

Heurt de l'aile avec une passerelle lors de l'arrivée sur l'aire de stationnement, de nuit

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

Aéronef	Airbus A319 immatriculé F-GRHE
Date et heure	24 novembre 2011 vers 17 h 35 ⁽¹⁾
Exploitant	Air France
Lieu	Aérodrome de Montpellier Méditerranée (34)
Nature du vol	Transport public, service régulier intérieur de passagers
Personnes à bord	Commandant de bord (PNF) ; copilote (PF) ; 4 PNC ; 145 passagers
Conséquences et dommages	Bord d'attaque de l'aile gauche légèrement endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

L'équipage effectue un vol entre l'aérodrome de Paris Orly (94) et l'aérodrome de Montpellier Méditerranée.

Après l'atterrissage en piste 31R, le PF roule pour rejoindre le poste de stationnement D10. Le PNF vérifie la position du poste de stationnement sur la documentation et confirme qu'il est parallèle au terminal.

A l'arrivée à proximité du poste de stationnement, le PNF éteint les feux de roulage et annonce « *dernier virage* ». Le PF suit les indications de guidage du placeur. Après l'arrêt de l'avion, il remarque que le poste de stationnement manque d'éclairage. Le commandant de bord remarque que la passerelle « *n'est vraiment pas loin* ».

Le bord d'attaque de l'aile gauche heurte la passerelle associée au poste de stationnement D10, sans que l'équipage ne s'en aperçoive.

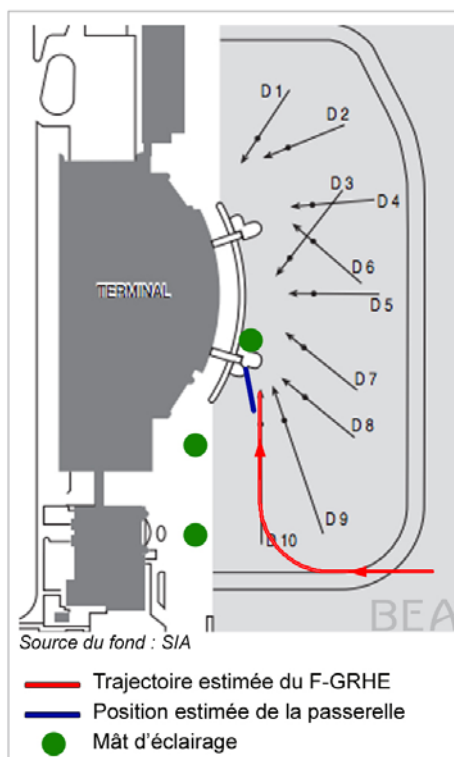
2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Poste de stationnement

Le poste de stationnement était éclairé.

La passerelle avait été déplacée au cours de l'après-midi pour être nettoyée. Elle n'avait pas été repositionnée correctement et se trouvait à l'intérieur de la ZEC⁽²⁾. Il était techniquement possible de déployer la passerelle en dehors de la ZEC pour cette intervention.

⁽²⁾Zone d'Evolution Contrôlée : zone dégagée de tout obstacle, permettant l'évolution des avions en toute sécurité pour rejoindre ou quitter le poste de stationnement.



Aires de stationnement

2.2 Procédure de l'aérodrome de Montpellier Méditerranée

Selon le règlement d'exploitation de l'aire de trafic de l'aérodrome de Montpellier Méditerranée, aucun matériel ou véhicule ne doit se trouver à l'intérieur de la ZEC pendant les manœuvres de départ ou d'arrivée. Ainsi, un marquage au sol, en dehors de la ZEC, indique la position du train de roulement des passerelles dans leur position non déployée.

Une intervention de nettoyage ne constitue pas une opération de maintenance technique, et ne fait donc pas l'objet d'une notification, précisant notamment les lieux, les moyens utilisés pour les travaux et le délai d'intervention, et prévoyant une vérification du début et de la fin des travaux.

Par ailleurs, l'aire de trafic est inspectée par le PCE⁽³⁾, au moins deux fois par jour, afin de s'assurer qu'elle est accessible aux aéronefs et qu'ils peuvent stationner et y circuler en toute sécurité.

2.3 Procédures Air France

La procédure locale indique notamment que le placeur vérifie, lors de la préparation de l'arrivée, le matériel nécessaire à l'arrivée de l'avion et que la ZEC est propre et dégagée. Lors des opérations d'arrivée, il effectue le signal d'autorisation d'entrée en ZEC « *pouce levé* » puis guide et place l'aéronef.

