

Blessure d'un agent de piste lors du repoussage

Aéronef	Airbus A318 immatriculé F-GUGC
Date et heure	Mardi 22 février 2011 vers 10 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Air France
Lieu	AD Lyon Saint Exupéry (69)
Nature du vol	Transport public régulier de passagers
Equipage (de conduite)	Commandant de bord (PF) Copilote (PNF)
Conséquences et dommages	Agent de piste grièvement blessé

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en temps universel coordonné (UTC).

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Après une escale de 45 minutes, l'Airbus A318 est prêt au refoulement (« push back ») pour un départ vers Paris Charles de Gaulle.

L'opération est réalisée par une équipe de quatre personnes : un agent responsable de la zone avion (RZA) en liaison radio permanente avec l'équipage, un conducteur de tracteur en formation, un formateur présent à bord du tracteur et un agent d'assistance chargé notamment de décrocher la barre de tractage en fin de refoulement.

L'agent RZA connecte la barre de tractage à l'avion puis informe le commandant de bord que son équipe est prête à effectuer le refoulement. Après desserrement du frein de parc de l'avion, le conducteur du tracteur débute la manœuvre. Pendant cette phase, l'équipage démarre les moteurs et les positionne sur ralenti sol.

En fin de refoulement, l'agent d'assistance décroche la barre du tracteur mais ne parvient pas à la détacher du train avant de l'avion du fait d'un écart angulaire trop important. A la demande de l'agent RZA, il est décidé de repousser l'avion de quelques mètres supplémentaires pour replacer la barre dans l'axe. Le tracteur est remis en place et un second refoulement est effectué. L'agent RZA tente alors de débloquer la barre avec son pied. Il se trouve hors de la vue de l'équipage. La barre se décroche et tombe au sol. L'agent, surpris, n'a pas le temps de prévenir l'équipage et regarde le conducteur du tracteur. Il ne se rend pas compte que l'avion avance sous l'effet de la poussée des moteurs. Une roue écrase son pied. L'équipage stoppe l'avion lorsqu'il entend un cri dans l'interphone. Le copilote émet un message de détresse et le contrôleur alerte les secours. Après raccrochage de la barre, l'avion est repoussé et le blessé est dégagé.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Système d'accrochage de la barre de repoussage

Aucun dysfonctionnement du mécanisme d'accrochage de la barre de tractage n'a été mis en évidence. Il est possible que l'accrochage n'ait pas été effectué correctement.

2.2 Procédure de refoulement

Les procédures de refoulement sont décrites au chapitre 10.14.6.6 de l'AHM General (Aircraft Handling Manual) de la compagnie. Il y est précisé : « ...l'agent responsable des opérations de départ, en liaison phonique permanente avec l'équipage, se place à l'extérieur du virage lors du refoulement de l'avion qu'il suit dans ses évolutions, et reste si possible en vue du PNT. Il doit impérativement se trouver en dehors de la trajectoire des roues de l'avion et du tracteur pendant toute la durée du refoulement... Pendant cette manœuvre, il est interdit de s'approcher des roues du tracteur et du train avant tant que l'avion n'est pas complètement arrêté ».

2.3 Stress consécutif à l'accident

L'équipage a été surpris et perturbé par la soudaineté et la gravité potentielle de l'événement. Le commandant de bord a envisagé dans un premier temps d'interrompre le vol. Quelques minutes plus tard, un geste de l'agent de piste évacué par les pompiers a rassuré l'équipage. Après discussion avec l'OPL, le commandant de bord a décidé de poursuivre le vol.

3 - CONCLUSION

L'accident résulte de la décision du RZA de venir se positionner à proximité des roues de l'avion, hors de la vue de l'équipage afin d'aider son assistant. L'événement s'est produit dans une phase inhabituelle de refoulement. Il met en évidence que, même lors de manœuvres simples et de courte durée, il est impératif de respecter scrupuleusement les procédures, en l'occurrence le positionnement physique des agents.

Le refoulement complémentaire rendu nécessaire par le blocage de la barre de tractage n'a pas été traité par les agents au sol avec la même rigueur qu'un refoulement habituel. L'agent RZA s'est substitué à son assistant pour l'aider à débloquer la barre et n'a plus été en mesure d'assurer la coordination de la manœuvre avec l'équipage. La chute de la barre a ensuite provoqué une surprise l'empêchant de détecter le mouvement de l'avion.

Malgré l'inquiétude générée par l'accident, l'équipage a décidé d'effectuer le vol.

A l'issue de cet événement, la compagnie a diffusé des affiches dans toutes ses escales pour rappeler les procédures en vigueur aux agents responsables des opérations de départ.