

Un Boeing 767 prend feu au roulage à Fort Lauderdale à la suite d'une erreur de maintenance : un blessé grave durant l'évacuation



Le 29 octobre 2015, un Boeing 767 de la compagnie américaine Dynamic International Airways avec 90 passagers à son bord s'apprête à entrer piste 28R de l'aéroport de Fort Lauderdale (USA) lorsque l'équipage de l'avion qui le suit mentionne à

la fréquence percevoir une fuite importante de liquide au niveau du moteur gauche du 767. Les pilotes du 767 décident de revenir au parking quand, soudain, l'équipage de l'avion à l'origine de la première alerte signale que le moteur gauche du 767 est en feu. Le moteur gauche est alors coupé et l'évacuation de l'avion ordonnée. Au cours de celle-ci, effectuée via le côté droit, un passager sorti par l'issue 2R (située à l'arrière du moteur) est destabilisé par le souffle du réacteur droit, resté en fonctionnement, et se blesse grièvement.

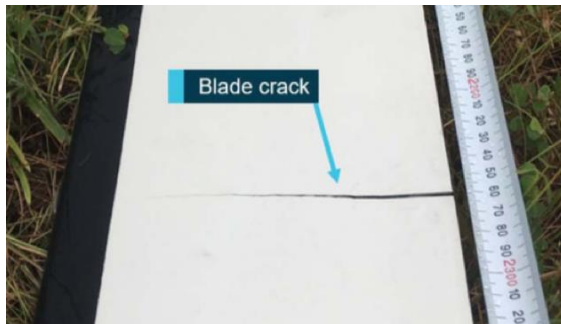
L'enquête du NTSB (organisme d'enquête américain) a montré que l'incendie a été provoqué par une fuite de carburant qui, entré en contact avec les parties chaudes du réacteur, s'est enflammé. La fuite trouve son origine dans une erreur de maintenance, qui s'est soldée par une rupture du système d'alimentation en carburant.

Quant à l'évacuation, outre le blessé grave, elle a été le théâtre de plusieurs dysfonctionnements : à la vue du feu, et alors que l'avion était en mouvement au sol, les passagers ont exigé de l'équipage qu'il procède à une évacuation ;

nombre d'entre eux se sont alors déplacés vers le côté droit de l'avion ; à l'ouverture des portes, le toboggan 2R ne s'est pas déployé rapidement ou de façon symétrique ; enfin, lorsque l'issue de secours située sur l'aile droite a été ouverte par un passager, le toboggan ne s'est pas déployé (un mauvais alignement du mécanisme de démultiplication de la force de traction ayant bloqué le câble de déclenchement du gonflage).

 [Rapport](#)

Une crique de fatigue dans une pale du rotor principal à l'origine de vibrations dans un hélicoptère R22



Le 16 décembre 2016, le pilote d'un hélicoptère Robinson R22 Beta en mission de travail aérien (rassemblement de bétail) dans le nord de l'Australie ressent soudainement des vibrations. Il décide immédiatement d'effectuer un atterrissage de précaution. L'inspection au sol montrera la présence d'une grande fissure à travers l'une des pales du rotor principal.

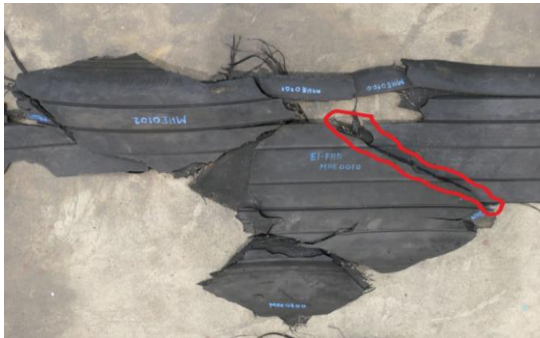
L'organisme d'enquête australien (ATSB) explique qu'une importante crique de fatigue s'était propagée à travers la presque totalité de la corde de la pale, entraînant une instabilité et des vibrations de la structure pendant le vol. Le rapport évoque plusieurs facteurs possibles qui pourraient être à l'origine du déclenchement de la fissure sans toutefois conclure. Selon le constructeur, un seul autre cas de fissure impliquant ce type de pales (A016-6) aurait été rapporté.

