

// Vu sur le net

La défaillance après décollage d'un moteur P&W4000 révèle l'imprécision d'une consigne de navigabilité de la FAA



Le 20 janvier 2019 un MD-11F décolle de l'aéroport de Dubaï (Émirats Arabes Unis) pour un vol cargo à destination de l'aéroport de Hanoï (Vietnam). Pendant la montée, à environ 2100 ft AGL, l'équipage entend un bruit intense. Le commandant de bord met l'avion en palier à 2800 ft, diminue la poussée du moteur n°1 et applique les procédures prévues en cas de panne moteur. Après avoir coupé le moteur concerné, l'équipage décide de faire demi-tour. L'avion atterrira sans autre incident.

L'examen visuel ne révèle aucun dommage apparent sur le capot du moteur, l'entrée d'air ou les aubes de la soufflante. En revanche, le panneau acoustique a été endommagé par les débris du moteur, qui ont également provoqué d'autres impacts sur certains éléments et panneaux de l'aile gauche. De nombreux débris de moteur sont également retrouvés en bout de piste.

L'organisme d'enquête émirati (AAIS) révèle que la panne du réacteur P&W4000 serait due aux dommages importants subis par la turbine basse pression, dont l'aube a été percutée par un conduit de transition qui s'était détachée. Les registres relatifs au moteur ont montré que les segments de conduit n'avaient pas été remplacés conformément aux recommandations du bulletin de service de

Pratt & Whitney datant de 1993 ou aux exigences de la consigne de navigabilité AD-FAA de 2012. Toutefois, le rapport précise qu'au moment de l'incident, le conduit de transition n'avait pas atteint sa limite de vie et, selon l'exploitant, il était prévu de l'inspecter lors de la prochaine visite moteur programmée. Cette possibilité de report n'était pas explicitement exclue par l'AD FAA de 2012. A travers une recommandation, l'AAIS invite la FAA à procéder à une évaluation des risques afin de renforcer le processus de mise en conformité avec ladite consigne de navigabilité.

 [Rapport](#)

Éclatement de pneus lors de l'atterrissage d'un ATR 42 : le frein de parc était appliqué



Le 9 juillet 2019, un ATR 42-500 de la compagnie Tarom s'apprête à atterrir sur la piste 08L de l'aéroport international de Bucarest-Otopeni. Après le toucher des roues, l'avion se met soudainement à ralentir fortement avec l'apparition de vibrations et de bruits inhabituels. Une fumée dense provenant du train d'atterrissage principal de l'avion est signalée. L'avion se retrouve immobilisé sur la piste avec les quatre roues du train principal endommagées. Les débris de pneus provoquent également des impacts au niveau du fuselage. Les occupants sont évacués, aucune personne n'est blessée.

Selon le rapport publié par l'organisme d'enquête roumain (AIAS), la forte décélération de l'avion au toucher des roues s'explique par le blocage de toutes les roues du train principal. L'enquête a déterminé que la poignée du frein de parc n'était pas en position "OFF" pendant l'atterrissage. Le copilote, PF lors de ce vol,

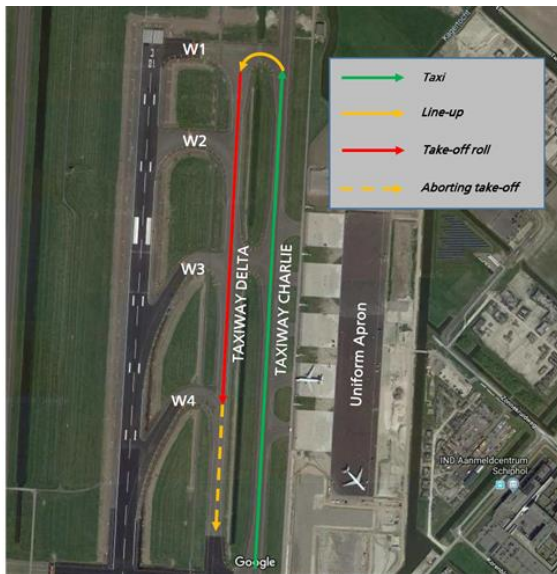
dit avoir remarqué que le voyant « PARK BRAKE » s'était allumé puis éteint pendant le vol mais ne l'a pas signalé au commandant de bord. Ce dernier indiquera qu'il manipulait de façon répétée et inappropriée la poignée de frein. Le rapport révèle que pour permettre de se rappeler les points des check-lists qui restaient ouverts, les pilotes avaient mis en place une pratique de fonctionnement non conforme qui consistait à maintenir la poignée de frein de parc sur « ON » afin que le voyant reste allumé.

