Abonnez-vous | Voir ce message dans votre navigateur

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile
DSAC

La Veille Sécurité

Quelques thèmes et événements de sécurité sélectionnés par la DSAC

#07/2021

// Vu sur le net

Après un vol sans incident, l'équipage d'un A320 découvre des dommages sur le train d'atterrissage

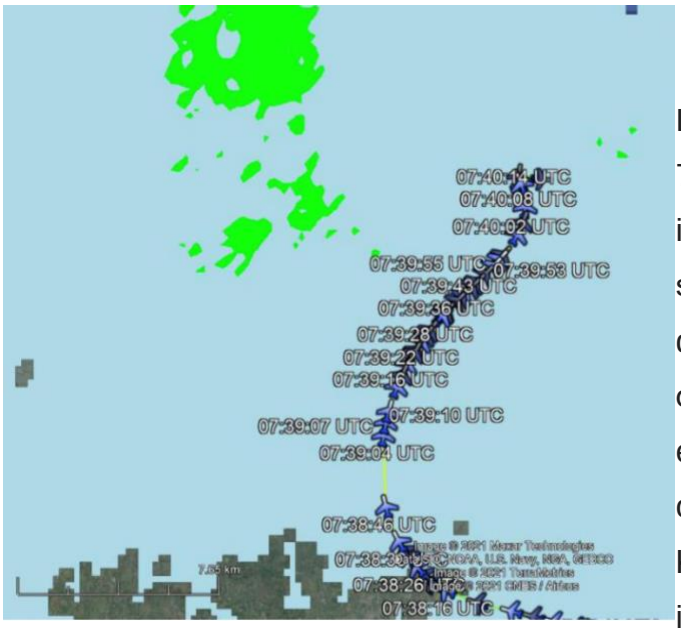
Le 5 mars 2020, un Airbus A320 de la compagnie Jetstar en provenance de Sydney atterrit à Proserpine (Australie) après un vol apparemment sans incident. Toutefois, lors de l'inspection visuelle après vol, l'équipage de conduite découvre des dommages au niveau du train d'atterrissage : le phare d'atterrissage du train avant est endommagé, le circuit hydraulique de freinage du train d'atterrissage principal gauche est percé (fluide visible) et un conduit métallique destiné au câblage de ce même train principal gauche est également déformé. Les inspections de pistes effectuées à Sydney et à Proserpine n'ont pas permis de retrouver des débris ou des preuves d'impact. Par ailleurs, aucune opération de maintenance récente n'a été effectuée sur le train d'atterrissage principal gauche. Au vu des dégâts, Jetstar privilégie l'hypothèse d'une collision avec un aéronef télépiloté.

Selon le rapport publié par l’organisme d'enquête australien (ATSB), le phare d'atterrissage du train avant a vraisemblablement été endommagé par un objet lorsque l’avion a quitté Sydney. La nature de l’objet n’a cependant pas pu être déterminée. L’ATSB explique qu'une partie de la lentille du phare d'atterrissage du train avant s’est détachée et a très probablement heurté le train d'atterrissage principal, entraînant la perforation de la conduite hydraulique du frein.

L’ATSB souligne l’importance des inspections visuelles dans le contrôle de la sécurité d'un avion. Dans ce cas précis, la vigilance de l’équipage a permis d’identifier des dommages qui auraient pu avoir un impact sur la sécurité des vols ultérieurs. Les pilotes sont donc encouragés à être particulièrement vigilants lors des inspections après vol, même si après un vol sans incident apparent.

Rapport

Publication du rapport préliminaire relatif à l’accident du Boeing 737 de Sriwijaya Air



Le 9 janvier 2021, un Boeing 737-500 de la compagnie indonésienne Sriwijaya Air s’écrasait en mer de Java quelques minutes après avoir décollé de l’aéroport de Jakarta, entrainant la mort des 62 occupants. Le 10 février, le KNKT (organisme d’enquête indonésien) a publié un rapport préliminaire relatif à l’accident. Selon ce document, les données du FDR montrent en particulier qu’au cours de la montée de l’avion, la manette de poussée du moteur gauche a progressivement reculé alors que celle du moteur de droite est

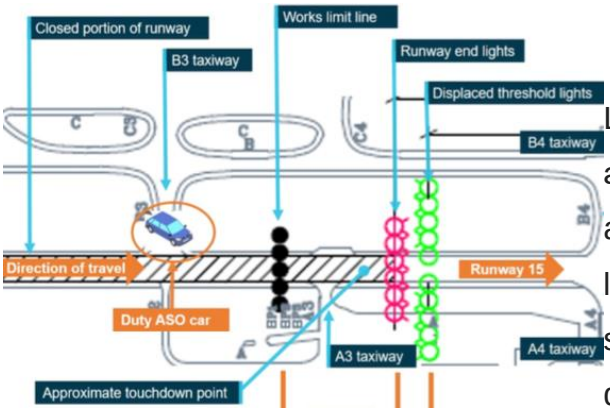
restée sur CLIMB. A 10 900 ft, plus haute altitude enregistrée, l'avion a commencé à descendre. Les enregistrements indiquent alors une déconnexion du pilote automatique et un soudain roulis à gauche supérieur à 45° concomitamment à une assiette positive d'environ 4,5°. Durant cet épisode, la manette de poussée du moteur gauche a continué de reculer tandis que celle du moteur droit restait sur CLIMB. Quelques secondes plus tard, alors que l'assiette était devenue négative de plus de 10°, les données montrent une déconnexion de l'auto-manette. Les enregistrements FDR s'arrêtent 20 secondes plus tard, puis l'avion disparaît des écrans radar.

