

# On a failli être à l'heure

Washington, 19h25 en heure locale, 00h25 à Paris.

« Le sol du poste, frein de parc relâché vous pouvez commencer le push back »

C'est parfait, malgré le retard à l'arrivée, une intervention du mécanicien sur des lavabos de toilettes bouchés suite à quelques estomacs récalcitrants après des turbulences ou excès de boisson alcoolisée, nous sommes à l'heure.

Juste avant le décollage « Cabin call », ce qui souvent n'est pas bon signe.

« Les lavabos des toilettes en porte 4 et 5 débordent, de l'eau saumâtre refoule par les bondes d'évacuation »

Nous nous arrêtons dans un coin à l'écart pour ne gêner personne, faisons le point avec les PNC, contactons la maintenance à Paris pour voir s'il y a une solution simple à appliquer avant de décoller. Il n'y en a pas. Vu le nombre de toilettes concernées et le fait que les éviers dans les offices sont connectés sur le même circuit d'évacuation, il n'y a plus qu'à retourner à notre point de stationnement.

Pendant le retour nous faisons attention à ne rien oublier dans les procédures en faisant comme si nous étions après l'atterrissage pour configurer correctement l'avion.

À 20h00 nous sommes de retour au parking et informons le mécanicien du problème, il se lance dans le dépannage.

Avec l'OPL nous nous préparons à repartir, il faut compléter le plein carburant, reconfigurer l'avion pour le départ, commencer à voir quelles seront nos butées et l'heure de départ la plus tardive possible.

La recherche de panne n'est pas simple, quelques essais montrent que quand on verse de l'eau dans un évier ou un lavabo, le niveau monte partout. Un tuyau est bouché et ces essais occasionnent une mini inondation dans un des offices, il faut rappeler le personnel de nettoyage.

Comme nous sommes aux USA, il faut appliquer pour les passagers la procédure TARMAC DELAY qui consiste à faire des annonces toutes les 30mn et autorise les passagers à débarquer.

À 21h00, toujours pas d'amélioration au niveau des tuyauteries. J'en apprend un peu plus sur le circuit d'eaux usées dont la description est très succincte dans nos manuels.

Pour les cuvettes des toilettes, les eaux usées sont recueillies dans un réservoir à bord puis vidangées à l'escale suivante.

Pour les eaux des lavabos des toilettes et des éviers des offices, ces eaux sont évacuées par-dessus bord par des drains (photo) situés sous le fuselage. Sur la plupart des avions les lavabos sont reliés directement aux drains. Sur B777, il y a avant le drain une vanne qui est normalement ouverte au sol et qui ne s'ouvre en vol que s'il y a de l'eau à évacuer sinon elle est fermée. Le mécanicien soupçonne un défaut de fonctionnement d'une des vannes (il y en a deux).

Pour vérifier les vannes, il faut décharger une partie des soutes car les vannes sont sous le plancher des soutes : une à l'avant et une à l'arrière.

Pendant ce temps, l'heure tourne, deux passagers débarquent, notre butée à 22h09 approche doucement. Le chef d'escale sonde les hôtels pour mettre des options sur des chambres pour les passagers et l'équipage.

La fatigue commence à s'installer également, avec l'OPL nous nous accordons quelques minutes de temps calme au poste de pilotage.

Finalement à 22h10, les deux vannes récalcitrantes sont bloquées manuellement en position ouverte, l'eau dans les lavabos s'écoule et l'évacuation fonctionne de façon nominale.

Nous acceptons d'utiliser la marge du commandant de bord, qui permet de dépasser les butées de façon limitée dans certaines circonstances (dans notre cas le maximum est de 2h et mais nous avons considéré que vu les circonstances 30mn était plus raisonnable)

Après avoir remonté toutes les palettes en soute nous repartons à 22h38 avec 3h13 minutes de retard et en utilisant 29mn de marge.

Nous arrivons à Paris à 10h44 au lieu de 8h10 avec « seulement » 2h34 de retard grâce à un fort vent arrière sur le parcours.

**Pascal**