Le manuel d'exploitation prévoit par ailleurs que l'équipage éteigne les phares extérieurs à l'entrée du parking, c'est-à-dire avant le dernier virage.

⁽³⁾Poste de Coordination et d'Exploitation, constitué d'un agent et d'un chef de quart.

⁽⁴⁾Responsable
Zone Avion : agent
en charge de la
coordination au
cours de l'escale.
Il positionne la
passerelle au
contact de l'avion.

2.4 Témoignages

Le chef de quart du PCE indique qu'à 14 h 40, un agent de la société de nettoyage lui a demandé s'il était possible d'effectuer le nettoyage de la passerelle. La prochaine arrivée étant prévue à 17 h 35, il a demandé à un technicien de maintenance de déployer la passerelle.

Le technicien de maintenance indique qu'il a déployé la passerelle vers 15 h 00 à la demande du PCE. Il ajoute qu'on ne lui a pas demandé de la remettre en place.

Un agent de la société de nettoyage indique qu'il a nettoyé la passerelle, pendant environ vingt minutes, puis a effectué une autre tâche d'entretien.

Il n'y a pas eu d'inspection de l'aire de trafic entre cette intervention et l'arrivée de l'avion.

Le RZA⁽⁴⁾ n'était pas au niveau de la passerelle au moment de l'arrivée de l'avion au poste de stationnement. Il indique qu'il venait de récupérer le dossier du vol suivant et se dirigeait vers la passerelle. Il s'est alors aperçu que la passerelle était mal positionnée mais l'avion était déjà proche de la passerelle. Il précise qu'il a immédiatement prévenu le placeur.

Le placeur indique qu'il n'a pas vu que la passerelle était mal positionnée car il était concentré sur le guidage de l'avion. Il ajoute que le RZA lui a fait signe d'arrêter l'avion au moment où celui-ci heurtait la passerelle. Il précise qu'il n'a pas vérifié, lors de la préparation de l'arrivée, si la passerelle était correctement positionnée car il a l'habitude qu'elle le soit.

L'équipage indique qu'il a suivi les indications du placeur et que l'éclairage était faible. Après l'arrêt de l'avion, le commandant de bord a remarqué que la passerelle se trouvait proche du fuselage et en arrière du poste de pilotage.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

3.1 Vérification de la ZEC avant l'arrivée de l'avion

Le placeur n'a pas vérifié que la ZEC était dégagée de tout obstacle. La position habituellement correcte de la passerelle l'a conduit à ne pas identifier l'importance de cette vérification et les risques associés à un mauvais placement. Une fois occupé par le guidage de l'avion sur son axe, il n'a pas remarqué la présence de la passerelle à proximité de l'avion.

3.2 Déplacement de la passerelle

Le déploiement de la passerelle en dehors de la ZEC constitue une mesure d'atténuation en cas d'oubli de vérification de la ZEC.

Par ailleurs, en l'absence de procédure particulière liée au nettoyage de la passerelle, aucune mesure ou bonne pratique n'a permis de conduire à son bon repositionnement. Bien que non technique, l'opération de nettoyage comporte néanmoins des conséquences opérationnelles pouvant nécessiter la mise en place de mesures particulières.

3.3 Eclairage

La procédure prévoit que les phares extérieurs soient éteints à l'entrée du parking, c'est-à-dire avant le dernier virage. Cette procédure a été mise en place afin d'éviter l'éblouissement des personnes au sol.

L'équipage n'a pas remarqué le mauvais positionnement de la passerelle compte tenu du faible éclairage de l'aire de stationnement. Le fait d'avoir éteint les phares de roulage avant le dernier virage, comme l'indique la procédure, a contribué à la non détection d'un obstacle situé devant l'avion.

3.4 Conclusion

L'incident est dû à la combinaison des facteurs suivants :

- ☐ l'absence de procédure détaillée décrivant dans quelles conditions une passerelle peut être déplacée pour une intervention ponctuelle ;
- ☐ l'absence de vérification, par routine, du placeur que la ZEC était dégagée, avant l'arrivée de l'avion ;
- ☐ un environnement sombre rendant difficile la détection de la position de la passerelle.

A la suite de cet incident, la procédure d'exploitation de l'exploitant d'aérodrome relative à l'attribution des parkings avions a été modifiée : un « *drapeau* » est mis en place par le PCE rendant inopérant l'équipement concerné par une intervention ; ce drapeau ne sera levé et l'équipement de nouveau opérationnel qu'une fois les vérifications effectuées et, dans le cas d'une passerelle, qu'après la confirmation de son bon positionnement.