

// Vu sur le net

Incident lors d'un vol d'entraînement en Cessna 206 : l'enquête met en évidence des risques liés à l'évacuation d'urgence par la porte arrière



Le 29 janvier 2020, l'équipage d'un avion Cessna 206 exploité par Air Fraser (qui propose des promenades touristiques et du transport de passagers) effectue un vol d'entraînement aux procédures d'urgence sur une plage de l'île Fraser (Australie). Aux commandes se trouvent un élève-pilote fraîchement embauché et un instructeur.

L'exercice consiste en la simulation d'une défaillance du frein de la roue du train principal gauche. Pendant la course à l'atterrissage, l'élève-pilote entend un bruit de claquement. L'avion vire immédiatement à gauche et se dirige vers la mer. L'instructeur reprend les commandes mais, ne parvenant pas à reprendre le contrôle de la trajectoire de l'avion, il décide de remettre les gaz. Il doit maintenir le manche à pleine déflexion pour ne pas perdre le contrôle. Pendant que l'avion poursuit son vol à faible hauteur au-dessus de la plage, le moteur s'arrête et l'avion entre en collision avec l'eau. La cabine se remplit

rapidement d'eau. Voyant que l'élève-pilote ne parvient pas à ouvrir l'unique porte de son côté, l'instructeur se dirige vers l'arrière et réussit à sortir en forçant la double porte arrière. Le pilote stagiaire finira par sortir par la fenêtre de la porte pilote. Tous deux atteignent le rivage en nageant.

Selon le rapport publié par l'organisme d'enquête australien (ATSB), les difficultés de contrôle de l'avion lors de l'atterrissage seraient dues au blocage de la gouverne de direction en position « plein gauche ». Le blocage aurait lui-même été causé par la rupture d'une partie de la fixation du train avant après le toucher des roues.

Le rapport explique qu'une panne d'alimentation en carburant est à l'origine de la perte de puissance du moteur, qui est survenue à une hauteur trop faible pour permettre une reprise en main de l'avion et empêcher la collision avec l'eau. La panne d'alimentation résulterait soit d'une gestion inadaptée des réservoirs et/ou de la quantité de carburant, , soit de dommages associés à la rupture du train avant.

Le rapport révèle que l'évacuation du pilote instructeur par la double porte arrière a été retardée en raison du blocage du battant avant de cette double porte par les volets qui étaient en position 20°. La procédure d'amerrissage et d'atterrissage forcé du Cessna 206 stipule que les volets doivent être sortis à 40°. Bien que cela permette à l'avion d'atterrir à une vitesse plus faible, cette position entrave gravement l'évacuation d'urgence (voir illustration). Le rapport souligne qu'aucun avertissement sur cet aspect n'est présent dans les procédures d'urgence du manuel d'utilisation de l'avion (POH). Une [information sécurité](#) sur ce point a été publiée par l'ATSB à la suite de l'accident.

L'enquête a également permis de mettre en évidence que le Cessna 206, qui est équipé d'une double porte arrière, n'est pas conforme à la réglementation de certification applicable à la conception des issues de la cabine. En effet, la sortie des volets au-delà de 10° bloque le battant avant de la double porte, ce qui empêche l'évacuation d'urgence. Cette situation avait déjà été identifiée par d'autres organismes d'enquêtes à la suite d'événements ayant entraîné des décès. Plusieurs modifications visant à améliorer l'évacuation d'urgence pour

les passagers à l'arrière du Cessna 206 sont actuellement disponibles mais aucune de ces dispositions n'est rendue obligatoire. Sur ce sujet l'ATSB formule une recommandation de sécurité au constructeur, à l'autorité de certification (FAA) et à l'autorité australienne de sécurité (CASA).

A la suite de cet événement, l'exploitant a mis à jour ses procédures et actualisé sa cartographie des risques.

