

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident survenu le 4 juillet 2005 à Paris Charles de Gaulle (95) au Lockheed 1011-385-3 immatriculé A6-BSM affrété par Olympic Airlines exploité par Star Jet

Après un embarquement difficile, l'avion, exploité par Star Jet et affrété en location avec équipage par Olympic Airlines, décolle avec du retard. Peu après la rentrée du train, l'équipage entend une série de bruits sourds et observe une augmentation de TGT sur le moteur numéro 3. Il applique la procédure FEU OU GRAVE DOMMAGE MOTEUR, effectue un circuit d'aérodrome et atterrit. L'enquête a montré que le moteur avait subi un important pompage entretenu. Ce pompage est dû à la combinaison de l'usure des aubes du compresseur, de dommages consécutifs au passage d'un objet au travers des étages compresseur intermédiaire et haute pression et aux contraintes particulières rencontrées dans cette phase du décollage. L'enquête a également montré que l'ensemble de l'avion était en mauvais état et que l'absence de cadre documentaire ne permettait pas à l'exploitant un suivi approprié des opérations d'entretien. D'une manière générale, l'enquête a fait apparaître de nombreuses défaillances dans l'exploitation mise en place par Star Jet. Les Contrôles de sécurité établis à divers niveaux n'ont pas permis de corriger ces défaillances. Ils n'ont pas non plus permis d'empêcher l'exploitation de l'avion en Europe.

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 17 Mars 2009

Recommandation 01

BEA (extrait)

Le PNC de Star Jet, confronté à des difficultés d'expression, que ce soit en anglais, français ou grec, n'a pas été en mesure de rassurer les passagers. Le niveau en langue anglaise de l'équipage de conduite n'était pas bon non plus, mais les évolutions de l'Annexe 1 ont depuis subordonné la validité des licences des équipages de conduite à la démonstration d'un niveau 4 en langue anglaise relativement aux échanges avec le contrôle. Cette Annexe n'a pas prévu de disposition relative à l'équipage de cabine. De son côté, l'EU-OPS exige que l'équipage dans son ensemble puisse communiquer dans une « langue commune », mais il ne fait pas mention des échanges avec les passagers. En conséquence, le BEA recommande que : l'AESA impose au personnel de cabine des compétences minimales en langue anglaise, ainsi que dans l'une au moins des langues du pays d'origine ou de destination.

Réponse de la DGAC

Ce rapport contient une recommandation adressée à l'AESA relative à la compétence linguistique des membres d'équipage de cabine. La DGAC soutient partiellement cette recommandation. En effet, il semble pertinent de réfléchir à la nécessité d'exiger des compétences minimales en langue anglaise pour les membres d'équipage de cabine. A cet égard, la DGAC a attiré l'attention de l'AESA sur cette recommandation dans le cadre des commentaires formulés sur la NPA 2009-02E (notamment en ce qui concerne le paragraphe AMC CC.TRA. 120 4.6 méthodes de motivation des passagers). En revanche, il ne semble pas opportun de lier des considérations tenant au pays de départ, ou à celui d'arrivée, pour déterminer la langue dans laquelle les membres d'équipage de cabine communiquent avec les passagers. En effet la stratégie de « hub » communément mise en place dans le secteur aérien et plus

généralement la mondialisation du transport aérien conduisent à ce qu'un nombre important de passagers ne soit originaire ni du pays d'origine ni du pays de destination du vol. Il nous paraît plus pertinent d'insister sur la formation à l'utilisation d'ordres gestuels simples compréhensibles par une majorité de passagers. Enfin on peut noter que des compagnies aériennes ont déjà pris en compte cette préoccupation en recrutant des membres d'équipage de cabine parlant la langue du pays de destination du vol ou en complétant l'équipage de cabine par des interprètes (possibilité qui leur est offerte dans la sous-partie « O » de l'EU-OPS).

La DSAC n'envisage pas d'action complémentaire au sujet de cette recommandation.

Degré d'avancement (10 Août 2009)

