

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident grave survenu le 5 avril 2000 sur l'aéroport de Paris Orly au Fokker 100 immatriculé F-GNLI exploité par Air Liberté

La porte passager située à l'avant gauche de l'appareil s'ouvre au cours du décollage. L'équipage fait demi-tour et atterrit après un circuit à vue.

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 07 Août 2001

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'ouverture de la porte est due à une action manuelle sur la poignée alors que la porte était correctement fermée et verrouillée. L'hypothèse la plus probable est que cette action a été réalisée par le chef de cabine, essayant instinctivement de s'assurer du bon verrouillage de la porte après avoir perçu un bruit inhabituel. Ont contribué à l'incident : - la difficulté pour le chef de cabine de s'assurer visuellement du verrouillage de la poignée lorsqu'il est assis et sanglé, - la possibilité d'ouverture spontanée de la porte dès que la poignée est amenée à une certaine position, - l'absence de sensibilisation sur ce risque dans la formation des équipages. En conséquence, le BEA recommande que :

Que la DGAC, en liaison avec l'autorité de certification primaire, évalue la possibilité d'introduire pour ce type de porte une exigence relative à l'installation d'un système redondant permettant au PNC de vérifier le bon verrouillage de la porte, Que Fokker Services attire l'attention des exploitants sur le risque d'ouverture spontanée de la porte en vol, en cas de non verrouillage de la poignée, Que les exploitants de Fokker 100 s'assurent que leurs équipages soient informés de ce risque.

Réponse de la DGAC

Fokker services a informé les exploitants de Fokker 100 de l'incident survenu en service, et des mesures correctives à apporter (BS) par lettre en Novembre 2001.

Les exploitants ont été informés par Fokker Services de la procédure modifiée de vérification de verrouillage de la porte.

Par ailleurs, les recommandations du BEA ont été retransmises par la DGAC et par lettre en septembre 2001 au RLD (DGAC hollandaise) en leur demandant de tenir informés la DGAC de ses intentions. Une relance de la DGAC a eu lieu vers le RLD en Juillet 2002.

Le RLD a répondu par lettre en août 2002 énonçant les actions qui ont été prises pour répondre à cette recommandation :

Point 1

Le service bulletin qui met en place un système redondant, en l'occurrence une alarme lumineuse, a été rendu obligatoire par la consigne de navigabilité de la DGAC hollandaise.

Il faut noter que la DGAC a repris cette consigne de navigabilité en émettant également une consigne de navigabilité identique.

Point 2

Fokker Services a publié un "all operators message" en novembre 2002 pour informer les opérateurs du risque d'ouverture intempestive de la porte en vol.

Point 3

Fokker Services a publié lors de l'émission du service bulletin une documentation d'exploitation et de maintenance.

Degré d'avancement (22 Mars 2007)