Ces premiers éléments ont conduit le KNKT à publier deux recommandations de sécurité, toutes deux adressées à la direction générale de l'aviation civile indonésienne.

La première demande l'ajout de l'UPRT dans la réglementation aéronautique nationale et l'élaboration d'instructions en la matière afin de rendre ces formations plus efficaces. La seconde vise à s'assurer que les modalités de notification des services de recherches et de secours sont conformes aux exigences de l'Annexe 11 de l'OACI. L'enquête se poursuit.

Rapport

Equipage induit en erreur par un balisage temporaire : un Beech-200 atterrit de nuit dans une portion de piste fermée pour travaux



Le 8 juillet 2020, un Beech-200 assurant un vol médical s'apprête à atterrir, de nuit, sur la piste 15 de l'aéroport de Cairns (Australie), où le seuil de piste a été temporairement décalé en raison de travaux. Un NOTAM, vu par l'équipage, a été publié à cet effet. Ce NOTAM précise

également que l'ILS n'est pas disponible. C'est pourquoi l'avion réalise une approche RNAV suivie, une fois la MDA de 860 ft atteinte, d'un court segment horizontal effectué à vue, pour éviter la zone en travaux. Ces travaux ont conduit l'exploitant de l'aérodrome à déclarer la piste fermée de nuit mais le Beech assure un vol qui a été autorisé de nuit moyennant certaines précautions : l'équipage a notamment informé la tour de Cairns de son heure estimée d'arrivée, information qui a été retransmise à l'agent aéroportuaire de permanence en charge de la sécurité. Peu avant l'heure d'arrivée de l'avion, celui-ci s'est rendu vers la zone en travaux pour s'assurer que les feux verts marquant le seuil décalé étaient bien allumés. Il a alors positionné sa voiture de service, phares allumés, le long de la piste, selon un angle de 45° avec son axe. De façon non-intentionnelle, les phares ont ainsi éclairé des cônes réfléchissants disposés en travers de la portion de piste en travaux, figurant une ligne de sécurité pour les ouvriers (points noirs sur l'illustration). Mais la lumière réfléchie est si brillante que l'équipage du Beech pense qu'il s'agit des feux marquant le seuil décalé et prend référence sur eux pour terminer l'approche. L'avion est ensuite conduit, sans incident apparent, jusqu'au parking. Quelques heures plus tard, au cours de l'inspection préalable à la réouverture de la piste, un agent trouvera un des feux temporaires d'extrémité de piste endommagé, indice d'un événement survenu au cours de la nuit. Celui-ci aurait pu passer inaperçu, l'équipage n'ayant rien ressenti de particulier.

L'ATSB (organisme d'enquête australien) vient de publier son rapport relatif à l'incident. Selon les données radar enregistrées, l'avion a bien atterri avant le seuil décalé temporaire, non loin de la ligne de feux qui marquaient l'extrémité temporaire de la piste (non visibles depuis le cockpit car unidirectionnels) et au-delà de la ligne de cônes délimitant la zone de sécurité des travaux. Le pneu du train principal droit de l'avion est entré en contact avec l'un des feux temporaires, qui a été endommagé.

Le manuel d'exploitation de l'aérodrome prévoyait l'emploi de feux clignotants ambres pour délimiter la zone en travaux et non des cônes à bandes réfléchissantes. Ce choix a contribué à l'illusion des pilotes, qui ont vu lors de l'approche le trapèze lumineux auquel ils étaient habitués. De plus, le seuil décalé

temporaire, qui était figuré par des feux verts perpendiculaires à la piste, se confondait avec les feux axiaux des taxiways (de même couleur), qui étaient restés allumés. Alors que le manuel d'exploitation prévoyait l'extinction des feux présents dans les zones de l'aérodrome fermées, cela n'avait pas été fait pour cette phase des travaux (contrairement aux deux phases précédentes).

Enfin, l'agent en charge de la sécurité ne pensait pas être « plein phares » lorsque sa voiture s'est retrouvée à proximité des cônes de balisage ; s'il a bien vu que les cônes réfléchissaient beaucoup de lumière, il pensait que cela résultait des feux d'atterrissage de l'avion.

L'exploitant de l'aéroport de Cairns a tiré les leçons de cet incident et pris, pour chaque défaillance relevée, des mesures visant à améliorer la sécurité des vols et au sol jusqu'à la fin des travaux.

Rapport