

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 20 octobre 2002 à l'ouest de Timmins (Ontario) à l'Airbus A340 immatriculé B-HXN

L'Airbus A340-300 immatriculé B-HXN, assurant le vol CPA829 de Cathay Pacific Airways avec à son bord 249 passagers et 13 membres d'équipage, décolle de l'aéroport international de Toronto / Lester B. Pearson (Ontario) à 23 h 52, heure normale de l'Est, pour effectuer un vol régulier à destination de Hong Kong, en Chine, avec escale d'avitaillement prévue à Anchorage (Alaska). Après une heure et neuf minutes de vol, alors qu'ils se trouvent en croisière au niveau de vol 350, les pilotes sentent la cellule vibrer et constatent que le moteur numéro 1 vient de s'arrêter spontanément. Toutes les indications dans le poste de pilotage avant la perte de puissance semblaient normales. Les pilotes coupent le moteur numéro 1 conformément à l'index des procédures (QRH) avant de poursuivre le vol sur trois moteurs et de se dérouter sur l'aéroport international de Vancouver (Colombie-Britannique) où l'avion se pose sans autre incident à 1 h 5, heure normale du Pacifique.

Le rapport du BSTC

Réception par la DGAC : 25 Novembre 2004

Recommandation 01

BSTC (extrait)

Compte tenu du nombre d'aéronefs concernés, du problème connu des défaillances des roulements du PMA, de la fonction essentielle que remplit le logiciel de l'ECU en assurant la fiabilité des moteurs, ainsi que de la nature discrétionnaire des mises à jour logicielles proposées, le Bureau est préoccupé par le fait que, sans intervention réglementaire, cette condition dangereuse va subsister bien au-delà du délai de mise en oeuvre de six mois du bulletin 73-0126 recommandé par le fabricant. A04-03

La Direction Générale de l'Aviation Civile et la Federal Aviation Administration publient des consignes de navigabilité pour exiger l'exécution de tous les bulletins de service portant sur les moteurs CFM56-5 ayant pour objet l'incorporation de mises à jour logicielles conçues pour assurer que, en cas de panne de l'alternateur à aimants permanents (PMA) le module de commande électronique (ECU) passera à l'alimentation électrique de l'avion.

Réponse de la DGAC

Le programme CFM56 faisait l'objet d'une certification conjointe par la FAA et la DGAC avant la reprise par l'AESA, avec l'aide technique de la DGAC, de la responsabilité de la certification et du suivi de navigabilité en septembre 2003. Depuis l'été 2005, tout le programme CFM56 est traité par l'AESA sans participation de la DGAC.

Avant le transfert total à cette agence, sur la base des données fournies alors par CFM, la DGAC avait conclu à l'absence de situation dangereuse identifiée (compte tenu notamment des exigences de certification des quadrimoteurs en cas de panne moteur) et qu'en conséquence il n'était pas nécessaire de publier une consigne de navigabilité sur ce sujet. La FAA a exprimé la même position.

L'avis de la DGAC a été notifié au Bureau de la sécurité des transports du Canada par lettre en date du 22 février 2006.

Degré d'avancement (07 Décembre 2007)



100%

[Contacts](#) [Mentions légales](#) [Plan du site](#)