

Collision avec un véhicule de repoussage

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en temps universel coordonné (UTC). Il convient d'y ajouter deux heures pour obtenir l'heure en France métropolitaine le jour de l'événement.

Aéronef	Boeing 747-400 immatriculé 4X-ELD, indicatif radio « EL AL 324 »
Date et heure	Vendredi 13 avril 2007 10 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	EL AL
Lieu	Aérodrome de Paris Charles de Gaulle
Nature du vol	Transport public de passagers
Personnes à bord	2 PNT, 15 PNC, 355 passagers
Conséquences et dommages	Réacteur numéro 3 et véhicule de repoussage endommagés

DÉROULEMENT DU VOL

Après le repoussage du poste A38, l'avion est à l'arrêt sur la voie de circulation. L'équipage effectue les préparatifs avant le roulage. Pendant ce temps les deux personnes affectées au véhicule de repoussage sont occupées à désolidariser la barre de tractage reliée à l'avion. Un mécanicien, en liaison avec le pilote par connexion filaire, retire la broche de blocage de la direction.

L'équipage reçoit à ce moment de la part du contrôleur SOL l'autorisation de rouler derrière un B 777. Il débute le roulage alors que le véhicule de repoussage et les trois personnes sont encore sous l'avion. Quelques secondes plus tard, le réacteur numéro 3 percute le véhicule de repoussage qui est traîné sur environ vingt mètres. Les trois personnes au sol se sont éloignées de la zone.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

Conditions météorologiques

Vent 050° / 10kt, CAVOK, température 17 °C, QNH 1018 hPa.

Procédures de repoussage

Après avoir obtenu l'autorisation de départ, l'avion est repoussé jusqu'à un endroit d'où il pourra débuter le roulage autonome. Un mécanicien sol connecté par liaison filaire avec le poste de pilotage accompagne l'avion en marchant. Une fois à l'arrêt, un des occupants du véhicule de repoussage descend retirer la barre reliée à l'avion. Le mécanicien se déconnecte alors de l'avion et se dirige vers le train avant afin de retirer la broche de blocage de la direction. Le retrait de cette pièce permet à l'équipage de diriger lui-même l'avion. Une fois enlevée, la broche est montrée à l'équipage par le mécanicien qui en même temps lève le pouce afin de signaler que tout est dégagé sous l'avion. L'équipage peut alors débuter le roulage dès lors que la check-list avant roulage a été appliquée et que l'autorisation de roulage est obtenue.

Le jour de l'événement, la barre de repoussage était différente de celles utilisées habituellement. Elle n'a pas pu être facilement retirée par la première personne du véhicule repousseur. Son collègue est venu l'aider et le délai pour la désolidariser a été supérieur à la normale, en raison d'un grippage des ergots.

Check-list avant roulage

Pendant que les personnes au sol retiraient la barre de traction, l'équipage appliquait la check list « avant roulage ». Les procédures prévoient que le PNF énonce les items et que le PF les vérifie. La clairance de roulage a alors été délivrée par le contrôle. Le commandant de bord, PF sur cette étape, a collationné la clairance et débuté le roulage sans attendre que la check-list soit terminée. La check-list se termine normalement par la vérification du signe pouce levé du mécanicien sol.

Témoignage du commandant de bord

Le commandant de bord a indiqué qu'en raison du temps écoulé depuis le repoussage, il pensait que la barre avait été retirée, que le véhicule avait quitté l'aire sous l'avion et qu'ils avaient reçu l'accord du mécanicien sol. La clairance de roulage reçue du contrôle l'a peut-être incité à penser que tout était dégagé sous l'avion. Le vol avait environ une heure de retard et il avait le souci de le réduire. De plus, il s'agissait de son dernier vol avant son départ à la retraite et une cérémonie en son honneur était prévue à son arrivée.

CONCLUSION

Le roulage a été débuté sans que les procédures qui permettent de s'assurer que la zone de sécurité a été dégagée aient été appliquées. Une certaine précipitation liée au retard et au contexte du dernier vol du commandant de bord ont pu le conduire à débuter le roulage sans que toutes ces vérifications aient été accomplies.