 [Rapport](#)

Le non-respect de la phraséologie et des procédures contribue à une incursion sur piste à Palma de Majorque



Le 19 juillet 2020, alors qu'il fait nuit, un Boeing 737-800 de Ryanair s'apprête à décoller de la piste 24R de l'aéroport de Palma de Majorque. La plate-forme dispose d'un doublet de pistes

mais, au moment des faits, la piste 06R/24L (située au sud) est fermée pour travaux si bien que tous les mouvements s'effectuent depuis la piste 06L/24R (située au nord). Au même moment, un véhicule de piste se trouve au seuil opposé : il a été autorisé à entrer sur la piste par le contrôleur Tour pour effectuer une inspection du balisage lumineux, qu'il prévoit de faire en remontant du seuil 06L vers le seuil 24R. Avant de pénétrer sur la piste, le conducteur a demandé l'autorisation au contrôleur Tour mais, dans sa demande, il a indiqué par erreur son intention d'accéder à la piste sud (fermée) au lieu de la piste nord. Dans ce même échange, il a souhaité l'extinction des barres d'arrêt situées au point d'attente H5 (qui donne accès au seuil 06L). Mais le contrôleur, jugeant la procédure d'extinction trop fastidieuse, l'a autorisé à franchir les barres restées allumées. Toute cette séquence a lieu alors que, dans la tour de contrôle, se déroule le regroupement de la position Sol avec la position Tour. Une fois au seuil 06L, l'écoute de la fréquence Tour

fait soudain comprendre au conducteur du véhicule qu'un avion s'apprête à décoller face à lui. Il informe le contrôleur de sa présence et évacue la piste. Immédiatement, le contrôleur demande à l'équipage du Boeing 737 d'interrompre son décollage : l'avion, qui venait juste de commencer sa course au décollage, s'immobilise. Durant cette incursion sur piste, la distance minimale entre l'avion et le véhicule aura été de 1,6 NM. Peu après l'incident, l'avion se repositionnera pour un nouveau décollage, qui se déroulera sans autre difficulté.

Selon le rapport que vient de publier la CIAIAC (organisme d'enquête espagnol), le non-respect des procédures et de la phraséologie, par le contrôleur Tour, apparaissent comme la cause de l'incursion sur piste. Ce manque de respect prend plusieurs formes. Ainsi, lors du regroupement Sol/Tour, le contrôleur Sol n'a pas suivi la check-list de transfert de responsabilités prévue dans le manuel d'exploitation, si bien que le contrôleur Tour n'avait pas connaissance de la position exacte ni des intentions du conducteur du véhicule de piste. Lorsque ce dernier lui a indiqué être au point H5 et lui a demandé l'autorisation d'entrer sur la piste, sa réponse a été un laconique « approuvé », sans faire mention du QFU en question, contrairement aux règles définies par le manuel d'exploitation. Le contrôleur n'a pas non plus cherché à identifier visuellement le véhicule, notamment au moyen de son radar Sol, comme exigé par la réglementation espagnole. De même, autoriser le conducteur à franchir les barres d'arrêt allumées allait à l'encontre des principes édictés par le manuel d'exploitation, qui autorise un tel franchissement en cas d'urgence seulement.

Cet ensemble de faits a conforté le contrôleur Tour dans sa conviction que le véhicule de piste se trouvait aux abords de la piste sud, alors même que le conducteur – après son erreur initiale – a fait plusieurs fois mention de la « piste nord » dans ses échanges avec le contrôleur.

Les mesures de réduction des risques prises par le prestataire de services à la navigation aérienne ENAIRE et par l'exploitant d'aérodrome AENA à la suite de cet incident ont été jugées insuffisantes par la CIAIAC, qui a notamment

recommandé à ENAIRE de renforcer la formation des contrôleurs de Palma de Majorque à l'observation visuelle (directe ou au moyen du radar Sol).

 [Rapport](#)

// Bon à savoir

Publication du rapport annuel sur la sécurité aérienne - 2020



Chaque année, la DGAC publie un bilan de la sécurité aérienne dans le monde et en France.

Le rapport qui vient d'être publié fait le point sur l'année 2020, qui a été exceptionnelle pour l'aviation civile en raison de l'effondrement du volume de trafic provoqué par la pandémie de COVID-19 et a fait émerger des menaces nouvelles.

 [Rapport](#)

Retour sur le webinaire DSAC « Faible activité et risques pour la sécurité : un an après »



Dans une [étude](#) publiée en mars 2021, la DSAC avait évalué et analysé les menaces nouvelles et les risques spécifiques à la période d'activité réduite liée à la crise de la COVID-19.

Le 7 juillet, un webinaire organisé par la DSAC revenait sur cette étude et sur les principaux risques identifiés dans chaque domaine, et en présentait les enseignements, avec l'objectif de préparer la gestion des risques liés à la reprise. A cette occasion, quelque 280 participants en ligne ont pu interagir et

échanger avec la DSAC sur les nouvelles menaces et sur les barrières mises en place.

Un enregistrement vidéo de ce webinaire a été produit et est accessible [ici](#).