



News

www.unac.asso.fr - Lundi 7 septembre 2009 -

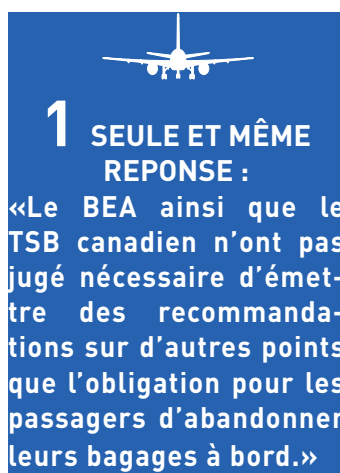
T : 01 48 64 49 29 - F : 01 48 64 49 33 - navigants@unac.asso.fr

À tous PNC Air France

90 SECONDES D'ÉVACUATION 4 ANS D'IMMOBILISME



Le 2 août 2005, Air France faisait la une de tous les médias. Le vol AF 358, CDG / YYZ, ratait son atterrissage et sortait de piste. Le 340 immobilisé, avec un début d'incendie, l'évacuation des 297 passagers et des 12 membres d'équipage a été lancée. Résultat, une vingtaine de blessés légers. L'appareil, lui a complètement brûlé. Pour la première fois dans l'histoire de l'aviation, un accident créait un retentissement médiatique positif pour une compagnie aérienne grâce au professionnalisme de l'équipage. Accueillis comme des héros, ils ont été sollicités par différents groupes d'enquête pour faire part de leur retour d'expérience, dans le but d'améliorer la sécurité des vols. Plusieurs remarques ont été évoquées par les acteurs de l'évacuation, aucune n'a été mise en oeuvre, 4 ans plus tard. A croire que les recommandations des premiers experts (les 12 membres d'équipage), ne servent qu'à alimenter les banques de données des technocrates de l'aviation civile, d'Airbus et d'Air France.



Uniformisation des positionnements et de l'accessibilité du matériel mobile de sécurité autour des sièges de structure.

Lors de l'évacuation, l'équipage a pris conscience de la difficulté éventuelle de se procurer un équipement de sécurité dès lors où il se déplace à un autre poste que le sien. Suite à la vérification de la cabine après l'évacuation, l'équi-

page s'est aperçu qu'il aurait pu être compliqué de chercher un extincteur ou une cagoule. Ce constat les a amenés à recommander l'uniformisation des emplacements du matériel mobile de sécurité.

Le système auto-bloquant des harnais de sièges de structure.

L'appareil a fini sa course après le seuil de piste et s'est immobilisé dans un dénivelé d'environ 20 mètres. L'équipage a pu vérifier que les sangles de siège ne sont pas efficaces lors d'un choc vertical. Les PNC ont constaté que le système auto-bloquant n'avait pas fonctionné. Ce constat les a amenés à recommander que soit mis à l'étude un système qui maintienne également fermement les PNC à leurs sièges dans les déplacements verticaux (turbulences sévères, sorties de piste ...), à l'instar des sangles PNT.



L'accès PA en PTT.

L'équipage a apprécié en situation de stress, sans éclairage, l'utilisation du Push to Talk des interphones ; chercher un bouton Direct Access aurait pu être compliqué ou chronophage.

La présence d'un mégaphone à chaque poste CC.

Durant l'évacuation, les seuls moyens de communication restants étaient les mégaphones. Il semble nécessaire de mettre en oeuvre un système de communication autonome entre l'avant et l'arrière de la cabine, (à minima rajouter un mégaphone en porte 2G sur 340), afin de pouvoir lancer l'évacuation quand aucune alarme, ni visuelle, ni sonore ne fonctionne. Cela est d'autant plus pertinent depuis la mise en application, le 14/08/09, de la révision temporaire du Gen-Ops qui en page 01.11.01.00, donne pour consigne aux PNT de couper l'alimentation électrique de l'avion en cas d'accident. Cette action a pour conséquence de priver la cabine des systèmes de communication, d'éclairage et alarme.

Le renforcement du système de fixation des tringles à rideaux.

Quoi de plus banal et inoffensif qu'une tringle à rideaux. Sauf quand elle tombe dans l'allée, elle peut devenir au minimum encombrante et au pire blessante. Pour exemple le CCP a rapporté qu'il avait du, à son poste, maintenir la tringle à bout de bras, tout au long de l'évacuation, pour dégager le passage et éviter que les pax s'empalent sur cet objet contondant. La recommandation de l'équipage a été de renforcer les fixation des tringles sur airbus. On constate tous les jours les réparations de fortune de ces tringles avec des plombs ou des «serres-flex».

Stockage des rideaux.

Autre difficulté, voir la cabine. Lors du crash, l'équipage a fait le constat que le stockage des rideaux, empiétant sur l'allée, l'empêchait d'avoir une vision

correcte de l'ensemble de la cabine. Sa recommandation a été d'imaginer une solution pour stocker les rideaux attachés sur l'intérieur des offices. La réponse fut que la norme réglementaire était respectée : avoir une vision de 70% de la cabine par l'équipage.

Dotation de lampes frontales en plus des lampes torches.

Autre difficulté, voir et se faire voir. On peut tous imaginer les difficultés qu'ont pu rencontrer nos collègues pour effectuer l'évacuation avec très peu de luminosité. Il était 16h00 mais par temps d'orage il faisait très sombre dans la cabine, de plus les cheminements lumineux et les boîtiers «exit» étaient hors service. L'utilisation des lampes torche a été nécessaire et l'équipage a fait le constat qu'il était peu pratique de tenir cette lampe tout en assurant l'évacuation, il a recommandé de remplacer ces lampes par des lampes frontales qui aurait l'avantage de libérer une main... pour tenir une tringle à rideau par exemple.

C'EST AVEC BEAUCOUP D'HUMILITÉ ET À LA
DEMANDE DE LA DIRECTION QUE L'ÉQUIPAGE A
FAIT CES QUELQUES RECOMMANDATIONS, RIEN
D'EXTRAVAGANT ET POURTANT...



Tous les membres de l'équipage de cabine ont été entendus par le TSB (Transportation Security Bureau) ils ont pu faire leurs remarques, suggestions ou commentaires. Le TSB ainsi que le BEA n'ont pas jugé nécessaire d'émettre des recommandations sur d'autres points que l'obligation pour les passagers d'abandonner leurs bagages à bord. **Circulez y'a rien à voir ! Une bonne excuse pour Air France.**

Les membres d'équipage de l'AF 358 ne prétendent pas détenir la vérité sur les normes et les procédures à mettre en oeuvre, cependant **ils ont été les premiers témoins des dysfonctionnements qui selon leur expérience doivent être corrigés.** La compagnie et ses spécialistes se réfugient trop facilement derrière les instances et les normes officielles et tous les arguments sont avancés pour ne rien faire. Alors que les cabines sont modifiées allègrement en fonction de la demande économique, on ose nous faire croire qu'il serait extrêmement compliqué d'obtenir une certification pour déplacer l'embrasse d'un rideau ou rajouter un mégaphone. Il ne s'agit pas de désavouer les responsables qui élaborent les normes, juste d'améliorer encore un peu plus la sécurité.

Air France, qui a su faire modifier les règles concernant l'installation des UM à bord pour des questions purement juridiques saura, à n'en pas douter, trouver la même détermination à faire évoluer les procédures auprès des autorités et ainsi contribuer à faciliter l'efficacité du PNC dans la gestion des incidents /accidents, nous n'en doutons pas !