Cet incident a permis de dévoiler certaines pratiques au sein du secteur ATR de cette compagnie. Le rapport souligne l'inefficacité des pratiques CRM avec notamment des vérifications à l'atterrissage qui sont exécutées de façon superficielle. Dans certains cas, les exigences opérationnelles définies dans le manuel d'exploitation ne sont pas respectées, ce qui a conduit par exemple à l'ignorance du concept "cockpit stérile" en dessous du FL100.

Le rapport formule une série de recommandations à destination de la compagnie Tarom afin de prendre en compte les standards applicables et les bonnes pratiques. D'autres recommandations concernant un dispositif d'obligation d'analyses toxicologiques des équipages sont adressées à l'autorité de sécurité.

 [Rapport](#)

Décollage d'un Boeing 737 depuis un taxiway à Amsterdam-Schiphol



Le 6 septembre 2019, vers 6 heures (heure locale), il fait nuit et les conditions météo et de visibilité sont favorables lorsqu'un Boeing 737 se prépare pour décoller de la piste 18C de l'aéroport d'Amsterdam Schiphol. Pendant que l'avion se dirige vers la piste en empruntant la voie de circulation C, les pilotes obtiennent l'autorisation de décoller de la piste 18C. Ils demandent au contrôleur aérien s'ils peuvent utiliser une intersection, mais en raison de la position du Boeing, il leur est demandé de rejoindre le début de la piste (bretelle W1) pour décoller. Pour y arriver, ils doivent tourner à l'extrémité de la voie de circulation C et continuer tout droit jusqu'au W1. Seulement, après avoir tourné au point C1, le Boeing ne continue pas tout droit mais poursuit son virage et se retrouve sur la voie de circulation D. A cet instant, le Boeing commence son décollage en roulant sans s'arrêter (rolling take-off). Alerté par un collègue, le contrôleur aérien demande au Boeing de s'arrêter immédiatement. L'avion interrompt son décollage et s'immobilise sur la voie de circulation D. Par chance, aucun autre trafic n'était présent sur cette voie. Le Boeing a finalement roulé jusqu'au début de la piste 18C et a décollé normalement.

L'analyse de cet incident a été menée dans le cadre du ISMS (Joint Sector Integral Safety Management System) avec la participation de tous les acteurs concernés. Les résultats ont été publiés par l'organisme chargé du contrôle aérien néerlandais (LVNL). Le rapport explique que l'équipage a été trompé par la configuration de l'infrastructure au point C1, qui leur a donné l'impression d'avoir tourné sur la piste 18C alors qu'en réalité il se trouvait sur la voie de circulation D. Par ailleurs, l'équipage se préparant à un rolling take-off, leur attention n'était pas exclusivement portée sur les manœuvres extérieures. Enfin

le contrôleur, pris par d'autres tâches n'a pas immédiatement remarqué le virage du Boeing sur la voie de circulation D.

A la suite de cet incident, le groupe de travail mis en place pour l'occasion a décidé la modification des lignes de la bretelle C1 et l'installation de marquages supplémentaires. La carte des Hotspots de l'aéroport a également été revue pour inclure l'emplacement autour de C1 et un NOTAM a été publié pour attirer l'attention des pilotes. En attendant d'autres mesures, les avions qui décollent de la piste 18C lorsqu'il fait nuit seront par défaut guidés via la voie de circulation D.



[Rapport](#)