

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident grave survenu à l'Airbus A320 immatriculé F-GRXC sur l'aéroport Mohammed V et exploité par Air France

Un Airbus A320 immatriculé F-GRXC assurant le vol d'Air France AFR1896 de Paris Charles de Gaulle (France) à Casablanca (Maroc), avait été autorisé, à la demande du pilote, d'effectuer une approche visuelle et d'atterrir sur la piste 35L. Pour des raisons inconnues, le pilote avait atterri sur la piste 35R au lieu de 35L. Une catastrophe a été évitée de justesse puisqu'il n'y avait pas de trafic sur la piste 35R et l'atterrissage s'est effectué en toute sécurité. Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) d'Accidents d'Aviation Civile a rendu public aujourd'hui son rapport où il a classé l'événement survenu à l'avion du vol Air France AFR1896 comme incident grave. L'investigation a pour seul objectif la prévention de futurs incidents ou accidents et ne vise nullement la détermination des fautes ou des responsabilités. Le rapport fait remarquer que depuis la mise en service d'une deuxième piste parallèle à celle déjà existante au niveau de l'aéroport de Casablanca Mohamed V, plusieurs confusions lors des atterrissages a été enregistré, soit entre les deux pistes elles-mêmes, soit entre l'une des piste et le taxiway:

Rapport technique Aviation civile Marocaine/BEA

Réception par la DGAC : 29 Août 2012

Recommandation 01

Aviation Civile Maroc (extrait)

A l'issue de l'analyse de cet événement et compte tenu des faits établis, l'équipe d'enquête technique recommande ce qui suit :

La DGAC française devrait s'assurer de la sensibilisation des équipages de conduite des exploitants français, sur les types d'incidents en exploitation nécessitant l'application des procédures y afférentes, notamment celles concernant la préservation des données des enregistreurs de vols.

Réponse de la DGAC

La notification tardive de cet incident, qui n'a pas permis la préservation des enregistreurs, provient du fait que ni l'équipage, ni la compagnie, à laquelle cet événement a été rapporté sans délai, ni des tiers, ne l'ont assimilé dans l'immédiat à une perte de contrôle. Son niveau de gravité n'a réellement été déterminé que lors du dépouillement des données d'analyse des vols. La perte des enregistrements n'est donc pas la conséquence de l'absence de procédures - qui sont déjà incluses dans le manuel d'exploitation d'Air France en application des paragraphes EU-OPS 1.037, 1.085, 1.160 et 1.420 - mais plutôt celle d'une évaluation erronée de la situation.

La DSAC a cependant complété ses procédures de surveillance pour s'assurer que les exploitants disposent d'une procédure de saisie de l'organisme d'enquête et de préservation des enregistreurs de vol. Dans ce cadre, la question de la réalisation d'un vol retour sans enregistreur en fonctionnement en cas de décision de préservation a été traitée.

La visite de standardisation OPS de l'Agence auprès de la DSAC réalisée en 2013 a mis en évidence une contradiction formelle entre les exigences du règlement 996/2010 relatif aux enquêtes de sécurité, qui réserve la préservation des enregistreurs exclusivement aux organismes d'enquête officiels, et l'OPS 1.160, qui autorise leur exploitation par la compagnie aérienne sous certaines conditions. L'agence a admis la pertinence des dispositions du paragraphe OPS 1.160.

Degré d'avancement (22 Octobre 2014)



Recommandation 02

Aviation Civile Maroc (extrait)

A l'issue de l'analyse de cet événement et compte tenu des faits établis, l'équipe d'enquête technique recommande ce qui suit :

La DGAC française devrait s'assurer de la sensibilisation des équipages de conduite des exploitants français, desservant l'aéroport de Casablanca Mohammed V, sur les spécificités de cet aéroport, notamment en ce qui concerne la confusion des pistes entre elles et les pistes et le taxiway.

Réponse de la DGAC

La DGAC s'est assurée de la sensibilisation des équipages en diffusant l'Info sécurité 2013/02. Cette info sécurité attire l'attention sur le risque de confusion en approche entre une piste et un taxiway ou entre deux pistes. Elle rappelle le besoin d'une identification positive de la piste avant l'atterrissage. Elle cite notamment cet incident et l'aéroport de Casablanca Mohammed V comme exemple.

Degré d'avancement (05 Juillet 2013)