A la suite de cet incident, Robinson a émis une alerte de sécurité qui recommande de porter une attention particulière à l'examen visuel des bords de fuite des pales lors de la visite pré-vol. Le constructeur a également revu la conception de ce type de pales : une version améliorée a été mise en production dès février 2017. De son côté, l'autorité australienne de la sécurité de l'aviation civile a publié un bulletin de navigabilité pour alerter les opérateurs. Enfin, l'exploitant concerné par

l'incident a renforcé ses procédures et mis l'accent sur la nécessité d'atterrir immédiatement en cas d'apparition de vibrations inhabituelles pendant le vol.

 [Rapport](#)

Un pneu d'un Boeing 737-800 de Norwegian éclate au décollage à Keflavik : un FOD suspecté



Le 16 juin 2018, un Boeing 737-800 de Norwegian décolle de la piste 01 de l'aéroport de Keflavik (Islande) pour un vol à destination de Madrid (Espagne). Au moment de la rotation, l'équipage ressent une vibration inhabituelle, qui semble provenir du train avant. Une fois le train rentré, une alarme *antiskid INOP* s'allume puis, franchissant le FL100, l'équipage note la présence d'une faible quantité de liquide dans le système hydraulique A de l'avion. L'alarme *HYD A ENG 1 LOW PRESSURE* s'allume peu après. Alors que l'équipage exécute la check-list relative à ce problème, le contrôle l'informe successivement que du caoutchouc de pneu et qu'une pièce métallique ont été trouvés sur la piste 01 de Keflavik.

Les pilotes, qui envisagent l'éclatement d'un pneu et d'éventuels dommages au puits de train et/ou aux volets, décident de trouver un terrain de dégagement, qui devra satisfaire à plusieurs critères : disposer d'une piste de plus de 3000 m qui devra être sèche, offrir une très bonne visibilité et être dépourvu d'obstacle (en cas de sortie de piste) ; il devra également être connu de l'équipage et ne pas être trop fréquenté (pour ne pas pénaliser l'exploitation si la piste devait être fermée). L'aéroport de Birmingham (Royaume-Uni), qui satisfait à la plupart de ces critères, est choisi. Lors de l'approche, à la sortie du train, l'équipage constate que c'est le train principal gauche qui semble avoir subi des dommages. Il décide donc de poser l'avion sur le train principal droit, puis celui de gauche. Lorsque la manœuvre est effectuée, les spoilers de gauche ne se déploient pas et des

morceaux de pneu sont éjectés du train principal gauche. L'avion parviendra néanmoins à s'arrêter sur la piste, permettant aux pompiers d'intervenir.

L'analyse de cet incident grave, dont l'origine se situe à Keflavik, a été effectuée par l'ITSB (organisme d'enquête islandais) avec l'aide de son homologue britannique (AAIB). En analysant le FDR de l'avion, les enquêteurs ont relevé des fluctuations de l'accélération latérale durant la course au décollage, dont certaines ne pouvaient correspondre ni à des actions sur la gouverne de direction, ni à l'action du vent (qui était très faible). Or, durant l'intervalle où ces fluctuations inexplicables ont eu lieu, l'avion se trouvait dans une zone où plusieurs objets ont été retrouvés sur la piste ou à ses abords. L'examen des débris du pneu gauche endommagé retrouvés dans le puits de train a révélé une entaille (voir illustration), qui semble être la cause initiale de l'incident. Cette entaille pourrait avoir été provoquée par un des FOD trouvés, sur lequel l'avion aurait roulé durant la course au décollage.

Cette conclusion a conduit l'ITSB à adresser une recommandation à l'exploitant de l'aéroport de Keflavik, auquel il est préconisé d'examiner régulièrement son programme FOD et les procédures associées pour s'assurer de l'absence de débris.

 [Rapport](#)