

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident survenu sur l'aérodrome de Grenoble-Isère (38) au McDonnell Douglas MD-81 immatriculé OY-KHP et exploité par la SAS

A une hauteur de 15 ft, la gouverne de profondeur est actionnée brutalement à cabrer entraînant une augmentation rapide de l'assiette longitudinale. Deux secondes plus tard, l'arrière du fuselage touche la piste, avec une assiette longitudinale de 10,7°. Les traces laissées sur la piste indiquent un point de contact 166 mètres avant la zone de toucher des roues. La valeur de l'accélération verticale atteint un maximum de 1,95 g. Deux secondes plus tard, les manettes de poussée sont ramenées vers l'arrière et les inverseurs de poussée sont déployés. L'avion roule ensuite jusqu'au parking.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 11 Octobre 2011

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'Annexe 14 de l'OACI stipule qu'un indicateur visuel de pente d'approche doit être installé si la piste est utilisée par des avions turboréacteurs. Par ailleurs, un indicateur visuel de pente d'approche aurait facilité la transition entre le pilotage aux instruments et le pilotage à vue et aurait permis à l'équipage de ne pas focaliser ses ressources au maintien à vue de la pente d'approche. En conséquence, le BEA recommande que : la DGAC s'assure du respect du paragraphe 5.3.5.1 de l'Annexe 14 de l'OACI pour tous les aérodromes français concernés.

Réponse de la DGAC

La DGAC a notifié une différence à l'OACI sur l'application du paragraphe 5.3.5.1 de l'Annexe 14. En effet, la réglementation française n'impose pas la mise en place systématique d'indicateurs visuels de pente d'approche pour desservir la piste utilisée par des avions à turboréacteurs. Les PAPI ne sont requis que pour des raisons de sécurité avérées, par exemple, en cas de présence d'obstacles sur l'axe d'approche, pour des pistes particulièrement courtes ou si un besoin opérationnel est ressenti par les utilisateurs de l'aérodrome.

L'attendu de la recommandation suggère qu'un PAPI est susceptible de faciliter la transition entre le pilotage aux instruments et le pilotage à vue. Sous cette hypothèse, la présence d'un PAPI aurait alors permis à l'équipage de réussir son arrondi. La DGAC ne partage pas cette analyse car les pilotes (VFR et IFR) n'exploitent pas les informations fournies par le PAPI en dessous d'une certaine hauteur ; ils se concentrent sur la tenue de l'axe et la réalisation de l'arrondi. Notamment, dans le cas de l'accident objet du rapport, la déstabilisation apparaît en dessous de 100 pieds, hauteur à laquelle le PAPI n'est plus utilisé. La DGAC considère donc que l'absence de PAPI n'a nullement contribué à l'accident. L'argument mentionné dans l'attendu de la recommandation semble donc insuffisant pour justifier d'imposer que toutes les approches de précision soient doublées de systèmes d'indicateurs visuels de pentes d'approche.

Toutefois, la DSAC a pris en considération la possible préoccupation de sécurité liée à l'absence de PAPI sur certains QFU et a réalisé un bilan des QFU des aérodromes certifiés non équipés de PAPI et disposant d'une approche ILS CAT I ou classique, afin d'examiner si, dans certains cas, l'installation d'un tel système paraît nécessaire. Cette revue a intégré la prise en compte de l'environnement de la plate-forme et en particulier lorsque celui-ci est susceptible d'engendrer un « effet trou noir ». Elle n'a pas mis en évidence de besoin d'installation de PAPI sur des terrains qui n'en seraient pas équipés.

Après avoir envisagé d'inclure dans ses suggestions vers les exploitants d'aéronefs pour leurs Entraînements et Contrôles Périodiques, la proposition de réaliser des exercices favorisant la transition à vue en environnement susceptible de générer un effet « trou noir », il apparaît que, dans un contexte de charge importante pour les ECP, ce point n'est pas adéquat. Qui plus est, la représentativité des simulateurs dans cette phase n'est pas suffisamment démontrée.

Le suivi de cette recommandation est clos pour la DGAC.

Degré d'avancement (04 Avril 2014)

