



La Veille

Quelques thèmes et événements de sécurité sélectionnés par la DSAC

#17/2021

// Vu sur le net

L'emballage thermique d'un téléphone coincé dans un siège de Boeing 787-9 confirme le besoin d'une meilleure prise en compte de ce risque lors de la conception des sièges d'avion



Le 1er octobre 2020, alors que le Boeing 787-9 de British Airways qui assure la liaison Miami-Londres Heathrow se trouve à environ 40 minutes de sa destination, une annonce réveille une passagère de classe Affaires. Après avoir partiellement redressé son siège – mis en position « couchette » pour le vol - elle se dirige vers les toilettes. Une PNC profite de l'absence de la passagère pour retirer la literie de son siège. C'est à ce moment-là qu'elle sent une forte odeur et aperçoit un câble de chargeur dont une extrémité est fichée dans le repose-bras du siège et l'autre cachée dans la partie latérale du siège. L'odeur devenant de plus en plus forte, la PNC appelle le chef de cabine principal. Soudain, un nuage de fumée grise s'échappe du siège et une lueur orange est émise. Tandis qu'un PNC coupe l'alimentation électrique du siège, le chef de cabine principal, muni de gants anti-feu, retire le rembourrage du siège, qui laisse apparaître un téléphone coincé dans son mécanisme. Au

même moment, les pilotes, qui ont senti une odeur âcre dans le cockpit, sont informés de l'incident en cabine et lancent la check list « feu fumée ». En cabine, un seau à glace a été rempli d'eau et le chef de cabine principal a fait usage d'un extincteur à base de BFC (bromochlorodifluorométhane), ce qui a eu pour conséquence immédiate de dissiper la fumée. L'équipage ne parvient toutefois pas à retirer le téléphone coincé dans l'articulation du siège. La situation semble néanmoins maîtrisée, le téléphone apparaissant peu chaud et aucune autre source de chaleur n'étant détectée. Informé de la situation, l'équipage décide de poursuivre vers Heathrow, non sans avoir déclaré PAN PAN sur la fréquence et demandé la présence des pompiers au moment de l'atterrissage. En cabine, un PNC muni d'un extincteur est posté à proximité du siège jusqu'à l'arrivée à destination, qui se fera sans autre incident.

Selon le rapport publié par l'AAIB (organisme d'enquête britannique), l'équipage commercial a correctement traité cet incident et suivi, dans l'ensemble, les procédures de la compagnie. Cela dit, l'AAIB souligne que le siège avait été conçu une dizaine d'années plus tôt, en s'efforçant de réduire le risque qu'un PED (*portable electronic device*) se retrouve coincé, dans la mesure où la suppression totale de ce risque se révèle particulièrement problématique. Depuis, la taille des PED a évolué, les passagers en emportent davantage et la puissance de leurs batteries s'est accrue. Le concepteur du siège s'est efforcé de prendre en compte ces évolutions et, fin 2015, l'AESA a publié un SIB préconisant aux exploitants d'aéronefs et d'aérodromes d'attirer l'attention des passagers sur les risques liés aux batteries Lithium. L'AAIB souligne que, malgré ces mesures, la base de données des incidents britannique fait état de 166 cas de PED retrouvés coincés dans des sièges d'avion au cours des 5 dernières années, dont 42 ont conduit à un feu ou à de la fumée en cabine.

Au stade actuel, ni la FAA, ni l'AESA, ni la CAA UK n'exigent que les sièges d'avion soient conçus de façon à éviter que des PED ne se coincent ou ne soient écrasés. A la suite de l'incident du 1er octobre 2020, l'AESA a néanmoins demandé à la commission « siège » de [SAE International](#) de définir des normes

ou des bonnes pratiques en matière de conception de sièges afin de minimiser ce risque. Les résultats de ces travaux sont attendus pour la fin 2021.



[Rapport](#)

>> Pour aller plus loin :

- Symposium DSAC 2020 [Batteries Lithium : Anticiper le risque de feu à bord](#)
- Info-Sécurité DGAC [Écrasement des PED en cabine](#)