

Suites données aux recommandations de sécurité

Incidents graves survenus les 18 mars et 8 avril 2010 sur l'aérodrome de Paris Charles de Gaulle aux Boeing 747-400 immatriculés HS-TGL et B-HOV

Le HS-TL part de Bangkok sous tolérance technique avec l'APU (auxiliary power unit) inopérant. L'équipage maintient le moteur n°4 en fonctionnement jusqu'à ce qu'un GPU soit connecté. Les agents au sol tentent d'ouvrir les portes des soutes avant et arrière, sans succès. Ils contactent le cdb qui leur annonce qu'il n'y a pas d'alimentation électrique à bord. Un fort dégagement de chaleur émane du fuselage autour des connecteurs du GPU. Les agents débranchent les câbles et constatent que ces derniers et le fuselage sont brûlants. Ils ouvrent la soute avionique à l'intérieur de laquelle ils observent des flammes. Ils éteignent le feu à l'aide d'un extincteur à poudre de 50 kg qu'ils vident entièrement. A l'aide d'une caméra thermique, une température proche de 800°C est mesurée dans la zone. Le B-HOV, après son arrivée, l'avion est stationné. Lors du branchement GPU, l'agent au sol a des difficultés à fournir du courant électrique à l'avion. Sur ce type de GPU, l'interrupteur de mise sous tension ne reste en position de fourniture de courant que lorsque le GPU reçoit un signal de retour en provenance de l'avion. Dans le cas contraire, l'interrupteur revient en position intermédiaire et coupe l'alimentation. Lors de l'incident, l'agent au sol rencontre des difficultés pour alimenter l'avion et maintient l'interrupteur manuellement, forçant la fourniture de courant. Il remarque alors transitoirement une baisse importante de régime du moteur du GPU. Peu après, il constate un fort dégagement de chaleur et déconnecte les câbles du GPU. Un agent de Cathay Pacific Airways intervient alors et ouvre la soute avionique. Il constate des flammes à l'intérieur et utilise un extincteur à poudre pour éteindre le feu. Lors des deux événements les passagers étaient en phase de débarquement.
Réception par la DGAC : 12 Octobre 2010

Recommandation 01

BEA (extrait)

Un incendie d'origine électrique dans une zone confinée d'un avion peut avoir des conséquences graves pour ce dernier, pouvant aller jusqu'à sa destruction. Si le feu n'est pas maîtrisé à temps, il peut constituer un danger pour les personnes à bord, lors des phases de débarquement des passagers notamment. Le défaut d'alignement de l'une des prises de parc entraîne un court-circuit franc. Une solution a été développée par Boeing, consistant à installer le guide référence P/N MS17845-1, initialement installé sur le Boeing 767. Boeing n'a pas depuis eu connaissance de cas d'alignement incorrect aux opérateurs de B747 de vérifier l'état des guides existants et, en cas d'endommagement, de les remplacer par le guide recommandé MS17845-1. Cette recommandation n'impose pas le remplacement systématique des guides existants. En conséquence le BEA recommande que :
L'EASA et la FAA rendent obligatoire le remplacement des pièces originelles référence 66-9236 par des pièces référence MS17845-1 sur toutes les versions d'appareils B747.

Réponse de la DGAC

Lettre réponse préliminaire n°10-243/DSA/D du 8 décembre 2010

Le rapport contient une recommandation adressée à l'AESA et la FAA et relative à un défaut d'alignement des prises de parc.

La DGAC a pris note de cette recommandation. Celle-ci concerne la navigabilité des B747 ; son traitement revient effectivement aux autorités de certification, AESA et FAA. La DGAC prendra en compte les actions éventuelles demandées par l'AESA et à mener sur les avions de ce type exploités par des compagnies françaises.

Par conséquent, la DGAC n'envisage pas de mener d'action spécifique immédiate suite à cette recommandation

Degré d'avancement (08 Décembre 2010)

