

Suites données aux recommandations de sécurité

Incidents graves concernant l'Embraer 145 immatriculé F-OIJF survenus les 12 janvier 2001 et 28 juin 2002 respectivement à Pointe-à-Pitre et Fort-de-France

Au cours d'un vol d'instruction, en montée initiale après un posé-décollé sur l'aéroport de Pointe-à-Pitre, l'équipage ne parvient pas à stabiliser l'avion en palier malgré une position du manche en butée avant. Il constate que la commande du compensateur de profondeur, via les boutons des manches pilote et copilote, est inopérante. Le plan horizontal réglable reste en position "décollage". L'équipage n'utilise pas la chaîne de commande de secours. Il ne retrouve le contrôle de l'appareil que vers 10 000 pieds, lorsque le système de commande du compensateur de profondeur est à nouveau efficace. Il atterrit sur l'aéroport de Pointe-à-Pitre sans autre incident. 28 juin 2002 Peu après le décollage de Fort-de-France, l'équipage ne parvient pas à compenser l'avion : les boutons des chaînes de commande "principale" et "secours" du compensateur de profondeur sont sans effet. Il décide d'effectuer un circuit de piste pour atterrir. Le pilote en fonction parvient à mettre l'avion en palier en maintenant le manche proche de la butée avant. La pilote non en fonction effectue la check-list d'urgence associée à la perte de commande du compensateur de profondeur, sans effet. Selon, l'équipage, le message "Pitch Trim 2 Inop" apparaît en vent arrière. En finale, le pilote en fonction contrôle difficilement l'avion sur l'axe de tangage. L'atterrissage a lieu sans autre incident.

Lettre du BEA Réf.3249/BEA/D du 31 janvier 2003

Réception par la DGAC : 31 Janvier 2003

Recommandation 01

Lettre N°3249/BEA/D du 31 janvier 2003 (extrait)

Les améliorations du système de commande du compensateur de profondeur proposées par Embraer sont susceptibles de prévenir de nouveaux incidents. En conséquence le BEA recommande que : Que la DGAC, en liaison avec la CTA, autorité de certification primaire, et les JAA , rende obligatoire l'application des bulletins Service Embraer relatifs à l'amélioration du système de commande du compensateur de profondeur de l'EMB-145 et de l'EMB-135.

Réponse de la DGAC

L'application des bulletins de service Embraer relatifs à l'amélioration du système de commande du compensateur de profondeur de l'EMB 145 et de l'EMB 135 a été inscrite dans une consigne de Navigabilité (CN) publiée par l'autorité brésilienne. Cette CN a été immédiatement rendue obligatoire par la DGAC par l'émission d'une consigne de navigabilité de couverture.

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)



100%