En situation d'urgence, le RCA 3 précise au chapitre 3.9.1.1 que "la diversité des circonstances propres à chaque cas d'urgence interdit d'établir dans le détail les procédures à suivre...les organismes du contrôle de la circulation aérienne doivent maintenir entre eux une coordination entière et complète et le personnel doit faire preuve de l'initiative nécessaire pour faire face aux cas d'urgence".

De plus, au chapitre 3.9.1.4 relatif à la descente forcée, il est précisé que : "Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne constate ou est informé qu'un aéronef ex"cute une descente forcée en traversant les niveaux de vol d'autres aéronefs, toutes mesures possibles pour sauvegarder la sécurité des autres aéronefs sont prises immédiatement. Les organismes du contrôle de la circulation aérienne, lorsqu'ils l'estiment nécessaire, diffusent immédiatement un message d'urgence et délivrent à tous les aéronefs intéressés des clairances complémentaires relatives aux procédures additionnelles à suivre pendant et après la descente forcée".

Ces dispositions sont également mentionnées dans le doc 4444 de l'OACI (PANS-ATM) aux chapitres 15.1.1.1 et 15.1.4.1. De plus, au niveau des règlements européens établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (SERA), il est précisé dans la version applicable en octobre 2017 pour les aéronefs en détresse que : "les interventions ultérieures de l'ATC se fondent sur les intentions du pilote, la situation générale du trafic aérien et l'évolution en temps réel de l'urgence." (SERA. 11001).

En l'occurrence, un peu plus d'une minute après avoir annoncé une descente d'urgence à l'ATC, l'équipage, en même temps que sa déclaration en MAYDAY a directement demandé un retour vers son terrain de départ. L'ATC a protégé toute son assistance pour répondre à cette requête en minimisant al charge de travail côté cockpit, en évitant notamment des changements de fréquences et en assurant l'ensemble des coordinations nécessaires avec les secteurs de contrôle traversés et l'adaptation du trafic aérien pour garantir la sécurité des vols environnants.

Outre le caractère ambigu de cette recommandation par rapport aux dispositions réglementaires précédemment citées, sachant que toute situation d'urgence est singulière, le caractère systématique de cette communication en situation de MAYDA paraît excessif et dans certains cas pourrait détourner l'attention de l'équipage d'autres tâches prioritaires pour la conduite du vol. L'ATC en situation d'urgence doit certes porter une assistance à l'équipage; mais que l'ATC communique de sa propre initiative et de manière systématique la localisation des terrains environnants pourrait induire l'équipage à privilégier un déroutement vers un terrain proposé par l'ATC pensant que celui-ci est en mesure de lui fournir une information du terrain accessible le plus approprié, ce qui nécessite notamment une consultation des NOT AM terrains et de s'assurer de l'adéquation entre les performances avion et les distance de piste disponible, alors que l'ATC ne connaît pas les performances avion ni les qualifications équipage et n'a pas forcément de précision sur la nature de l'urgence. Notamment en cas de météo dégradée, avec un même appareil, certains équipages pourront se poser sur un aéroport de dégivrage donné, alors que pour d'autres cela sera impossible vu leur qualification. De plus, sa systématisation risque de détourner l'ATC de sa mission prioritaire visant à gérer dans le même temps la sécurité des autres aéronefs à proximité.

Dans les témoignages des pilotes, il ne semble pas que ceux-ci aient attendu de la part de l'ATC une proposition de déroutement vers d'autres terrains et ils semblaient d'ailleurs bien au fait de leur environnement aéronautique étant à moins de 10 minutes de leur terrain de départ.

Le choix des terrains de dégivrage n'est pas une prérogative de l'ATC mais du pilote, qui doit choisir, en cas de nécessité de déroutement, un terrain accessible le plus adapté (infrastructure et météo compatible avec ses performances) De plus, certains aéronefs disposent au travers de leur FMS de fonctions qui permettent d'identifier l'aéroport le plus proche et offrent ainsi à l'équipage la possibilité de faire le choix le plus adapté selon les capacités, qu'il est seul en mesure d'évaluer.

En revanche, sans que cela soit assuré de manière systématique sur son initiative, il est tout à fait opportun que l'ATC, en cas de demande de l'équipage, soit en mesure de fournir des informations sur la localisation des terrains environnants et cela fait partie de sa mission d'assistance en situation d'urgence. A cette fin, et pour aller dans le sens de la recommandation du BEA, la DSNA va demander à l'ensemble de ces organismes de vérifier les fiches réflexes en situation de MAYDAY et de les amender si nécessaire afin d'inclure la nécessité de se tenir prêt en cas de demande du pilote à indiquer la localisation des terrains environnants, et si possible et jugé utile en fonction de la situation, de prendre l'initiative de communiquer ce type d'information tout en rappelant que le choix appartient à l'équipage.

Le BEA a émis un avis adéquat suite à cette réponse.

Compte tenu de ces éléments le suivi de cette recommandation est clos par la DGAC.

Avancement 100%
Mise à jour 06/03/2019