

## 4 - RECOMMANDATIONS DE SECURITE

### 4.1 Recommandation initiale

Sur la base des premières constatations de l'enquête, le BEA et l'AAIB ont émis le 16 août 2000 la recommandation de sécurité suivante relative à l'aéronef.

*« L'enquête technique sur l'accident du Concorde F-BTSC exploité par Air France survenu à Gonesse le 25 juillet 2000, conduite par le BEA avec la participation de représentants de l'AAIB, a permis à ce stade d'établir les points suivants :*

*- au cours du roulement au décollage, le pneu avant droit du train principal gauche a été détruit entre V1 et VR, très vraisemblablement pour être passé sur une pièce métallique ;  
- la destruction du pneu a provoqué directement ou indirectement divers dégâts à la structure et aux systèmes de l'avion conduisant à l'écrasement de l'avion, moins d'une minute trente secondes après la destruction du pneu. La séquence d'endommagement et les liens entre les différents événements ne sont pas encore totalement établis. Toutefois ces événements ont eu pour effet :*

- une ou plusieurs perforations d'au moins un réservoir avec fuite importante de carburant ;*
- l'inflammation du carburant qui fuyait et un feu très violent pendant toute la durée du vol. Ce feu est apparu dans les quelques secondes après la destruction du pneu ;*
- une perte de poussée sur un puis deux moteurs.*

*L'équipage ne disposait pas de moyens de prendre conscience de la nature du feu ni de lutter contre celui-ci.*

*Par ailleurs, l'expérience en service montre que la destruction d'un pneu pendant les phases de roulage, d'atterrissage ou de décollage n'est pas un événement improbable sur Concorde et qu'il est effectivement de nature à entraîner des dégâts à la structure et aux systèmes. Cependant, une telle destruction n'a jamais été à l'origine d'un feu de carburant.*

*L'accident du 25 juillet 2000 a ainsi montré que la destruction d'un pneu - événement simple dont on ne peut affirmer qu'il ne puisse se reproduire - a eu des conséquences catastrophiques dans un délai très bref sans que l'équipage soit en mesure de rétablir la situation.*

*En conséquence, et sans préjudice d'éléments complémentaires qui pourraient apparaître en cours d'enquête, le BEA et l'AAIB recommandent à la Direction Générale de l'Aviation Civile française et à la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni que :*

- les certificats de navigabilité des Concorde soient suspendus en attendant qu'aient été mises en place des mesures appropriées garantissant un niveau de sécurité satisfaisant en ce qui concerne le risque lié aux destructions de pneumatiques. »*

Cette recommandation a été immédiatement acceptée par les autorités de navigabilité de France (DGAC) et du Royaume-Uni (CAA) et les certificats de navigabilité des Concorde ont été suspendus.